

Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim ab 2004

**Entwurf
Stand 27. Oktober 2004**

**DR. BRENNER + MÜNNICH
Ingenieurgesellschaft mbH
Aalen/Stuttgart**

Impressum

Aufgabenträger

Landkreis Bad Dürkheim

Projektverantwortung:
Landrätin Sabine Röhl

Bearbeitung:
Dipl. Verwaltungswirtin Ute Brunner

Auftraggeber

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)

B1 3-5, 68159 Mannheim

Geschäftsführung:
Dr. Wolfgang Wagner

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Markus Heeren

Auftragnehmer

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
Rathausplatz 2-8

73432 Aalen

Telefon (0 73 61) 57 07-0

Telefax (0 73 61) 57 07-77

Internet: www.brenner-muennich.de

E-Mail: info@brenner-muennich.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Dipl.-Geogr. Simone Sachsenmaier

Aalen, 27. Oktober 2004

INHALT

TEIL A ÖPNV-KONZEPT

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

0	AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHEN	1
1	BILANZIERUNG DES NAHVERKEHRSPANS 1999 - 2003	3
2	STRUKTURANALYSE (BESTAND UND ENTWICKLUNG)	5
2.1	Bevölkerungsstruktur und Motorisierungsgrad	5
2.2	Erwerbsstruktur	6
2.3	Schülerstruktur	6
2.4	Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV	7
2.5	ÖPNV-Struktur	7
2.5.1	ÖPNV-Angebot 2003	7
2.5.2	Bewertung der ÖPNV-Struktur	10
2.5.3	Wünsche und Anregungen von Seiten der Gemeinden	12
3	VERKEHRSNACHFRAGE	13
3.1	Methodisches Vorgehen	13
3.2	Verkehrsnachfrage 2002	13
3.3	Verkehrsprognose 2008	14
4	ANGEBOTS- UND MAßNAHMENKONZEPTION	15
4.1	Angebotskonzeption	15
4.2	Maßnahmenkonzeption	21
4.2.1	Erweiterungen / Veränderungen des Fahrplanangebots	22
4.2.2	Investitionsmaßnahmen	23
4.2.3	Zeitlicher Rahmen und Finanzierung	25

TEIL B ANHANG: GRUNDLAGEN UND ERLÄUTERUNGEN

I	NETZHIERARCHIE	27
	I.1 Regionaler Busverkehr	28
	I.2 Stadtverkehr	30
II	ANFORDERUNGSPROFIL	32
	II.1 Erschließungsstandard	33
	II.2 Verbindungsstandard	33
	II.3 Bedienungsstandard	34
	II.4 Belange ausgewählter Nutzergruppen	36
	II.5 Verknüpfungspunkte und Haltestellen	38
	II.6 Fahrzeuge	40
	II.7 ÖPNV-relevantes Straßennetz	41
	II.8 Fahrgastinformation	42
	II.9 Sicherheit, Service und Sauberkeit	43
	II.10 Umweltschutz	44
III	WETTBEWERB IM ÖPNV	46
IV	TABELLEN UND ABBILDUNGEN ZUM ÖPNV-KONZEPT	
V	PLÄNE	

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
LU	Stadt Ludwigshafen am Rhein
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVG RP	Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV.	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RHB	Rhein-Haardtbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
URN	Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar mbH
VBG	Verbandsgemeinde
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
ZRN	Zweckverband Rhein-Neckar
ZSPNV-Süd	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

TEIL A ÖPNV-KONZEPT

0 AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHEN

Entsprechend dem Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz (NVG RP) § 8 Abs. 1 sollen die zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Nahverkehrspläne aufstellen. Diese sind im Bedarfsfall fortzuschreiben.

Der erste Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Dürkheim wurde vom Kreistag am 08.10.1998 für den Geltungszeitraum von 1999 - 2003 beschlossen.

Alle Linien des ÖPNV im Landkreis Bad Dürkheim sind in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) integriert. Das Gebiet des VRN erstreckt sich über Bereiche der Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz auf insgesamt 17 Aufgabenträger. Diese erstellten 1998 zeitgleich Nahverkehrspläne, die im „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“ zusammengefasst wurden. Da die Ländergesetze hinsichtlich der Fortschreibung unterschiedliche Aussagen enthalten, wurden die Nahverkehrspläne der ersten Generation im VRN-Gebiet auf 2003 befristet.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt nun mit der Gültigkeit ab 2004 durch den Landkreis Bad Dürkheim in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie den Vertretern öffentlicher Belange. Sie ist zeitlich nicht befristet, dennoch auf einen Zielhorizont von fünf Jahren ausgerichtet. Im Jahr 2008 ist spätestens zu prüfen, ob der Nahverkehrsplan erneut fortgeschrieben werden muss.

Damit ist der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Bad Dürkheim vorgegeben. Bedienungshäufigkeiten für Verkehrsrelationen, Eckdaten zur Fahrleistung, Mindeststandards für die Qualität der Verkehrsleistung und der -infrastruktur sowie ein Maßnahmenkonzept beschreiben die mittelfristigen Entwicklungsziele, ohne in die konkrete planerische Ausführung einzugreifen.

Darüber hinaus werden mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Voraussetzungen für den Übergang zum Wettbewerb im ÖPNV geschaffen. Sowohl auf den Aufgabenträger als auch auf die Verkehrsunternehmen kommen in diesem Zusammenhang neue Aufgaben und Rahmenbedingungen zu. Der Nahverkehrsplan schafft durch die Definition der künftigen Angebotsstandards und von Qualitätsparametern die nötige Ausgangsgrundlage.

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans basiert im Wesentlichen auf vier Arbeitskomplexen:

- Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003
- Strukturanalyse
- Analyse der Verkehrsnachfrage
- Angebots- und Maßnahmenkonzeption für den neuen Nahverkehrsplan ab 2004

Die wesentlichen Inhalte hierzu, und insbesondere Veränderungen zum ersten NVP, sind in Teil A zusammengefasst. Im Anhang, Teil B, werden die Grundlagen und Hintergründe für Teil A ausführlich dargestellt. Darüber hinaus ist wiederum eine Zusammenfassung der Konzeptionen in einem verbundweiten Nahverkehrsplan vorgesehen.

Ein besonderer Schwerpunkt bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde auf die Realisierbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen gelegt. Im Interesse der Attraktivitätssteigerung und des effizienten Mitteleinsatzes ist das vorgeschlagene ÖPNV-Konzept von den Verantwortlichen in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen zielstrebig umzusetzen.

1 BILANZIERUNG DES NAHVERKEHRSPANS 1999 - 2003

Der 1998 beschlossene Nahverkehrsplan 1999 - 2003 für den Landkreis Bad Dürkheim sah insgesamt 33 Maßnahmen vor. Davon konnten 26 Maßnahmen vollständig oder in Teilen realisiert werden.

Der detaillierte Maßnahmenkatalog, aufgeteilt in vier Bereiche, ist den Tabellen 1-1 bis 1-4 (Anhang IV) und Plan 1 (Anhang V) zu entnehmen.

Maßnahmen auf Streckenabschnitten des regionalen Busverkehrs

Tab. 1-1
Plan 1 Sämtliche Maßnahmen im regionalen Busverkehr konnten umgesetzt werden. Gefordert waren vor allem die Vertaktung einzelner Linien und die Vereinheitlichung diverser Streckenführungsvarianten. Durch die Realisierung dieser Maßnahmen ist der regionale Busverkehr im Landkreis Bad Dürkheim übersichtlicher und verständlicher geworden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung

Tab. 1-2
Plan 1 Die Verbesserung der Erschließung war ein wichtiges Ziel des Nahverkehrsplans 1999 - 2003. Durch die Einrichtung bzw. die Erweiterung von Ruftaxi-Verkehren und die Ergänzungen von Buslinien konnte die Erschließung durch den ÖPNV im Landkreis Bad Dürkheim erheblich verbessert werden. Lediglich die Erweiterung der Ruftaxi-Verbindung im Spät- und Wochenendverkehr von Haßloch nach Meckenheim und die Angebotsausweitungen des Ruftaxi-Verkehrs im Spät- und Wochenendverkehr konnten noch nicht umgesetzt werden.

Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Tab. 1-3
Plan 1 Am Bahnhof Bockenheim wurden der gesamte Bahnhofsbereich aufgewertet sowie neue B+R-Anlagen gebaut. In Lambrecht wurden eine neue P+R-Anlage und der Ausbau der B+R-Anlage am Bahnhof realisiert. In Freinsheim konnten neue B+R-Plätze und der Ausbau der P+R-Plätze sowie die Bahnsteigunterführung umgesetzt werden. Am „Umweltbahnhof Grünstadt“ wurden neue P+R- und B+R-Anlagen sowie gesonderte Flächen für Kiss+Ride realisiert. Des Weiteren konnte eine Busspur eingerichtet und der Bahnhofsvorplatz verkehrsberuhigt werden. Das Empfangsgebäude wurde noch nicht saniert. Das Bahnhofsgebäude in Haßloch wurde im Zuge der Baumaßnahmen zur S-Bahn aufgewertet. Die P+R-Anlagen in Weidenthal werden zurzeit ausgebaut. Die Ergänzung fehlender bzw. der Ersatz mangelhafter Ausstattungselemente sowie B+R- und P+R-Anlagen konnte teilweise umgesetzt werden. Eine vollständige Realisierung ist angestrebt.

Ergänzende Maßnahmen

Tab. 1-4 Die ergänzenden Maßnahmen betreffen vor allem die Verbesserung der Information der Fahrgäste sowie die ÖPNV-Beschleunigung. Durch eine einheitliche Liniennummerierung ist das Linienangebot übersichtlicher und verständlicher geworden. Veränderungen im ÖPNV-Angebot wurden durch Marketingmaßnahmen begleitet und somit der Öffentlichkeit vermittelt.

Eine Verbesserung der Fahrplanaushänge, der Aushang von Liniennetzplänen an zentralen Haltestellen, die Einrichtung einer Mobilitätszentrale und die Einführung von RBL-Technik konnte nicht erreicht werden. Diese Maßnahmen werden in diesen Nahverkehrsplan aufgenommen.

Der Landkreis Bad Dürkheim konnte somit im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans 1999 - 2003 die Mehrzahl der vorgesehenen Maßnahmen umsetzen. Dem ÖPNV-Nutzer bietet sich ein weitgehend vertaktetes Netz bei einer attraktiven Erschließung. Die Verbesserungen an den Verknüpfungspunkten stellen den ÖPNV für den Nutzer verständlicher und attraktiver dar.

2 STRUKTURANALYSE (BESTAND UND ENTWICKLUNG)

Der Ausarbeitung der Angebotskonzeption geht eine eingehende Analyse der sozio-demographischen Struktur und der ÖPNV-Struktur des Landkreises Bad Dürkheim voraus. Die nachfolgenden Erläuterungen beschreiben in erster Linie die Veränderungen gegenüber dem ersten NVP sowie die prognostizierte Entwicklung bis zum Jahr 2008. Detaillierte Grundlagen sind in den Tabellen 2.1-1 bis 2.5.1-4 sowie den Plänen 2 bis 6.3 wiedergegeben. Eine gesonderte Analyse berücksichtigt die Belange behinderter Menschen im ÖPNV.

2.1 Bevölkerungsstruktur und Motorisierungsgrad

Tab. 2.1-1
Plan 2 Der Landkreis Bad Dürkheim hatte am 31.12.2001 insgesamt 133.815 Einwohner, die sich auf 48 Gemeinden verteilen. Die größte Gemeinde ist Haßloch mit 20.781 Einwohnern. Städte mit mehr als 10.000 Einwohnern sind Bad Dürkheim (18.533) und Grünstadt (13.046).

Im Vergleich zum Jahr 1996 ist die Bevölkerung des Landkreises um insgesamt 2.924 Personen (2,2%) angestiegen. Überdurchschnittlich hohe Zuwächse hatten die Gemeinden Obersülzen (17,8%), Kleinkarlbach (16,9%) und Gerolsheim (14,0%). Die stärksten Verluste verzeichneten im gleichen Zeitraum Erpolzheim (-5,0%) und Hettenleidelheim (-4,0%).

Bis zum Jahr 2008 ist mit einem erneuten Anstieg der Bevölkerung auf ungefähr 140.050 Einwohner zu rechnen. Insgesamt bedeutet dies eine Steigerung um 4,7%. Für Grünstadt wird der größte Zugewinn in Höhe von 19,7% erwartet.

Tab. 2.1-2
Plan 4 Für den Zeithorizont bis 2008 sind im Landkreis Bad Dürkheim sieben neue Wohngebiete über einer Größe von 5 ha vorgesehen. Es werden dort etwa 1.880 Wohneinheiten (WE) erwartet. Grünstadt weist insgesamt die größten Neubauf Flächen mit 35 ha und 790 geplanten Wohneinheiten auf. Das einwohnerstärkste, geplante Wohngebiet stellt das Gebiet „Südlich der Rosenstraße“ in Haßloch mit 630 geplanten Wohneinheiten dar.

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Bad Dürkheim variiert sehr stark. Er liegt in den Gemeinden zwischen 529 (Quirnheim) und 868 (Battenberg) Fahrzeugen je 1.000 Einwohner.

2.2 Erwerbsstruktur

Die Analyse der Erwerbstätigen bezieht sich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Darin sind Selbstständige, Beamte und mithelfende Familienangehörige nicht mit aufgeführt.

Tab. 2.2-1
Plan 3 Im Landkreis Bad Dürkheim waren im Jahr 2001 insgesamt 26.706 Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ausgewiesen. Im Vergleich zum Jahr 1996 ergaben sich kaum Veränderungen. Die größten Arbeitsmarktpotenziale bieten dabei die Städte Bad Dürkheim (7.370 Arbeitsplätze), Grünstadt (5.349) und die Gemeinde Haßloch (3.663).

Die Prognose für das Jahr 2008 sagt einen weiteren Anstieg der Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um 1.384 auf ungefähr 28.090 voraus. Auf den gesamten Landkreis bezogen bedeutet dies einen Anstieg um 5,2%. Viele Gemeinden weisen jedoch einen Verlust von Arbeitsplätzen auf. Überdurchschnittlich hohe Zuwächse sind in den Gemeinden Dirmstein (93,8%), Kirchheim a. d. W. (72,8%) und Haßloch (27,5%) zu verzeichnen.

Tab. 2.2-2
Plan 4 Bis zum Jahr 2008 sind im Landkreis Bad Dürkheim elf Gewerbegebiete (> 5 ha) mit insgesamt 173,6 ha geplant. Zu den voraussichtlichen Arbeitsplatzzahlen sind keine flächendeckenden Daten vorhanden. Die größten Flächen für Gewerbe werden in Haßloch (insgesamt 50 ha), in Grünstadt (40 ha) und in Kirchheim (40 ha) entstehen.

Tab. 2.2-3 -
Tab 2.2-8 Aus den Tabellen 2.2-3 bis 2.2-8 werden die engen Verflechtungen der Berufspendler der Gemeinden im Landkreis Bad Dürkheim zu den Städten Ludwigshafen und Mannheim sowie zu Neustadt a.d.W. und zu Frankenthal deutlich. Innerhalb des Landkreises bilden Bad Dürkheim und Grünstadt einen Einpendlerschwerpunkt.

Ein Hauptziel der Berufspendler bildet die BASF in Ludwigshafen. Dieser Arbeitsplatzschwerpunkt ist im gesamten VRN-Gebiet herausragend und besitzt somit für den ÖPNV eine große Bedeutung.

2.3 Schülerstruktur

Eine wesentliche Grundlage für den straßengebundenen ÖPNV bildet der Schüler- und Ausbildungsverkehr.

Tab. 2.3-1 Tabelle 2.3-1 zeigt die räumliche Verteilung der Schüler am Schulstandort nach Schulzweigen im Jahr 2001. Deutlich erkennbar ist das hohe Schüleraufkommen in den Städten bzw. Gemeinden Bad Dürkheim (4.259 Schüler), Haßloch (3.016) und

Grünstadt (2.953). Dort befinden sich die weiterführenden Schulen und Sonderschulen.

Tab 2.3-2 Im Jahr 2001 gab es im Landkreis Bad Dürkheim 15.116 Schüler. Dies sind 9,9% mehr als im Jahr 1996. Während Grund- und Hauptschulen, Sonderschulen und Berufsschulen Verluste zu verzeichnen hatten, konnten die Realschulen und Gymnasien Zugewinne von mehr als 25% aufweisen.

2.4 Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV

Das Behindertengleichstellungsgesetz vom Mai 2002 (BGG) formuliert das Ziel einer gleichberechtigten Teilnahme von behinderten Menschen am gesellschaftlichen Leben. Infolgedessen wurde auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geändert. Demnach ist für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Anlagen und Verkehrsmittel sollen für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernisse und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Vor diesem Hintergrund wurde im Sommer 2003 eine Befragung der Verkehrsunternehmen, der Stadt sowie weiterer Beteiligter durchgeführt. Das Ziel dieser Erhebung war es, einen detaillierten Überblick über die Situation behinderter Menschen im ÖPNV zu bekommen sowie Defizite und Schwachstellen zu erkennen.

Tab. 2.4-1 Konkreter Handlungsbedarf wurde sowohl von den Verkehrsunternehmen als auch
Tab. 2.4-2 von Seiten der Gemeinden und weiterer Beteiligter vor allem im Bereich des behindertengerechten Ausbaus von Haltestellen, insbesondere von Bahnhöfen, gefordert. Darüber hinaus gab es gewünschten Handlungsbedarf in Bezug auf behindertengerechte Fahrzeuge.

2.5 ÖPNV-Struktur

2.5.1 ÖPNV-Angebot 2003

Das Nahverkehrsangebot des Landkreises Bad Dürkheim ist hierarchisch aufgebaut. Es gliedert sich in nachstehende Verkehrssysteme:

- Schienenpersonennahverkehr
- Regionaler Busverkehr
- Stadtverkehr
- Ruftaxi-Verkehr.

Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Zur Abstimmung der SPNV-Planung mit den Erstellern (DB AG und andere Anbieter) werden diese Aufgaben in Rheinland-Pfalz jedoch übergreifend von zwei Zweckverbänden für den SPNV (ZSPNV) wahrgenommen. Für den Landkreis Bad Dürkheim ist der ZSPNV-Süd zuständig.

Aus diesem Grund werden im Rahmen dieses Nahverkehrsplans keine Festlegungen zum SPNV getroffen. Da sich das Angebot im straßengebundenen ÖPNV am SPNV orientieren muss und sich an Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird das SPNV-Angebot im Nahverkehrsplan nachrichtlich mitgeführt.

Ausnahme hiervon stellt die Rhein-Haardtbahn (RHB) dar. Zwar ist sie im Kreisgebiet als Eisenbahnunternehmen konzessioniert und insofern auch in der Zuständigkeit des ZSPNV-Süd, jedoch wird sie bislang durch die von der RHB unmittelbar bedienten Gebietskörperschaften finanziert.

Im regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz ist die RHB als „regionale Schienenverbindung“ eingestuft und damit in der gleichen Kategorie wie die Schienenstrecken im Bereich der Weinstraße Neustadt/W – Monsheim und Frankenthal – Freinsheim – Eiswoog. In puncto „raumordnerische Bedeutung“ und Fahrgastnachfrage ist die RHB mit den Schienenstrecken des Weinstraßennetzes vergleichbar.

Bereits 2001 stimmte die Verbandsversammlung des ZSPNV-Süd einer Ausweitung des Fahrplanangebotes zur Ergänzung des Rhein-Pfalz-Taktes zu, allerdings mit der Maßgabe, dass die erforderlichen Finanzierungsmittel seitens des Landes Rheinland-Pfalz zur Verfügung gestellt werden.

Tab. 2.5.1-1 Das heutige SPNV-Verkehrsangebot ist in Tabelle 2.5.1-1 dargestellt.

Eine regelmäßige Fernverkehrsanbindung für den Landkreis Bad Dürkheim ist nur über Bahnhöfe außerhalb des Kreisgebiets gegeben. Dem Landkreis am nächsten gelegen ist hier der Hauptbahnhof in Neustadt a.d.W. mit regelmäßigem EC/IC-Halt. Der ICE-Knotenpunkt Mannheim Hbf bietet weitere Angebote des Fernverkehrs auf der Schiene.

Verkehrsangebot im regionalen Busverkehr

Tab. 2.5.1-2 Der regionale Busverkehr umfasst im Winter 2003/2004 20 Linien. Diese dienen Tab. 2.5.1-3 zum einen der Verbindung der Gemeinden im Landkreis untereinander und der An-

Plan 5 bindung an die nächstgelegenen Zentren, zum anderen binden sie die Gemeinden im Landkreis an das Oberzentrum Ludwigshafen an. Zusätzlich gibt es die Verbindung vom Haßlocher Bahnhof zum Holiday Park.

zehn der 20 Linien gehören, zumindest teilweise, dem Grundnetz 1. Ordnung an. Sie werden montags bis freitags, teilweise in Kombination verschiedener Linien, mindestens im 60-Minuten-Takt bedient. An Sonn- und Feiertagen weisen sie größtenteils eine 120-Minuten-Vertaktung auf. Drei Linien gehören ausschließlich dem Grundnetz 2. Ordnung an. Sieben Linien sind Bestandteil des Ergänzungsnetzes. Sie richten sich vornehmlich nach dem Bedarf des Berufs- und/oder Schülerverkehrs. Zum Ergänzungsnetz zählt auch der Bürgerbus Freinsheim, der die Orte der Verbandsgemeinde Freinsheim untereinander verbindet.

Einen nicht zu unterschätzenden Bedienungsschwerpunkt stellt der Berufsverkehr von und zur BASF in Ludwigshafen dar. Zu den Schichtwechselzeiten verkehren zusätzliche Fahrten bzw. regelmäßige Fahrten einer vertakteten Linie auf einer abweichenden Linienführung zum Werksgelände.

In den Zeiten des Schülerverkehrs werden neben zahlreichen zusätzlichen, am Bedarf des Schülerverkehrs orientierten Fahrten auch regelmäßige Fahrten vertakteter Linien genutzt. Bei diesen Fahrten kommt es vereinzelt zu geringfügig abweichenden Linienführungen.

Verkehrsangebot im Stadtverkehr

Tab. 2.5.1-2 Neben den regionalen Buslinien gibt es in den Städten Bad Dürkheim und in Grünstadt Stadtverkehre.

Plan 5.1 In der Stadt Bad Dürkheim gibt es vier Linien, die ausschließlich das Stadtgebiet bedienen. Sie sind am Bahnhof teilweise an die Bahn angebunden. Eine Linie weist von montags bis freitags weitgehend einen 60-Minuten-Takt auf. Die anderen Linien sind nicht vertaktet. Alle Linien werden werktags von 6:00 bzw. 8:00 Uhr bis 18:00 bzw. 20:00 Uhr bedient. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen haben sie ein reduziertes Angebot.

Plan 5.2 In Grünstadt gibt es vier Linien, die große Teile des besiedelten Stadtgebiets erschließen. Sie beginnen am Bahnhof und sind betrieblich untereinander verbunden. Zwei der Stadtbuslinien weisen montags bis freitags einen regelmäßigen 60-Minuten-Takt auf, eine Linie wird nur teilweise im 60-Minuten-Takt bedient und eine Linie hat keinen Takt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fährt ausschließlich die Linie zum Krankenhaus. Die Stadtbuslinien werden von ca. 8:00 bis 18:00 Uhr bedient. Aufgrund des Einsatzes nur eines Fahrzeuges und der unterschiedlichen

Bahnabfahrtszeiten sind Anschlüsse auf bzw. von der Bahn nur in geringem Maße gegeben.

Verkehrsangebot im Ruftaxi-Verkehr

Tab. 2.5.1-4 Außerhalb der Bedienungszeiträume der regionalen Buslinien gibt es das Ruftaxi. Es bedient nach Anforderung in einem vorgegebenen Fahrplan und auf einer festen Linienführung. Im Landkreis Bad Dürkheim verkehren vier regionale Ruftaxi-Linien.

Als Ersatzangebot im Spätverkehr des Stadtverkehrs gibt es innerhalb der Stadt Bad Dürkheim drei Ruftaxi-Linien. Sie binden die Stadtteile am Bahnhof von Bad Dürkheim an den SPNV an.

Plan 5.3 In Haßloch verkehrt eine Ruftaxi-Linie von Montag bis Freitag auf einer festen Linienführung mit einem vorgegebenen Fahrplan. Sie erschließt große Teile des besiedelten Gebiets der Gemeinde.

Weitere innerörtliche Tages-Ruftaxi-Linien gibt es in Lambrecht und Weidenthal.

Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Zu den wichtigen Verknüpfungspunkten (Schnittstellen der einzelnen Verkehrssysteme) zählen Bahnhaltepunkte und zentral gelegene, stark belastete Haltestellen an denen bedeutende Umsteigebeziehungen bestehen.

Verknüpfungsfunktionen der Bahn untereinander bestehen an den Bahnhöfen Grünstadt und Freinsheim. In Bad Dürkheim am Hauptbahnhof besteht eine Verknüpfung der Rhein-Haardtahn auf die R-Bahn der DB. Eine Verbindung von der Bahn zu regionalen bzw. städtischen Bussen gibt es an den Bahnhöfen in Bad Dürkheim, Bockenheim-Kindenheim, Deidesheim, Freinsheim, Grünstadt, Haßloch, Kirchheim, und Lambrecht. Diese genannten Bahnhöfe und die in Wachenheim, Weidenthal und Weisenheim stellen aufgrund ihrer B+R- und P+R-Anlagen eine Verbindung des Individualverkehrs (IV) zum öffentlichen Verkehr (ÖV) dar. Eine Verknüpfung zwischen Bahn und Ruftaxi besteht an den Bahnhöfen Haßloch, Bad Dürkheim, Freinsheim, Wachenheim, Weidenthal und Lambrecht.

2.5.2 Bewertung der ÖPNV-Struktur

In dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans bezieht sich die Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Systems ausschließlich auf Bereiche, in denen sich Änderungen in der Raumordnung, in siedlungsstruktureller und/oder verkehrlicher Art gegenüber dem ersten Nahverkehrsplan ergeben haben.

Bereiche in denen keine Änderungen zu verzeichnen sind oder in denen bis zum Jahr 2008 keine Änderungen absehbar sind, sind durch die Bestandsaufnahme und die Schwachstellenanalyse des ersten Nahverkehrsplans und durch die Bilanzierung der Maßnahmen von 1999 - 2003 abgedeckt.

ÖPNV-Angebot

Das ÖPNV-Angebot 2004 hat sich im Vergleich zum ÖPNV-Angebot 1996 weiter verbessert. Durch eine weitgehende Vertaktung und Vereinheitlichung diverser Streckenführungsvarianten ist der regionale Busverkehr im Landkreis Bad Dürkheim übersichtlicher, verständlicher und attraktiver geworden.

Die Einführung des Stadtbusverkehrs in Grünstadt hat das innerstädtische Angebot deutlich verbessert. Große Teile des Siedlungsgebietes werden im regelmäßigen 60-Minuten-Takt an das Zentrum und an den Bahnhof von Grünstadt angebunden.

Erschließungsstandard

Durch die Änderung der im Anforderungsprofil definierten Haltestelleneinzugsbereiche des Stadt- bzw. Ortsverkehrs von 600m im ersten Nahverkehrsplan auf jetzt 400m (vgl. Teil B, Kapitel II.1) ergibt sich die Notwendigkeit, die räumliche Erschließung in den Städten Bad Dürkheim und Grünstadt sowie in der Gemeinde Haßloch neu zu prüfen.

Plan 6.1 In beiden Städten und der Gemeinde gibt es kleinere Bereiche am Rand der Orte,
Plan 6.2 die außerhalb der Erschließung durch Busse bzw. Ruftaxis liegen. Aufgrund der Lage
Plan 6.3 und der Größe dieser Gebiete sowie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen ist es dort jedoch nicht sinnvoll bestehende Linienführungen weiter zu ändern bzw. auszudehnen. Dies würde auch zusätzliche Nachteile für durchfahrende Fahrgäste mit sich bringen.

Bedienungsstandard

Die Analyse der Bedienungsqualität ergibt im Landkreis Bad Dürkheim Defizite im Bereich des Stadtverkehrs in Bad Dürkheim. Der weitgehend nicht vertaktete Busverkehr ist für den Nutzer wenig übersichtlich. Für potenzielle Nutzer des ÖPNV ist der Zugang dadurch erschwert.

Die Erschließung ist in Haßloch flächendeckend durch eine Ruftaxi-Linie gegeben sowie durch die stündliche Bedienung der Regionalbuslinie 513.

Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Durch das Behindertengleichstellungsgesetz haben sich die Anforderungen insbesondere im Bereich der Verknüpfungspunkte und Haltestellen geändert. Welche Bahnhöfe und wichtige Haltestellen diesen Anforderungen nicht ausreichend genügen muss im Einzelfall geprüft werden.

2.5.3 Wünsche und Anregungen von Seiten der Gemeinden

Tab. 2.5.3-1 Die Gemeinden im Landkreis Bad Dürkheim konnten im Vorfeld der Bearbeitung des Nahverkehrsplans ihre Wünsche und Anregungen äußern. Die 26 vorgebrachten Problempunkte wurden detailliert analysiert und bewertet. Einige Wünsche betreffen nicht die Zuständigkeit des Nahverkehrsplans, andere sind wirtschaftlich und/oder verkehrlich nicht vertretbar. Die übrigen Punkte werden in die Angebots- und Maßnahmenkonzeption mit aufgenommen.

3 VERKEHRSNACHFRAGE

3.1 Methodisches Vorgehen

Zur Bestimmung des Fahrgastaufkommens auf den einzelnen Relationen innerhalb des Kreisgebiets wurde im Auftrag des VRN ein Verkehrsmodell mit den Teilsystemen SPNV, regionaler Busverkehr und Stadtverkehr für den gesamten VRN erstellt und kalibriert. Das Modell dient der Umlegung der erhobenen Nachfrage und unter Berücksichtigung einer Fahrgastprognose der Bestimmung der zukünftigen Belastung im Streckennetz der genannten Verkehrssysteme. Eine Berechnung des Zellbinnenverkehrs (Verkehr innerhalb der Verkehrszellen) sowie der Einzelstreckenbelastung im Stadtverkehr ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans, weil hierzu feinkläufige, differenzierte Betrachtungen notwendig wären, *die nur im Rahmen besonderer Projektuntersuchungen möglich sind.*

Die Umlegung der Verkehrsnachfragematrix für den ÖV erfolgte mit dem Programmsystem VISUM-ÖV. Dieses berücksichtigt die Beförderungszeiten der Verkehrssysteme SPNV und Busverkehr, die mittleren Zugangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel und die Umsteigezeiten.

Die Angaben zum Verkehrsaufkommen und zu den Streckenbelastungen beziehen sich auf einen mittleren Werktag (Schultag). Im Rahmen der Belastungsermittlung des ÖPNV-Netzes wurden umfangreiche Rückkoppelungen und Plausibilitätsprüfungen durchgeführt, um auch kleinräumig zu einem sachgerechten Ergebnis zu kommen.

3.2 Verkehrsnachfrage 2002

Die Darstellung der werktäglichen Verkehrsnachfrage (Tabellen 3.2-2 und 3.2-3 sowie Pläne 8 bis 11) bezieht sich auf die 2002 im Auftrag der VRN GmbH durchgeführten Verkehrserhebungen und bietet einen aktuellen Bezug zu den Nachfrageschwerpunkten im Landkreis Bad Dürkheim. Die nachfolgende Betrachtung differenziert nach SPNV und straßenengebundenem ÖPNV (ÖSPV).

Abb. 3.2-1 Abbildung 3.2-1 zeigt den fahrtzweckbezogenen Anteil der Fahrgäste (Mo-Fr) im Landkreis Bad Dürkheim und verdeutlicht die unterschiedliche Bedeutung der Verkehrsmittel, insbesondere die Bedeutung des Busverkehrs im Rahmen der Schülerbeförderung.

Tab. 3.2-1 Die Haltestelle mit der höchsten täglichen Belastung ist der Bahnhof in Bad Dürkheim. Die durchschnittliche tägliche Belastung im Busverkehr liegt bei knapp 3.000 Personen, hinzu kommen weitere 2.163 Personen im SPNV. Augenfällig ist die hohe

Belastung der SPNV-Haltestellen, vor allem derer mit Verknüpfungsfunktionen. Eine große Bedeutung für den Busverkehr hat der Bahnhof in Grünstadt mit knapp 1.300 Ein-, Aus- bzw. Umsteiger. Ebenfalls hohe Belastungen weisen die zentral gelegenen Haltestellen der Gemeinden und Haltestellen an Schulen auf.

Tab. 3.2-2
Plan 8 Bei Betrachtung der Linienbelastung wird die hohe Belastung der Linie 517 (Neustadt – Neidenfels – Esthal – Elmstein – Johanniskreuz) und der Linie 454 (Grünstadt – Wattenheim – Carlsberg/Altleiningen – Höningen – Grünstadt) deutlich.

Plan 9 Plan 9 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV 2001/2002. Im Vergleich zur Strecke Ludwigshafen – Neustadt – Kaiserslautern sind die zentraleren Schienenstrecken des Landkreises Bad Dürkheim deutlich geringer belastet.

3.3 Verkehrsprognose 2008

Im Rahmen der Prognose sind folgende, den Landkreis Bad Dürkheim betreffende, angebotsseitigen Änderungen gegenüber dem Bestand 2002 berücksichtigt und modelltechnisch umgesetzt worden:

- Einführung der S-Bahn RheinNeckar
- Einstellung des Astes der Linie 517 nach Weidenthal

Der im Dezember 2003, vorerst für ein Jahr, eingeführte Stadtbus in Grünstadt ist in der Prognose für 2008 nicht berücksichtigt.

Plan 11 Aufgrund dieser Änderungen und der erwarteten strukturellen Entwicklungen ergibt sich auf der Schiene für den Abschnitt Haßloch – Neustadt – Weidenthal (S 1/2) eine Steigerung der Nachfrage um ca. 9% bis 15% gegenüber der Bestandssituation. Auf dem Abschnitt Bad Dürkheim – Neustadt (R 47) steigt die Nachfrage um ca. 10% bis 23%.

Die Belastung auf der Rhein-Haardtbahn (RHB) im Bereich Ellerstadt – Bad Dürkheim und der R 45 im Bereich Weisenheim a. S. – Grünstadt sowie der R 47 im Bereich Bad Dürkheim – Grünstadt bleibt gegenüber dem Bestand konstant. Auf diese Bereiche hat die positive Entwicklung der S-Bahnstrecke keine Auswirkungen.

Plan 10 Auf den weiteren Buslinien im Kreisgebiet sind aufgrund des unveränderten Angebots keine größeren Nachfrageänderungen oder Verlagerungen zu verzeichnen.

4 ANGEBOTS- UND MAßNAHMENKONZEPTION

Die Angebots- und Maßnahmenkonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. In der Angebotskonzeption legt der Aufgabenträger die Verkehrsbedienun- gung als politische / verkehrliche Zielsetzung fest, die er im Sinne des § 8 PBefG als ausreichend erachtet. Im Anforderungsprofil (vgl. Anhang II) sind die Standards defi- niert, an denen sich die Angebots- und Maßnahmenkonzeption orientiert. Das Anfor- derungsprofil ist weitgehend aus dem Nahverkehrsplan 1999 - 2003 übernommen. Änderungen bzw. Ergänzungen gibt es bezüglich des Erschließungsstandards von Stadtbuslinien und hinsichtlich des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG). Die Maßnahmenkonzeption beschreibt die Aufgaben, die zur Umsetzung der Angebots- konzeption zu bewältigen sind. Sowohl Angebots- als auch Maßnahmenkonzeption sind auf den Zielhorizont 2008 ausgerichtet.

Tab. 4.1-1 Die Angebotskonzeption ist im Streckensteckbrief detailliert beschrieben.

Tab. 4.1-2

4.1 Angebotskonzeption

Auf der Basis des für das Jahr 2008 zugrunde gelegten SPNV-Angebots wird die Angebotskonzeption entwickelt und für das Zieljahr 2008 dargestellt. Durch die Ein- führung der S-Bahn ergibt sich die Notwendigkeit, das Netz des straßengebundenen ÖPNV noch stärker auf die Schiene auszurichten. Bei günstiger Anschlussgestaltung an den Verknüpfungspunkten lassen sich so Reisezeitvorteile bei der Fahrt vor allem in die Städte Ludwigshafen und Mannheim durch die Nutzung des hochwertigen Nahverkehrsangebots auf der Schiene erzielen. Unabdingbarer Bestandteil einer stärkeren Ausrichtung des Netzes des straßengebundenen ÖPNV auf die Schienen- strecken ist jedoch eine attraktive und ansprechende Gestaltung der Verknüpfung- punkte.

Ein Ziel der Angebotskonzeption ist die Sicherung und ggf. weitere Verbesserung des durch den Nahverkehrsplan 1999 - 2003 erreichten attraktiven ÖPNV. Kriterien hierfür sind Pünktlichkeit, kurze Reisezeiten, Komfort, kostengünstige Beförderung sowie zukünftig eine verstärkte Berücksichtigung der Belange mobilitätseinge- schränkter Personen. Des Weiteren soll das Leitbild einer klaren Struktur des ÖPNV im Hinblick auf Netze, Linienwege, Vertaktung und Verknüpfung beibehalten werden.

Generell sollten Anpassungen des Fahrtenangebotes auf Nachfrageveränderungen rasch und flexibel erfolgen, das betrifft beispielsweise die Änderungen der Ladenöff- nungszeiten.

Für die zukünftige Gestaltung der Tarife sind die in der URN (Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar mbH) zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen zuständig. Alle Nahverkehrsangebote im Landkreis Bad Dürkheim sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden und Mitglied in der URN GmbH werden.

Plan 12 Die Angebotskonzeption ist in den Plänen 12 und 13 im Anhang V dargestellt.
Plan 13

Übernahme SPNV-Angebotsvorgaben

Am 14.12.2003 ging die S-Bahn Rhein-Neckar in Betrieb. Im Rahmen einer zweiten Ausbaustufe ist geplant auch die Strecke Ludwigshafen – Frankenthal – Worms (– Mainz) in das S-Bahn-Netz zu integrieren. Ob eine Realisierung der zweiten Ausbaustufe bis zum Zielhorizont des Nahverkehrsplans 2008 erfolgen kann, ist derzeit noch nicht abschließend geklärt.

Der Bau der Flomersheimer Kurve wird voraussichtlich nicht innerhalb des Zielhorizontes des Nahverkehrsplans 2008 erfolgen. Er ist jedoch Bestandteil der langfristigen Planungen im SPNV. Die Flomersheimer Kurve würde erstmals umsteigefreie Verbindungen aus dem Raum Eisenberg/Grünstadt/Freinsheim in die Oberzentren Ludwigshafen/Mannheim ermöglichen. Eine Inbetriebnahme ist zum Jahre 2014 geplant.

Regionaler Busverkehr

Das überörtliche ÖPNV-Grundnetz 2008 wird neben dem SPNV die in Tabelle 4.1-3 aufgeführten Streckenabschnitte des regionalen Busverkehrs beinhalten, die jeweils durchgehend bedient werden, d. h. die gesamte Strecke kann ohne Umstieg befahren werden.

Verlauf des Streckenabschnitts im Grundnetz	Grundnetz-kategorie	Betroffene Linien
Grünstadt - Obrigheim - Offstein - Heppenheim - Worms	1	451
Bad Dürkheim - Weisenheim/B - Kleinskarlbach - Grünstadt	1	453
Frankenthal - Dirmstein - Laumersheim - Großkarlbach - Bissersheim/Obersülzen - Grünstadt	1	460/461
Neustadt - Königsbach - Deidesheim	1	512
Neustadt - Esthal - Elmstein - Johanniskreuz	1	517
Grünstadt - Höningen - Altleiningen/Carlsberg - Wattenheim - Grünstadt	1/2	454
Deidesheim - Niederkirchen - Meckenheim – VG Dannstadt-Schauernheim - LU	1	571/584
Grünstadt - Bockenheim - Ebertsheim - Eisenberg - Ramsen	2	455
Grünstadt - Kaiserslautern	2	457
Neustadt - Haßloch - Meckenheim - Deidesheim	2	513

Tab. 4.1-3 Streckenabschnitte des regionalen Busverkehrs im ÖPNV-Grundnetz 2008 mit durchgehender Bedienung

Neben diesen Grundnetzstrecken werden weitere Verbindungen im Ergänzungsnetz vorgehalten. Dabei handelt es sich weitgehend um Schulverkehrs- bzw. Berufsverkehrsrelationen, die bedarfsorientiert angeboten werden.

Eine Besonderheit des ÖPNV im Landkreis Bad Dürkheim sind die umfangreichen Berufsverkehrsbeziehungen zur BASF in Ludwigshafen. Die hierfür bislang durchgeführten Fahrten des regionalen Busverkehrs werden in bestehendem Umfang auch weiterhin angeboten. In der Nachmittagsspitze ist darauf zu achten, dass die Verstärkerfahrten der Grundnetzstrecke von und nach Ludwigshafen zu relevanten Zeiten am BASF-Gelände beginnen.

Aufgrund der Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs (Schulzeiten) bei der Integration in den öffentlichen Linienverkehr kann es in Einzelfällen zu einer geringen Taktabweichung bei den betreffenden Fahrten kommen.

Stadtverkehr

Folgende Streckenabschnitte des Stadtverkehrs sollen durchgehend, d. h. ohne Erfordernis zum Umstieg, befahren werden:

Verlauf des Streckenabschnitts im Stadtverkehr	Betroffene Linien
Bad Dürkheim: Bf - Grethen - Hausen - Hardenburg - Isenach	485
Bad Dürkheim: Bf - Seebach - Rudolf-Bart-Siedlung	486
Bad Dürkheim: Bf - Trift - Gewerbegebiet	487
Bad Dürkheim: Bf - Sonnenwende - Lindemannsruhe	488
Grünstadt: Bf - Asselheim	471
Grünstadt: Bf - Sausenheim	472
Grünstadt: Bf - Krankenhaus - Bf	473
Grünstadt: Bf - Gewerbegebiet - Bf	474

Tabelle 4.1-4 Streckenabschnitte des Stadtverkehrs 2008 mit durchgehender Bedienung

In Haßloch wird der Ortsverkehr durch eine stündlich verkehrende Regionalbuslinie sowie durch Ruftaxi-Verkehr abgewickelt.

In allen Gemeinden sollen aufzusiedelnde, nicht erschlossene Gebiete bei entsprechender Nachfrage durch Stadtbuslinien oder Ruftaxi erschlossen werden.

Der Beginn der Schwachverkehrszeiten ist so zu gestalten, dass bei Geschäftschluss des Einzelhandels für die Beschäftigten und Kunden auf relevanten Relationen ein akzeptables ÖPNV-Angebot zur Heimfahrt besteht.

Ruftaxi-Verkehr

Als Ergänzung zum regionalen Linienverkehr bietet sich in der Schwachverkehrszeit der Einsatz von Ruftaxi-Verkehren an, um ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. Da die Planung und Durchführung dieser Verkehre sehr stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängig ist, werden im Nahverkehrsplan nur Gebiete festgelegt, die entsprechend der Erschließungsstandards durch einen Ruftaxi-Verkehr angebunden werden sollen.

Behindertengerechte Gestaltung des ÖPNV

Im Anforderungsprofil wird auf die Belange mobilitätsbehinderter Personen eingegangen. In Teil B, Kapitel II.6 sind Mindeststandards für den Einsatz und die Fahrplankennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge formuliert. Im Rahmen der Bestandsaufnahme erfolgte eine Befragung von Kommunen und Verkehrsunternehmen.

Für den Regelverkehr werden folgende Bedienungskategorien festgelegt und den Linien zugeordnet:

A: Es sind ausschließlich behindertengerechte Fahrzeuge einzusetzen und im Fahrplan entsprechend zu kennzeichnen.

B: Es sind die Anforderungen folgender Tabelle einzuhalten:

Netzkategorie	Bedienungszeitraum		Kennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge
Stadtbusverkehr	gesamter Bedienungszeitraum		mind. 50% aller Fahrten
Regionalbus Grundnetz	Mo - Fr (Schulferien)	morgendliche HVZ	bedarfsgerecht, so dass Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens zwei Fahrten zwischen 7:30 und 9:00 angefahren werden
		8:30 - 19:00 (Taktkernzeit)	bedarfsgerecht, so dass in der Mittagsspitze sowie in der nachmittäglichen HVZ jeweils mindestens zwei Fahrtenpaare angeboten werden
		SVZ	bedarfsorientiert
	Sa	8:00 - 16:00	mind. 3 Fahrtenpaare
	So	9:00 - 18:00	mind. 3 Fahrtenpaare, soweit Angebot vorhanden
Ergänzungsnetz	bedarfsorientiert		bei grundsätzlicher Nachfrage durch behinderte Personen

Tab. 4.1-5 Empfohlene Mindestbedienungsstandards für den Einsatz und Kennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge nach Bedienungszeiträumen

C: Eine Kennzeichnung von Fahrten, die mit behindertengerechten Fahrzeugen durchgeführt werden, wird aufgrund der geringen Nachfrage als nicht erforderlich betrachtet. Der konkrete Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge kann jedoch bei den Verkehrsunternehmen zu den gängigen Bürozeiten spätestens einen Tag vorher angefragt werden. Die entsprechenden Informationsmöglichkeiten sind im Fahrplan zu veröffentlichen. Diese Regelung berücksichtigt in besonderer Weise sowohl die Anforderungen von Behinderten, die auf Niederflurfahrzeuge angewiesen sind, als auch die Forderungen der Verkehrsunternehmen nach möglichst großer betrieblicher Flexibilität.

D: Es können aufgrund der Einsatzbereiche (topografische Verhältnisse, Straßensituation) keine Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden.

Tabelle 4.1-6 stellt linienbezogen die Bedienungskategorien für den Einsatz behindertengerechter Busse im Regelverkehr dar.

Linie	Linienverlauf	Bedienungs-kategorie	Anmerkungen
451	Grünstadt – Worms	B	G 1
453	Bad Dürkheim – Grünstadt	C	G 1
454	Grünstadt – Carlsberg – Grünstadt	C	G 1 / G 2
455	Grünstadt – Ramsen	C	G 2
456	LU – Kirchheimbolanden	C	BASF-Berufsverkehr
457	Grünstadt – Kaiserslautern	C	G 2
458	VG Freinsheim	A	Bürger-Bus
459	Weisenheim/B – Altleiningen	C	Schülerverkehr
460/461	LU – Grünstadt	B	G 1, bis 2008 anzustreben
471	Grünstadt	A	Stadtverkehr
472	Grünstadt	A	Stadtverkehr
473	Grünstadt	B	Stadtverkehr
474	Grünstadt	B	Stadtverkehr
482	Gerolsheim – Schifferstadt	C	Schülerverkehr
483	Bad Dürkheim – Maxdorf	C	im LK BD Schülerverkehr
485	Bad Dürkheim	A	Stadtverkehr
486	Bad Dürkheim	A	Stadtverkehr
487	Bad Dürkheim	B	Stadtverkehr
488	Bad Dürkheim	A	Stadtverkehr
512	Neustadt – Deidesheim	B	G 1 / E
513	Neustadt – Deidesheim	B	G 2
514	Neustadt – Deidesheim	C	Jeweils eine Verbindung sams-
517	Neustadt – Johanniskreuz	C	G 1
518	Haßloch – Holiday Park	C	Holiday Park-Linie
571/584	LU – Deidesheim	B	G 1 / G 2, bis 2008 anzustreben
574	Speyer – Deidesheim	C	Schülerverkehr
583	Speyerdorf – LU	C	BASF-Berufsverkehr

Tab. 4.1-6 Bedienungskategorien für den Einsatz behindertengerechter Busse

4.2 Maßnahmenkonzeption

Plan 14 Die Maßnahmenkonzeption beinhaltet konkrete Maßnahmen, die zur Umsetzung der Angebotskonzeption bis 2008 zu realisieren sind. Die Maßnahmen werden je nach ihrer Dringlichkeit in drei Prioritätsstufen eingeteilt:

- Priorität A: kurzfristig umzusetzen
- Priorität B: mittelfristig umzusetzen, häufig in Abhängigkeit anderer Faktoren
- Priorität C: Umsetzung nachrangig, abhängig vom Bedarf

Die Umsetzung der im Folgenden genannten Maßnahmen ist generell von einer finanzierbaren Planung abhängig.

4.2.1 Erweiterungen / Veränderungen des Fahrplanangebots

Die folgende Tabelle weist die vorzunehmenden Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im Stadtverkehr, im Grundnetz des regionalen Busverkehrs und bei den flexiblen Bedienungsformen im Landkreis Bad Dürkheim aus, die zu einer Erweiterung bzw. Veränderung des Fahrplanangebots führen.

lfd. Nr.	Beschreibung / Streckenverlauf	Linie	Maßnahme	Priorität	Bemerkung
Stadt-/Ortsbusverkehr					
1	Bad Dürkheim	485	Bessere Vertaktung	A	
2		486 487 488	Ausdehnung der Bedienungszeiten an Samstagen	B	
3		471 472 473 474	Fortführung des Stadtbusverkehrs	A	
Regionaler Busverkehr					
4	Dirmstein - Frankenthal bzw. Dirmstein - Grünstadt	460 461	Erweiterung im Spätverkehr	B / C	
5	Neustadt Hbf - Kurpfalzpark Wachenheim		Neue Buslinie	A / B	Finanzierung durch Kurpfalzpark
Ruftaxi-Verkehre					
6	Ruftaxi-Haßloch	5916	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	A	
7			Erweiterung im Spät- und Wochenendverkehr nach Meckenheim	B	
8			Verknüpfung mit dem Mittelhaardter Ruftaxi	C	
9	Norden des Landkreises		Einrichtung Nacht-Ruftaxi	B	
10	Bad Dürkheim	4971 4972	Änderung und Ausdehnung der Nacht-Ruftaxi-Fahrten	C	
11		4973	Verknüpfung mit dem Mittelhaardter Ruftaxi	C	
12	Freinsheim (und Weisenheim a. S.)	4987	Ausdehnung Mittheardter Ruftaxi bis Freinsheim und Weisenheim a. S.	B	
13		4974 458	Fortführung Ruftaxi und Bürgerbus	A	
14		4974	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	B	
15	Ruftaxi-Verkehr VBG Wachenheim	4988	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	B	
16	Ruftaxi-Verkehr Lambrecht	5911	Angebotsausweitung im Spät- und Wochenendverkehr	B	

Tab. 4.2.1-1 Maßnahmen zur Erweiterung / Veränderung des Fahrplanangebots

Für den Stadtbusverkehr in Bad Dürkheim wird empfohlen, eine regelmäßige Vertaktung im 60-Minuten-Takt einzuführen. Des Weiteren soll die Bedienungszeit an Samstagen entsprechend den Ladenöffnungszeiten ausgeweitet werden.

Der Stadtbusverkehr in Grünstadt soll fortgeführt werden.

Im regionalen Busverkehr wird empfohlen den Spätverkehr auf der Relation Frankenthal – Dirmstein – Grünstadt um einzelne Fahrten auszudehnen. Eine Linie von Neustadt zum Kurpfalzpark in der Hauptsaison von Mai bis September wird diesen durch den ÖPNV zugänglich machen.

Der Bürgerbus und das Ruftaxi in der Verbandsgemeinde Freinsheim sollen weitergeführt werden und somit die Bürgergemeinschaft und die kommunale Identität fördern.

Zur Verbesserung der Erschließung wird empfohlen, die Ruftaxi-Verkehre auszuweiten und wo sinnvoll miteinander zu verknüpfen.

Anpassungen am dargestellten Streckennetz (Pläne 12 und 13) oder am Fahrtenangebot können Auswirkungen auf das übrige Angebot hervorrufen. Dabei sind Veränderungen grundsätzlich möglich, solange die im Anforderungsprofil definierten Verbindungs- und Erschließungsstandards erhalten bleiben.

4.2.2 Investitionsmaßnahmen

Investitionsmaßnahmen setzen sich aus Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen sowie ergänzenden Maßnahmen zusammen.

Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim ab 2004

lfd. Nr.	Beschreibung / Ort	Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit	Bemerkung
Verknüpfungspunkte und Haltestellen					
17	Bad Dürkheim, Trift	barrierefreier Ausbau	B	Kommune	im Rahmen des finanziell Möglichen
18	"Umweltbahnhof Grünstadt"	Sanierung Empfangsgebäude	B	DB AG	
19	Bahnhof Weidenthal	Ausbau P+R	A	Kommune	Fertigstellung 07/04
20	Bahnhof Haßloch	barrierefreier Zugang vom Empfangsgebäude zu den Gleisen	A	DB AG	Fertigstellung 2004
20a	Gerolsheim, Untergasse	Einrichtung einer neuen Haltestelle	B	Kommune	
21	Wichtige Verknüpfungspunkte und Haltestellen	behindertengerechter Ausbau (insbesondere Erhöhung der Bordsteine)	B / C	Kommunen	Einzelfallprüfung im Rahmen des finanziell Möglichen
22	Allg. Verknüpfungspunkte	Ergänzung mangelhafter bzw. Ersatz fehlender Ausstattungselemente	B	Kommunen DB AG	im Rahmen des finanziell Möglichen
23	Allg. Verknüpfungspunkte	Ergänzung mangelhafter bzw. Ersatz fehlender B+R- u. P+R-Anlagen	B	Kommunen	im Rahmen des finanziell Möglichen
Ergänzende Maßnahmen					
24	Verbesserung der Fahrplanaushänge		A	Unternehmen	
25	Liniennetzpläne an zentralen Haltestellen		A	Unternehmen	
26	telefonische Auskunft über den Einsatz von Niederflurfahrzeugen		B	Unternehmen	Telefonnummer in Fahrplan aufnehmen
27	Einrichtung einer Mobilitätszentrale		C	Kommunen Unternehmen	im Rahmen des finanziell Möglichen
28	Einführung von RBL-Technik		B	Kommunen Unternehmen	im Rahmen des finanziell Möglichen
29	behindertengerechte Umrüstung der Fahrzeuge		B	Unternehmen	Einzelfallprüfung
30	elektrische Schriftbänder in Zügen und Straßenbahnen sowie an Bahnhöfen		B	Unternehmen	Einzelfallprüfung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten
31	Fahrkartenautomaten tiefer anbringen		A / B	Unternehmen URN	Vereinheitlichung im VRN-Gebiet
32	Begleitende Marketingmaßnahmen (u. a. Bekanntmachung des Verkehrsmittels "Ruftaxi")		A / B	Kommunen Unternehmen	Infoveranstaltungen, Flyer, Sprechstunde, usw.

Tab. 4.2.2-1 Investitionsmaßnahmen

Bei den Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen handelt es sich zum Teil um bereits geplante Infrastrukturmaßnahmen. Des Weiteren sind alle Verknüpfungspunkte entsprechend der im Anforderungsprofil definierten VRN-Haltestellenstandards auszustatten. Für die Behebung der Mängel bezüglich Barrie-



refreiheit sind in der Regel Detailuntersuchungen und Planungen erforderlich. Diese Maßnahmen sind daher zumeist nur mittelfristig umsetzbar.

Weitere ergänzende Maßnahmen betreffen die Rahmenbedingungen für den ÖPNV, insbesondere die Fahrgastinformation. Damit soll der ÖPNV im Landkreis Bad Dürkheim für den Fahrgast noch attraktiver und für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlicher gestaltet werden.

4.2.3 Zeitlicher Rahmen und Finanzierung

Zeitlicher Rahmen

Der zeitliche Rahmen der Umsetzung ist durch die Einstufung der vorzunehmenden Maßnahmen in Prioritätsstufen gegeben.

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.

Zur monetären Beurteilung der verkehrlichen Angebotskonzeption sind konkrete Planungen erforderlich. Deshalb können im Nahverkehrsplan 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. Zur Abschätzung der Betriebskosten wurden folgende Kostensätze pro gefahrenen Kilometer angesetzt:

- im regionalen Busverkehr € 1,95
- im Stadtbusverkehr € 2,50
- im Ruftaxi-Verkehr € 1,55 je gefahrenen km bei 40 % Anforderungsquote

Bei den hiermit in der Angebotskonzeption berechneten Kosten handelt es sich also lediglich um grob abgeschätzte Richtwerte und nicht um konkret zu erwartende Preise. 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 erhebliche Toleranzabweichungen zu erwarten. Beim Auftreten von Sprungkosten (ein zusätzlicher Wagen mit Fahrer wird benötigt) kann diese Bandbreite erheblich überschritten werden.

Tabelle 4.2.3-1 enthält die Maßnahmen zur Erweiterung bzw. Veränderung des Fahrplanangebots. Die Mehrleistungen sind grob abgeschätzt und können bei einer Umsetzung der Maßnahme erheblich von den hier ermittelten Werten abweichen. Die Kosten sind daraus anhand der oben genannten Sätze abgeleitet.

Maßnahmenbereich	zusätzliche Fahrleistung pro Jahr (in 1.000 km)	Mehrkosten pro Jahr (in 1.000 €)	Zuständigkeit	Anmerkung
Stadt-/Ortsbusverkehr				
Bad Dürkheim	23	58	Bad Dürkheim	
Grünstadt	keine Mehrleistung		Grünstadt	
Regionaler Busverkehr				
Grünstadt - Dirmstein - Frankenthal	10	20	Landkreis	
Neustadt - Kurpfalzpark	30	58	Kurpfalzpark Wachenheim	bei einem Angebot von 5 Fahrten am Tag je Richtung
Ruftaxi-Verkehre Wochenende / Nacht				
Haßloch	Kosten sind abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen	Kommunen	im Rahmen des finanziell Möglichen	
Norden des Landkreises				
Bad Dürkheim				
VBG Wachenheim				
VBG Freinsheim				
Lambrecht				

Tab. 4.2.3-1 Erweiterungen / Veränderungen des Fahrplanangebots und Kostenplanung im Fortschreibungszeitraum

Für die Kostenabschätzung der Investitionsmaßnahmen sind konkrete Planungen erforderlich. Diese sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorhanden.

TEIL B ANHANG: GRUNDLAGEN UND ERLÄUTERUNGEN

I 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 (vgl. Abb. I-1). Dabei sind die Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer spezifischen Systemeigenschaften zu berücksichtigen. Die Buslinien sind soweit sinnvoll 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 Fahrplankonzepte und Fahrzeiten sind so aufeinander abzustimmen, dass die Anschlüsse an allen wichtigen Verknüpfungspunkten gewährleistet sind. Die Angebotskonzepte folgen der Systematik des Integralen Taktfahrplans (ITF).

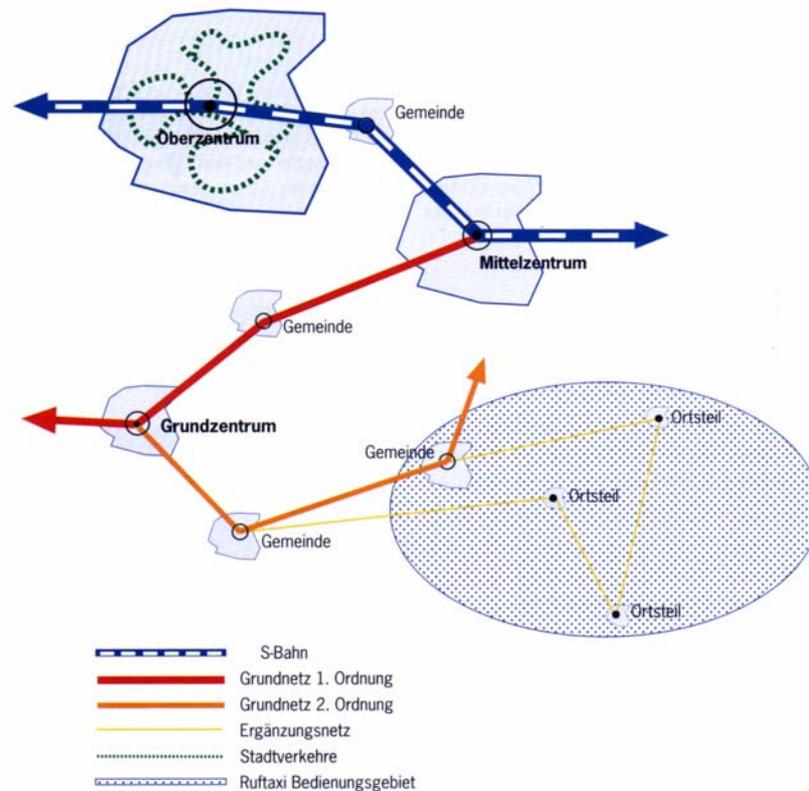


Abb. I-1 Idealtypische Darstellung der Erschließungshierarchie

I.1 Regionaler Busverkehr

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

- grundsätzlich regelmäßiger Taktverkehr (Grundangebot: 60-Minuten-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,
- 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-Minuten-Takt - nicht zu rechtfertigen. Hieraus ergibt sich der Bedarf für ein Grundnetz 2. Ordnung. Dieses ist dadurch gekennzeichnet, dass der Grundsatz des 60-Minuten-Taktes in der HVZ weiterhin beibehalten wird, dieser aber zu bestimmten Zeiten außerhalb der HVZ nicht angeboten wird.

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-Verkehr ergänzt.

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

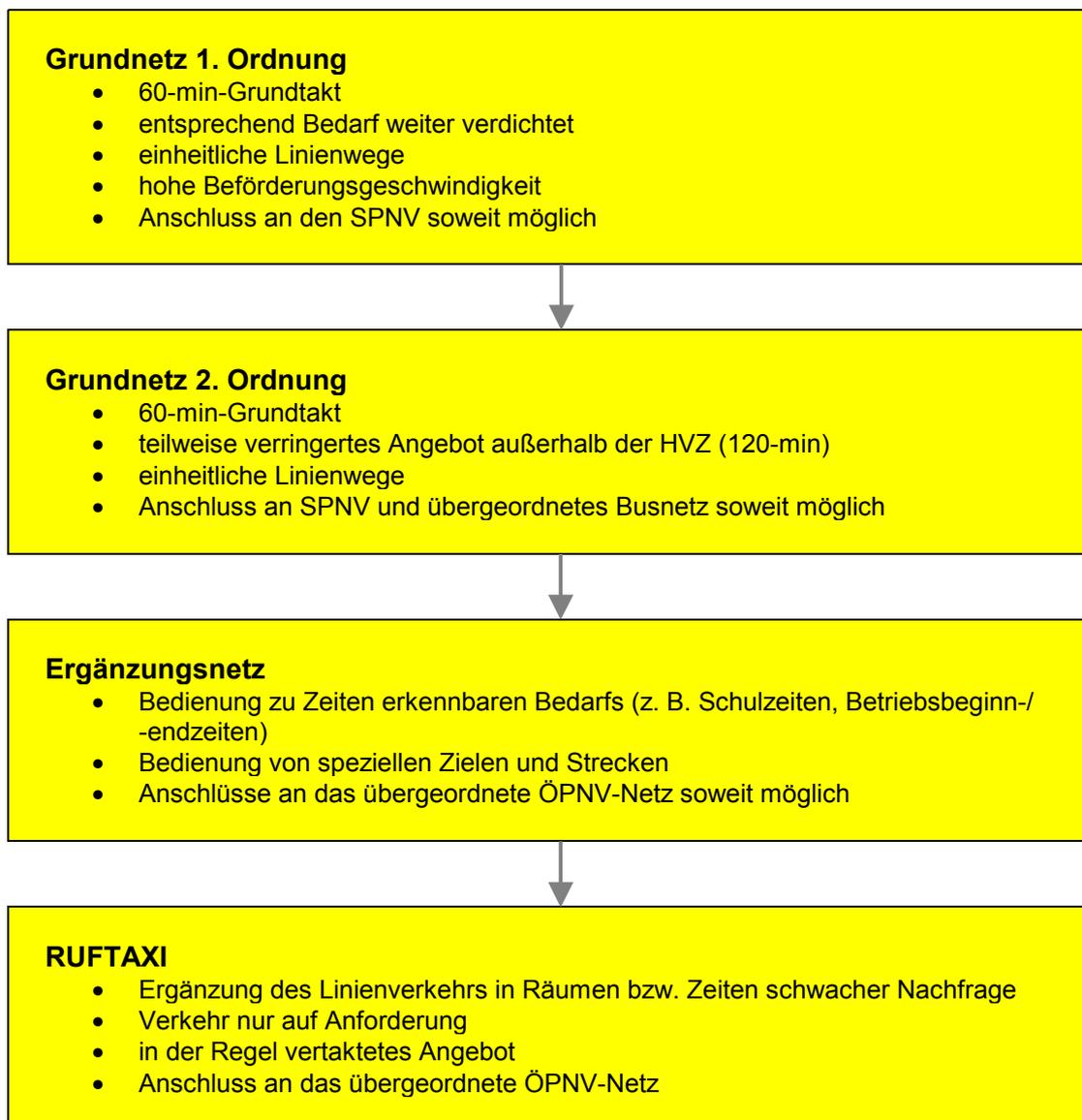


Abb. I.1-1 Netzcategories im regionalen Busverkehr

I.2 Stadtverkehr

Bei den Stadtverkehren in den Städten Bad Dürkheim und Grünstadt ist durch die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten ein hierarchisch gegliedertes Verkehrsnetz im Binnenverkehr nicht sinnvoll. Der städtische Busverkehr übernimmt hier die Erschließungsfunktion und stellt die Verbindung der Stadtteile zum Stadtzentrum und zum SPNV sicher. Stadtverkehre und regionale Busverkehre können sich in der Weise ergänzen, dass Regionalverkehre in Ausnahmefällen auch Erschließungsaufgaben in Städten übernehmen. Das Fahrtenangebot variiert dabei entsprechend dem Bedarf und den verkehrspolitischen Zielsetzungen der jeweiligen Kommune.

Die Stadtverkehre sind auf schwach nachgefragten Strecken und im Spät- und Wochenendverkehr teilweise durch Ruftaxi-Angebote ergänzt.

Aufgabenteilung Stadt- und Regionalverkehr

Regional- und Stadtverkehre haben unterschiedliche Verkehrsaufgaben wahrzunehmen. Während Regionalverkehre in erster Linie der Erschließung des Umlands zentraler Orte, der Erschließung der Fläche und der großräumigen Verbindung auf Verkehrsachsen dienen, die nicht vom SPNV abgedeckt sind, erschließen Stadtverkehre größere Stadtgebiete und binden die Wohngebiete an die Ortszentren und zentralen Einrichtungen sowie Schulen an.

Damit lassen sich die Aufgaben der beiden Verkehrsarten idealtypisch wie folgt definieren:

- Regionalverkehre dienen der Überwindung großer Entfernungen, führen Verkehre gebündelt aus den Zentren heraus und übernehmen die Feinverteilung in der Fläche (Ausnahme Schnellverkehre zwischen den Zentren).
- Stadtverkehre erschließen Städte und größere Gemeinden und übernehmen in diesen die Feinverteilung der Fahrgäste.

Um diesen Angebotsmerkmalen gerecht werden zu können, sind beide Systeme an definierten Punkten miteinander verknüpft. Regionalverkehre weisen innerhalb der Stadtgrenzen größere Haltestellenabstände als Stadtverkehre auf. Sie nehmen in der Regel keine Erschließungsaufgaben innerhalb der Stadtgrenzen wahr, sondern bedienen vielmehr Aufkommensschwerpunkte regionaler Bedeutung (Schulen, Stadt-/Einkaufszentren, Arbeitsplatzschwerpunkte, Verknüpfungspunkte, etc.). Im Nahverkehrsplan sind die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen definiert (vgl. Kapitel 2.5).

II ANFORDERUNGSPROFIL

Das Anforderungsprofil nimmt als Arbeitsschritt bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans eine zentrale Stellung ein. Der Aufgabenträger legt die Anforderungen an die von ihm gewünschte ÖPNV-Struktur fest.

Diese Festlegung wird benötigt als

- Basis („Messlatte oder Orientierungshilfe“) für die Bewertung des vorhandenen Verkehrssystems (Ist-Zustand) bzw. den Soll/Ist-Vergleich der wichtigen Merkmale
- Basis für die Entwicklung der Angebotskonzeption und der Ableitung von Maßnahmen
- Grundlage für die Liniengenehmigung und die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

Die definierten Mindeststandards sind im Sinne der Daseinsvorsorge in Schul- und Ferienzeiten einzuhalten.

Der Aufgabenträger kann bei der Definition des Soll-Zustandes jedoch nicht frei entscheiden, er muss die Rahmenvorgaben des Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) beachten. Dazu zählen die Vorgaben zur Raumstruktur, zur Gesamtverkehrsstruktur, zum regionalen Bahn- und Busnetz sowie zum Leistungsangebot.

Eine neue Vorgabe ergibt sich dabei aus dem Behindertengleichstellungsgesetz vom Mai 2000 und den damit verbundenen Neuregelungen des PBefG. Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 und § 4 (PBefG) sind im Nahverkehrsplan die Belange behinderter Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierzu sind in den Kapiteln Belange ausgewählter Nutzergruppen (II.4), Verknüpfungspunkte und Haltestellen (II.5) und Fahrzeuge (II.6) des Anforderungsprofils Aussagen getroffen.

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

II.1 Erschließungsstandard

Es wird eine ausreichende Erschließung (fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen) einer Siedlungsfläche angenommen, wenn die nachfolgend genannten Entfernungswerte nicht überschritten werden.

- 1000 m von einem Bahnhof/Haltepunkt des SPNV oder
- 600 m von einer Haltestelle des regionalen Busverkehrs oder
- 400 m von einer Haltestelle des Stadt- bzw. Ortsverkehrs.

Um die Ziele des Nahverkehrsplans zu unterstützen, ist die Siedlungstätigkeit auf die Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.

II.2 Verbindungsstandard

Unter Verbindungsqualität wird zum einen die anzustrebende Fahrzeit zwischen Quell- und Zielort verstanden. Die relevanten Mittelzentren sollen aus Gemeinden innerhalb von 45 Minuten, die Oberzentren innerhalb von 60 Minuten zu erreichen sein. Der tägliche Zeitaufwand für Berufspendler soll 45 Minuten pro Richtung nicht überschreiten. Für Schüler gelten die Bestimmungen der jeweiligen Satzung über den Schülerverkehr.

Zum anderen ist die Verbindungsqualität das Verhältnis der Reisezeiten im MIV zu Reisezeiten im ÖPNV auf einer bestimmten Verbindung. Ein Verhältnis ÖPNV/MIV unter 1,5 gilt als gut, von 1,5 bis 2,0 als akzeptabel und von mehr als 2,0 als ungünstig.

Häufiges Umsteigen senkt den Komfort einer ÖPNV-Verbindung erheblich und wirkt sich somit negativ auf die Akzeptanz durch den Kunden aus. Daher sollen die wichtigsten Ziele möglichst direkt bzw. mit maximal einem Umsteigevorgang erreicht werden können. Beim Übergang innerhalb des ÖPNV-Systems sollen Fahrpläne und Taktfolgen so abgestimmt sein, dass die Übergangszeiten je nach örtlichen Gegebenheiten an definierten Knoten maximal 5 Minuten, in Ausnahmefällen maximal 10 Minuten betragen. Es ist zu berücksichtigen, dass Umsteigevorgänge beim Aufbau hierarchischer ÖPNV-Netze nicht zu vermeiden sind. Die Konzeption des ITF sichert dabei allerdings kurze Übergangszeiten.

Ein weiteres Kriterium für die Güte der Vernetzung der Verkehrssysteme sind die zurückzulegenden Umsteige- und Zugangswege. Dabei sind insbesondere die Übergänge zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV zu betrachten. Die

Aspekte Sicherheit, Wegweisung, Entfernung und Gestaltung (Barrierefreiheit) sind hierbei von Bedeutung.

Für den Übergang vom Straßenverkehr zum Öffentlichen Personennahverkehr spielt die Bewertung der B+R- bzw. der P+R-Anlagen eine wichtige Rolle. Sie sollen gut an das Straßennetz angebunden sein und eine ausreichende Kapazität und hohe Qualität bezüglich Ausstattung, Beschilderung und Umfeld aufweisen. Insbesondere bei B+R-Anlagen ist eine zentrale Lage zum ÖPNV-Haltepunkt und eine gute Einsehbarkeit als Schutz vor Diebstahl und Vandalismus besonders wichtig.

II.3 Bedienungsstandard

Zur Sicherung der Regelmäßigkeit der ÖPNV-Bedienung sollen insbesondere auf den kontinuierlich nachgefragten Verbindungen (Grundnetz) Taktfahrpläne angeboten werden. Ein angemessenes Angebot am Abend, an den Wochenenden und in den Ferien ist ebenfalls sicherzustellen.

Mit der Einführung der S-Bahn wurde im Rhein-Neckar-Raum der 30-Minuten-Grundtakt auf den Hauptachsen des ÖPNV-Systems vorgegeben. Soweit verkehrlich bedeutende Verknüpfungen zum SPNV bestehen, haben sich die übrigen Systeme in diese Taktstruktur einzufügen.

Streckenategorie	Takt (Mo-Fr)
SPNV – Rhein-Haardtbahn im 30-Minuten-Takt mit einzelnen Verstärkern	30 min
Regionaler Busverkehr – Grundnetz 1. Ordnung im Ein-Stunden-Takt (z. T. mit Verstärkern) oder noch dichter bedient	60 min 60 min + V
Regionaler Busverkehr – Grundnetz 2. Ordnung Mit gleichmäßigem, bedarfsgerechten Angebot (z. T. mit Verstärkern)	120 min + V
Regionaler Busverkehr – Ergänzungsnetz Strecke mit Einzelfahrten (Linienbetrieb)	Einzelfahrten (bedarfsorientiert)
Regionaler Busverkehr – Ergänzungsnetz – Ruftaxi ganztägig Linienbedarfsbetrieb mit gleichmäßigem, bedarfsorientiertem Angebot	(120 min) nur nach Anforderung
Regionaler Busverkehr – Ergänzungsnetz – Ruftaxi im Spätverkehr Bedienungsgebiet mit gleichmäßigem, bedarfsorientiertem Angebot	(60/120 min) nur nach Anforderung
Stadtverkehr Bedienung mit Hin-/Rückfahrt oder im Ringverkehr	60 min + V

Tab. II.3-1 Empfohlene Taktvorgaben des Anforderungsprofils

Als Bedienungsstandards der Streckenkategorien in der Normalverkehrszeit gelten die in Tabelle II.3-1 zusammengestellten Kennziffern. Sie orientieren sich neben den Werten der jeweiligen Netzfunktion auch an den Taktvorgaben des übergeordneten SPNV-Angebots.

Bezüglich der Verkehrszeiten wird zwischen der Normalverkehrszeit (NVZ), der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ) unterschieden. Die Geltungszeiträume der einzelnen Verkehrszeiten sind von örtlichen Verhältnissen abhängig. In der HVZ ist das Fahrplanangebot nachfrageorientiert zu bemessen. Dabei kann prinzipiell das Fahrtenangebot der NVZ als Grundlage verwendet werden.

Das Mindestangebot für sonstige Verbindungen des regionalen Busverkehrs gilt als erfüllt, wenn mindestens folgende Fahrtenzahlen pro Werktag (Ferien tag) von einer Gemeinde ins nächste Zentrum angeboten werden:

Einwohnerzahl der Gemeinden	Fahrtenpaare
ab 300	3
ab 500	4
ab 1.000	6
ab 3.000	9

Tab. II.3-2 Mindestzahl der Fahrtenpaare im Ergänzungsnetz in Abhängigkeit der Einwohnerzahl

Neben der streckenbezogenen Kategorisierung in Grund- und Ergänzungsnetz ist das Angebot auch zeitlich zu differenzieren. Dabei werden im Tagesverkehr die Linienerkehre entsprechend der zeitlichen und räumlichen Verteilung der Nachfrage auf dem Grundnetz sowie in den stärker nachgefragten Bereichen konzentriert. Das Ergänzungsnetz wird auch zeitlich bedarfsorientiert betrieben.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zielvorstellung für die Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme. Die Zeiträume wurden aus den aktuellen Fahrplänen, den Bedienungskonzepten der S-Bahn und den Überlegungen zum Integralen Taktfahrplan übernommen und harmonisiert. In der Gesamtbedienungszeit ist eine Taktkernzeit enthalten, in der die vorgegebenen Taktzeiten angeboten werden sollen. Außerhalb der Taktkernzeit soll bedarfsorientiert gefahren werden (insbesondere im Schüler-

verkehr mit Berücksichtigung der Schulzeiten, aber auch im Früh- und Spätverkehr mit verringerter Bedienungshäufigkeit).

ÖPNV-System	Montag - Freitag	Montag - Freitag Taktkernzeit	Samstag	Sonntag
SPNV R-/S-Bahn	5:00 - 24:00	8:00 - 21:00	6:00 - 24:00	7:00 - 24:00
SPNV Rhein-Haardt-Bahn	5:00 - 24:00	8:30 - 20:00	6:00 - 24:00	7:00 - 24:00
sonstiger SPNV	5:00 - 22:00	8:00 - 21:00	6:00 - 22:00	7:00 - 22:00
Regionaler Busverkehr Grundnetz 1. Ordnung	5:00 - 22:00	8:30 - 19:00	6:00 - 19:00	9:00 - 19:00
Regionaler Busverkehr Grundnetz 2. Ordnung	5:00 - 19:00	8:30 - 17:00	7:00 - 15:00	bedarfsorientiert
Regionaler Busverkehr Ergänzungsnetz	bedarfsorientiert	...	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	6:00 - 19:00	8:00 - 19:00	7:00 - 15:00	9:00 - 15:00 (erweiterter Takt)
Ruftaxi Tagesverkehr	5:00 - 19:00
Ruftaxi Spätverkehr*	19:00 - 24:00	...	19:00 - 24:00	19:00 - 24:00
Ruftaxi Wochenendverkehr	6:00 - 24:00	8:00 - 24:00

* Ruftaxi-Verkehr Mittelhaardt bis 3:00

Tab. II.3-3 Empfohlene Bedienungszeiträume der ÖPNV-Systeme

II.4 Belange ausgewählter Nutzergruppen

Das Ziel des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ist es, behinderten Menschen die gleichberechtigte Teilnahme am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbst bestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Mit Inkrafttreten des BGG wurden zahlreiche Gesetze, u. a. auch das für die Erstellung des Nahverkehrsplans relevante 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 weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen.

„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)

Durchschnittlich ist in der Bundesrepublik Deutschland mehr als ein Drittel der Bevölkerung aus unterschiedlichsten Gründen zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkt. Zu diesen Personengruppen zählen 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.

Um den Interessen der zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkten Personen gerecht zu werden, sind die stark frequentierten Haltestellen an den Verknüpfungspunkten und andere vom Aufgabenträger festgelegte Haltestellen entsprechend auszubauen. Dies betrifft insbesondere Bahnhöfe und deren Zugänge zu allen Gleisen sowie Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen.

Die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen sind besonders zu berücksichtigen. Dabei kommen neben den Mindestanforderungen an Haltestellen und Fahrzeugen im wesentlichen Fragen der Umfeldgestaltung, der Bedienung, der Erreichbarkeit wichtiger Ziele etc. zum Tragen.

Folgende Anforderungen sind für die genannten Nutzergruppen zu beachten:

Verkehrsräume

- belebtes Umfeld von Bahnhöfen/Haltepunkten und Haltestellen, 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),
- ausreichend große Bewegungsflächen und Treppenpodeste für Personen im Rollstuhl und für Gehbehinderte.

Verkehrsanlagen

- Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Informations- und Orientierungsplan,
- Hinweise auf mögliche Gefahrenpunkte durch die Ausstattung der Bahnsteige mit Blindenleitstreifen.

Erreichbarkeit und Bedienung

- Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen mit dem ÖPNV,
- Ausrichtung der Bedienungsstandards auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf die Bedürfnisse der Bevölkerung, ggf. flexible Bedienungsformen vorsehen.

Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen und insbesondere die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen werden in den Kapiteln II.5 „Verknüpfungspunkte und Haltestellen“ und II.6 „Fahrzeuge“ detaillierter dargestellt.

II.5 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Bahnhöfe, Haltestellen und Verknüpfungspunkte 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, sicher und sauber sein, einen angenehmen Aufenthalt bieten und die Verknüpfungsfunktion für die verschiedenen Verkehrssysteme erfüllen. Insbesondere Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes sollten eine günstige Lage zu den Siedlungsschwerpunkten aufweisen, über eine gute Ausstattung verfügen und ein entsprechendes Umfeld sowie vor allem auch eine Verknüpfung zwischen den öffentlichen und anderen Verkehrsmitteln anbieten.

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

Auf Grundlage dieser Forderungen wird die Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte vorgenommen. Die Ausstattungskategorien werden dabei nach den Verkehrsmitteln unterschieden.

Tabelle II.5-1 gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Ausstattungsstandards von Haltestellen und Verknüpfungspunkten. Bei Bahnhöfen bzw. Haltepunkten des SPNV werden zwei Standards formuliert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Für Bushaltestellen sind drei Kategorien vorgesehen. Neben der Ein- und Ausstiegshaltestelle, die als Grundausstattung für den Busverkehr gelten soll und die bei Vorliegen einer wesentlichen Verknüpfungsfunktion um bestimmte Merkmale erweitert wird, ist für Haltestellen mit überwiegender Ausstiegfunktion bzw. geringem Fahrgastaufkommen nur ein Standard mit minimaler Ausstattung zu gewährleisten, bei dem Anforderungen der Aufenthaltsfunktion vernachlässigt werden können.

Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim ab 2004

Haltestellenbezeichnung	Bahn		Straßenbahn ^o			Bus		
	Regionalbahn-/S-Bahn-Halt	Regional-Express-Halt	Haltestelle in der Stadt	Haltestelle in der Region	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen ^{oo}	Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen ^{ooo}
Merkmal								
Aufenthalt								
Mülleimer, Ascher	X	X	X	X	X		X	X
Sitzgelegenheit	X	X	X	X	X		X	X
Witterungsgeschützte Wartegelegenheit	X	X	X	X	X		E	X
Geschlossener Warteraum	E	X						
Information								
Haltestellenschild (reflektierend)	X	X	X	X	X	X	X	X
Beschilderung der Haltestelle im Ort	X	X		E				E
Wegweisung zu den Bahnsteigen, Ausgang, etc.	X	X		E				
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	X	X	X	X	X			
Lautsprecheransagen	X	X			E			
Uhr	X	X			X			X
Fahrpläne an-/abfahrender Züge und Busse	X	X	X	X	X	X	X	X
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	X	X	X	E	X	X
Tarfinformationen	X	X	X	X	X		X	X
Umgebungsplan/Ortsplan	X	X	X	X	X	E	E	X
Informationen über Veranstaltungen/Touristik	X	X			X			E
Sicherheit								
Beleuchtung	X	X	X	X	X	E	X	X
Notrufmöglichkeit über Telefonzelle/Notrufsäule	X	X		E	X			X
Videoüberwachung	E	E						
Bahnsteig- und Bordsteinhöhen (cm)	55/76	55/76	18/30***	18/30***	18/30***			18***
Service								
Telefonzellen/-hauben	X	X			X			X
Briefkasten	E	X			X			E
Toiletten (behindertengerecht)	E	X			E			E
Wickelraum		E						
Gepäckschließfächer		X						
Fahrscheinverkauf								
Fahrscheinverkauf am Schalter	E	X						
Fahrausweisautomat	X	X	X	E	X			E
Verknüpfung								
Abstellanlage Pkw (Park+Ride)*	X	X		E	E			E
Abstellanlage Fahrräder (Bike+Ride)**	X	X		X	E			E
Abschließbare Fahrradboxen	E	E						
Versorgung								
Getränkeautomat/Süßwaren		E			E			E
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)		X			E			
Legende:			Bemerkungen:					
X = Bestandteil des Standards			o Haltestellen an Meterspur-Eisenbahnen (RHB/OEG) sind wie Straßenbahnhaltestellen auszustatten					
E = im Einzelfall zu prüfen			oo Verknüpfungen Strab/Strab und Strab/Bus					
55/76 = bei S-Bahn 76 cm, sonst mind. 55 cm			ooo Verknüpfungen Bus/Bus					
18/30 = bei Niederflurfahrzeugen sind 30 cm zu empfehlen			* bei P+R-Anlage ist das Angebot nach Bedarf und verfügbarer Fläche auszurichten					
			** B+R-Anlagen sind überdacht, beleuchtet und in Bügelausführung herzustellen					
			*** bei Erfordernis ist eine niedrigere Bordsteinhöhe möglich					
Es ist auf eine behindertengerechte bauliche Gestaltung zu achten (u. a. taktiler Leitstreifen), eine barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten und das Umfeld der Haltestelle in die Gestaltung mit einzubeziehen.								

Tab. II.5-1

Empfohlene Mindestausstattungsstandards von Haltestellen und Verknüpfungspunkten



DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH Aalen/Stuttgart

Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Gesamtsystem zu betrachten, das entsprechend der Kategorie des hochwertigsten verknüpften Verkehrssystems auszustatten ist.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Zur Gewährleistung von dauerhaft attraktiven, sauberen und sicheren Haltestellen ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfelds notwendig.

II.6 Fahrzeuge

Grundsätzlich soll es behinderten Menschen möglich sein, ihre Aktivitäten verlässlich planen und durchführen zu können. Hierzu ist es erforderlich, dass eine bestimmte Fahrtenzahl verlässlich mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt wird und diese Fahrten auch im Fahrplan gekennzeichnet werden. Die Frequenz sollte so ausgelegt sein, dass eine Erledigung der notwendigen Tätigkeiten möglich ist. Eine Benutzung dieser Busse von Personen im Rollstuhl ist nur dann möglich, wenn diese Fahrzeuge mit Klapprampen oder Hubliften ausgestattet sind.

Darüber hinaus ist für Linien und Gebiete, in denen verstärkt mit mobilitätsbehinderten Menschen oder Eltern mit Kinderwagen zu rechnen ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bei den eingesetzten Fahrzeugen besonders auf die Belange dieser Nutzergruppen zu achten.

Tabelle 4.1-5 (Kapitel 4.1 Angebotskonzeption) stellt für den Regelverkehr¹ die Mindestbedienungsstandards - differenziert nach Netzkategorien - für den Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge und deren Kennzeichnung im Fahrplan dar.

Falls eine zuverlässige Kennzeichnung behindertengerechter Fahrzeuge im Fahrplan nicht möglich ist, sind Vorkehrungen zu treffen, um den Anforderungen behinderter Personen auf andere Weise Rechnung zu tragen.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv zu beeinflussen, sind die Fahrzeuge übersichtlich und hell zu gestalten. Auch im Interesse der Fahrgastinformation sind die Fensterscheiben von großflächigen Werbefolien freizuhalten. Der ungehinderte Durchblick durch die Fensterscheiben ist zur besseren Orientierung der Fahrgäste und für einen optimalen Lichteinfall zu gewährleisten.

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

- Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel,
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienverlauf und Tarifinformationen,
- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme (Haltestellenanzeige bzw. -ansage),
- Ausstattung mit Kommunikationssystemen zur Anschlusssicherung,
- Fallweise für ausgewählte Fahrzeuge Ausstattung mit LSA-Beeinflussung, sofern die Fahrzeuge auf Strecken mit entsprechend ausgerüsteten Lichtsignalanlagen verkehren und dies zu einer signifikanten Verkürzung der Fahrzeit führt.

Ein guter Einstiegs- und Innenraumkomfort erfordert:

- Möglichst niveaugleiche Einstiege,
- Mindestens eine Tür mit zwei Gehspuren,
- Mehrzweckflächen in unmittelbarer Nähe der Tür für Rollstühle, Kinderwagen bzw. Traglasten. In diesem Bereich sind zusätzlich Klappsitze vorzusehen.

II.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 MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt bleiben. 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 Bus-verträglich 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.

¹ Regelverkehr ist der Verkehr, der ganzjährig angeboten wird. Fahrten, die nur an Schultagen verkehren und Verstärkerfahrten sind kein Regelverkehr.

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 mit den Straßenbaubehörden abzustimmen.

Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung anzustreben.

II.8 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen sollte folgenden Anforderungen genügen:

- Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel,
- Informationstafeln im Wagen mit Netzplan, Linienverlauf und Tarifinformationen,
- Einsatz optischer und akustischer Informationssysteme für die Haltestellenankündigung
- Anwendung des verbundeinheitlichen Systems zur Liniennummerierung,
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Kommunikationssystemen zur Anschlusssicherung, wo notwendig.

Darüber hinaus sollten an zentralen Umsteigepunkten zur Information der Fahrgäste

- Informationsterminals eingerichtet werden, an denen sich der Fahrgast über mögliche Fahrverbindungen zu seinem gewünschten Fahrtziel informieren kann und
- Dynamische Fahrzielanzeigen mit Echtzeitfunktion installiert werden.

Weiter Vorgaben für die Fahrgastinformation an Haltestellen sind dem Kapitel II.5 zu entnehmen.

Darüber hinaus sind die Fahrgäste durch Aushänge an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen möglichst frühzeitig über Abweichungen vom Regelfahrplan infolge von Baumaßnahmen, Veranstaltungen usw. zu informieren. Bei Vorhandensein entspre-

chender Ausweichmöglichkeiten sind alternative ÖPNV-Verbindungen mit Darstellung der Fahrtmöglichkeiten aufzuzeigen.

II.9 Sicherheit, Service und Sauberkeit

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

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

Beispiele hierfür sind die übersichtliche und helle Gestaltung der Haltestellen und Zugangsbereiche, die Installation von Notrufsäulen und Videoüberwachungen an wichtigen Haltestellen und in Fahrzeugen, die sicherheitsorientierte Gestaltung der Fahrzeuge mit übersichtlichen Fahrgasträumen und Sprechstellen zum Zugfahrer.

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 sind dabei die Schulungen des Fahr- und Verkaufspersonals zu kundenfreundlichem Verhalten.

Zu einem akzeptablen Service gehören auch ansprechbares Personal und nach Möglichkeit personalbesetzte Fahrkartenverkaufsstellen oder Kundenzentren. Es wäre wünschenswert, wenn der Kunde dort folgende ÖPNV-Dienstleistungen in Anspruch nehmen kann:

- Erwerb von unternehmensübergreifenden Fahrscheine 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 können der Fahrkartenverkauf oder die Dienstleistungen auch mit Reisebüros gekoppelt sein bzw. durch den Einzelhandel oder in Gaststätten erbracht werden.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der Verkehrsunternehmen weiter zu verbessern. Hierzu sind neben Telefon und Telefax auch moderne Medien wie Internet oder E-Mail anzubieten.

Maßnahmen zur Erhöhung der Sauberkeit

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 Beschmieren 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.

II.10 Umweltschutz

Die Definition von umweltbezogenen Standards im Nahverkehrsplan dient durch die Verbesserung der lokalen Immissionssituation 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 II.10-1 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	3,5	2
Partikel	0,02	0,1	0,03	0,03

Tab. II.10-1 Schadstoffemissionswerte [g/kWh] [2]

Kriterien zur Beschaffung lärmarmer 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 II.10-2 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)

Tab. II.10-2 Fahrzeuggeräuschwerte [2]

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

Mit dem Ziel der Senkung des CO₂-Ausstoßes sind die Fahrer der Verkehrsunternehmen hinsichtlich umweltfreundlicher Fahrweise zu schulen.

III 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 sog. 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 sog. Genehmigungswettbewerb möglich; d. h. es bewerben sich mehrere Verkehrsunternehmen um eine Konzession.

IV TABELLEN UND ABBILDUNGEN ZUM ÖPNV-KONZEPT

INHALT

Tab. 1-1 bis Tab. 1-4	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003
Tab. 2.1-1	Einwohnerentwicklung 1996 - 2008 nach Gemeinden
Tab. 2.1-2	Geplante Wohngebiete > 5 ha bis 2008
Tab. 2.2-1	Arbeitsplatzentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1996 - 2008 nach Gemeinden
Tab. 2.2-2	Geplante Gewerbegebiete > 5 ha bis 2008
Tab. 2.2-3 bis Tab. 2.2-8	Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Bad Dürkheim 2001
Tab. 2.3-1	Schüler in den Gemeinden nach Schularten 2001
Tab. 2.3-2	Schularten und Veränderungen 1996 - 2001
Tab. 2.4-1	Auswertung der Fragebögen zum BGG
Tab. 2.4-2	Gewünschte Maßnahmen aus der BGG-Umfrage
Tab. 2.5.1-1	Übersicht des SPNV-Angebots - Bestand 2004
Tab. 2.5.1-2	Übersicht der Buslinien 1 - Bestand 2004
Tab. 2.5.1-3	Übersicht der Buslinien 2 - Bestand 2004
Tab. 2.5.1-4	Übersicht der Ruftaxi-Verkehre - Bestand 2004
Tab. 2.5.3-1	Wünsche und Anregungen der Gemeinden im Landkreis Bad Dürkheim
Abb. 3.2-1	Prozentualer Anteil der Fahrgastfahrten nach Fahrtzweck im SPNV, regionalen Busverkehr und Stadtbusverkehr (Mo-Fr)
Tab. 3.2-1	Haltestellenbelastung > 150 Personen
Tab. 3.2-2	Linienbelastung
Tab. 4.1-1	Streckensteckbrief (Angebotskonzept 2008)
Tab. 4.1-2	Streckensteckbrief (Angebotskonzept 2008)
Tab. E-1 bis Tab. E-8	Stellungnahmen

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003

Maßnahmen auf den Streckenabschnitten des regionalen Busverkehrs (vgl. NVP 1999 - 2003, S. 78)

Ifd. Nr.	Beschreibung / Streckenverlauf	Linie	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Aufnahme in NVP ab 2004	Bemerkung
1	Grünstadt - Obrigheim - Worms	451	Vertaktung	A	ja		60-Min-Takt
2	Grünstadt - Großkarlbach - Dirmstein - Frankenthal	460	Vertaktung und Vereinheitlichung	A	ja		weitestgehend 60-Min-Takt, Ergänzung durch Linie 461
3	Grünstadt - Weisenheim a. B. - Bad Dürkheim	453	Vertaktung	A	ja		mindestens 60-Min-Takt
4	Deidesheim - Forst - Niederkirchen - Meckenheim - LU	571 u. 584	Vertaktung	A	ja		60-Min-Takt
5	(Neustadt a. d. W. -) Königsbach - Deidesheim	512	Vertaktung	A	ja		weitestgehend 30-Min-Takt
6	Grünstadt - Hettenleidelheim - Altleiningen	454	Vertaktung und Vereinheitlichung	A	ja		mindestens 120-Min-Takt
6	Grünstadt - Neuleiningen - Drahtzug - Altleiningen	454	Vertaktung und Vereinheitlichung	A	ja		mindestens 120-Min-Takt
7	Grünstadt - Bockenheim - Quirnheim - Eisenberg	455	Vertaktung und Vereinheitlichung	A	ja		120-Min-Takt
8	(Neustadt a. d. W. -) Haßloch - Meckenheim	513	Vertaktung, Angebotsausweitung Sa	A	ja		60-Min-Takt, Sa 120-Min-Takt
9	(Neustadt a. d. W. -) Lindenberg - Lambrecht - Frankeneck - Esthal/Elmstein - Iggelbach	517	Vertaktung und Vereinheitlichung	B	ja		60-Min-Takt sowohl nach Esthal als auch nach Elmstein

Vgl. Plan 1

Tabelle 1-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003

Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung (vgl. NVP 1999 - 2003, S. 79 und 80)

Ifd. Nr.	Beschreibung / Streckenverlauf	Linie	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Aufnahme in NVP 2004 - 2008	Bemerkung
10	Grünstadt - Großkarlbach - Dirmstein - Frankenthal	461	Ergänzung der Linie 460 durch Varianten über Obersülzen und Gerolsheim	A	ja		
11	Grünstadt - Weisenheim a. B. - Bad Dürkheim	453	Verstärkerfahrten zur Erschließung der anhängigen Gebiete	A	ja		
12a	Ortsverkehr Haßloch	5916	ganztägliches RUFTAXI im Siedlungsbereich	A	ja		Bedienung von 6:00 bis 21:00 (Mo-Fr)
12b			Erweiterung im Spät- u. Wochenendverkehr nach Meckenheim	B	nein	X	
13	Bedienung im VBG Wachenheim	4988	ganztägliches RUFTAXI	A	ja		Bedienung von 7:00 - 21:00 (Mo-Fr)
14	Bedienung im VBG Freinsheim	4973	ganztägliches RUFTAXI mit vergrößertem Bedienungsbereich	A	ja		Bedienung von 6:00 - ca. 20:00 (Mo-Fr)
15	Deidesheim - Forst - Niederkirchen - Meckenheim - LU	571 u. 584	Erschließung in VBG Deidesheim	A	ja		
16	(Neustadt a. d. W. -) Haßloch - Meckenheim	513	Verlängerung bis Meckenheim	A	ja		
17	Lambrecht - Weidenthal		ganztägliches RUFTAXI mit vergrößertem Bedienungsbereich	A	ja		Ruftaxi verbindet Ortsteile von Weidenthal mit dem Bahnhof
18	RUFTAXI Haßloch RUFTAXI VBG Wachenheim RUFTAXI VBG Freinsheim RUFTAXI Lambrecht - Weidenthal		Erweiterung im Spät- und Wochendverkehr	B	nein	X	aus finanziellen Gründen

Vgl. Plan 1

Tabelle 1-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003

Maßnahmen für Verknüpfungspunkte und Haltestellen (vgl. NVP 1999 - 2003, S. 83)

Ifd. Nr.	Beschreibung / Ort	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Aufnahme in NVP ab 2004	Bemerkung
19	Bahnhof Bockenheim	Neue B+R-Anlage		ja		
20	Bahnhof Freinsheim	B+R-Anlage, Bahnsteigunterführung, Ausbau P+R-Plätze		ja		
21a	"Umweltbahnhof Grünstadt"	Neue B+R und P+R-Plätze		ja		
21b		Sanierung Empfangsgebäude		nein	X	
21c		Busspur		ja		
21d		Kiss+Ride		ja		
21e		Verkehrsberuhigung Bahnhofsvorplatz		ja		
22	Bahnhof Lambrecht	Neue P+R-Anlage, Ausbau B+R		ja		
23	Bahnhof Weidenthal	Ausbau P+R		nein	X	im Bau
24	Bahnhof Bockenheim	Aufwertung Bahnhofsbereich		ja		
25	Verknüpfungspunkte Bockenheim, Deidesheim, Freinsheim, Grünstadt, Kirchheim, Lambrecht, Wachenheim und Weisenheim	Ergänzung fehlender bzw. mangelhafter Ausstattungselemente		teilweise realisiert	X	vollständige Realisierung geplant
26	Verknüpfungspunkte Bockenheim, Deidesheim, Freinsheim, Grünstadt, Lambrecht, Wachenheim, Weidenthal und Weisenheim	Ergänzung fehlender bzw. mangelhafter B+R- und P+R-Anlagen		teilweise realisiert	X	vollständige Realisierung geplant
27	Bahnhof Haßloch	Aufwertung Bahnhofsgebäude		ja		

Vgl. Plan 1

Tabelle 1-3

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



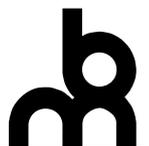
Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003

Ergänzende Maßnahmen (vgl. NVP 1999 - 2003, S. 84)

lfd. Nr.	Beschreibung / Ort	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Aufnahme in NVP ab 2004	Bemerkung
28	Allgemein	Verbesserung der Fahrplanaushänge	A	nein	X	
29	Allgemein	Liniennetzpläne an zentralen Haltestellen	A	nein	X	
30	Allgemein	Verbundweite einheitliche Liniennummerierung	A	ja		im Landkreis
31	Allgemein	Einrichtung einer Mobilitätszentrale	B	nein	X	
32	Allgemein	Einführung von RBL-Technik	B	nein	X	
33	Allgemein	Begleitende Marketingmaßnahmen	A/B	z. T.	X	

Tabelle1-4Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen**DR. BRENNER + MÜNNICH****Ingenieurgesellschaft mbH**Aalen/
Stuttgart

Einwohnerentwicklung 1996 - 2008 nach Gemeinden

Nr.	Gemeindename	Einwohner			Absolute Veränderung		Prozentuale Veränderung	
		1996	2001	2008 Prognose	1996 - 2001	2001 - 2008	1996 - 2001	2001 - 2008
1	Altleiningen	1.899	1.900	1.880	1	-20	0,1%	-1,1%
2	Bad Dürkheim	18.378	18.533	19.340	155	807	0,8%	4,4%
3	Battenberg (Pfalz)	418	386	390	-32	4	-7,7%	1,0%
4	Bissersheim	477	470	470	-7	0	-1,5%	0,0%
5	Bobenheim a. Berg	814	811	820	-3	9	-0,4%	1,1%
6	Bockenheim a. d. W.	2.188	2.300	2.420	112	120	5,1%	5,2%
7	Carlsberg	3.289	3.449	3.420	160	-29	4,9%	-0,8%
8	Dackenheim	352	370	370	18	0	5,1%	0,0%
9	Deidesheim	3.724	3.717	3.950	-7	233	-0,2%	6,3%
10	Dirnstein	2.970	3.068	3.220	98	152	3,3%	5,0%
11	Ebertsheim	1.454	1.417	1.490	-37	73	-2,5%	5,2%
12	Ellerstadt	1.959	2.201	2.320	242	119	12,4%	5,4%
13	Elmstein	2.850	2.758	2.740	-92	-18	-3,2%	-0,7%
14	Erpolzheim	1.228	1.167	1.180	-61	13	-5,0%	1,1%
15	Esthal	1.540	1.591	1.580	51	-11	3,3%	-0,7%
16	Forst a. d. W.	757	781	790	24	9	3,2%	1,2%
17	Frankeneck	873	890	880	17	-10	1,9%	-1,1%
18	Freinsheim	4.770	4.957	5.250	187	293	3,9%	5,9%
19	Friedelsheim	1.378	1.424	1.430	46	6	3,3%	0,4%
20	Gerolsheim	1.553	1.771	1.770	218	-1	14,0%	-0,1%
21	Gönnheim	1.257	1.404	1.410	147	6	11,7%	0,4%
22	Großkarlbach	1.088	1.146	1.150	58	4	5,3%	0,3%
23	Grünstadt	13.265	13.046	15.610	-219	2.564	-1,7%	19,7%
24	Haßloch	20.348	20.781	21.970	433	1.189	2,1%	5,7%
25	Herxheim a. Berg	646	726	730	80	4	12,4%	0,6%
26	Hettenleidelheim	3.210	3.080	3.210	-130	130	-4,0%	4,2%
27	Kallstadt	1.183	1.162	1.170	-21	8	-1,8%	0,7%
28	Kindenheim	899	1.008	1.010	109	2	12,1%	0,2%
29	Kirchheim a. d. W.	1.573	1.744	1.830	171	86	10,9%	4,9%
30	Kleinkarlbach	801	936	940	135	4	16,9%	0,4%
31	Lambrecht (Pfalz)	4.176	4.125	4.090	-51	-35	-1,2%	-0,8%
32	Laumersheim	900	919	920	19	1	2,1%	0,1%
33	Lindenberg	1.200	1.193	1.180	-7	-13	-0,6%	-1,1%
34	Meckenheim	3.275	3.368	3.410	93	42	2,8%	1,2%
35	Mertesheim	341	364	360	23	-4	6,7%	-1,1%
36	Neidenfels	988	996	990	8	-6	0,8%	-0,6%
37	Neuleiningen	861	862	860	1	-2	0,1%	-0,2%
38	Niederkirchen b. D.	2.131	2.373	2.400	242	27	11,4%	1,1%
39	Obersülzen	411	484	480	73	-4	17,8%	-0,8%
40	Obrigheim	2.588	2.840	2.840	252	0	9,7%	0,0%
41	Quirnheim	649	684	680	35	-4	5,4%	-0,6%
42	Ruppertsberg	1.342	1.369	1.380	27	11	2,0%	0,8%
43	Tiefenthal	818	869	860	51	-9	6,2%	-1,0%
44	Wachenheim a. d. W.	4.261	4.507	4.740	246	233	5,8%	5,2%
45	Wattenheim	1.600	1.641	1.630	41	-11	2,6%	-0,7%
46	Weidenthal	2.164	2.091	2.080	-73	-11	-3,4%	-0,5%
47	Weisenheim a. Berg	1.797	1.775	1.790	-22	15	-1,2%	0,8%
48	Weisenheim a. Sand	4.248	4.361	4.620	113	259	2,7%	5,9%
	SUMME	130.891	133.815	140.050	2.924	6.235	2,2%	4,7%

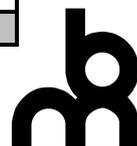
vgl. Plan 2

Tabelle 2.1-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH



Geplante Wohngebiete > 5 ha bis 2008

Gemeindename	Ortsteil / Stadtteil ggf. Verkehrszelle	Name der Fläche	Größe in ha	gepl. WE	vorauss. Einwohner zahl	Bemerkung
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Fronhof	12,5	280	840	
Grünstadt	Grünstadt Mitte	In der Blitz	11	280	750	2005/06
	Grünstadt Mitte	Didier	8	260	700	2006
	Asselheim	Battenbühl Ost / Wormser Straße	16	250	750	2005/06
Haßloch	Rennbahnstraße	Südl. der Rosenstraße	17	630	1550	
Lambrecht (Pfalz)	Lambrecht (Pfalz)	Bohnenäcker	9	60	250	Erschließung in 2-3 Abschnitten
Niederkirchen	Niederkirchen	Südwestentwicklung Niederkirchen	10	120	200	

Vgl. Plan 4

Tabelle 2.1-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Arbeitsplatzentwicklung der sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigten 1996 - 2008 nach Gemeinden

Nr.	Gemeindename	Arbeitsplätze			Absolute Veränderung		Prozentuale Veränderung		Arbeitspl./ EW 2001
		1996	2001	2008 Prognose	1996 - 2001	2001 - 2008	1996 - 2001	2001 - 2008	
1	Altleiningen	688	737	720	49	-17	7,1%	-2,3%	0,39
2	Bad Dürkheim	6.742	7.370	7.530	628	160	9,3%	2,2%	0,40
3	Battenberg (Pfalz)	15	14	15	-1	1	-6,7%	7,1%	0,04
4	Bissersheim	26	84	80	58	-4	223,1%	-4,8%	0,18
5	Bobenheim a. Berg	231	42	40	-189	-2	-81,8%	-4,8%	0,05
6	Bockenheim a. d. W.	223	144	140	-79	-4	-35,4%	-2,8%	0,06
7	Carlsberg	237	207	200	-30	-7	-12,7%	-3,4%	0,06
8	Dackenheim	18	17	15	-1	-2	-5,6%	-11,8%	0,05
9	Deidesheim	897	935	910	38	-25	4,2%	-2,7%	0,25
10	Dirmstein	246	290	560	44	270	17,9%	93,1%	0,09
11	Ebertsheim	106	134	130	28	-4	26,4%	-3,0%	0,09
12	Ellerstadt	480	525	510	45	-15	9,4%	-2,9%	0,24
13	Elmstein	287	263	260	-24	-3	-8,4%	-1,1%	0,10
14	Erpolzheim	53	54	50	1	-4	1,9%	-7,4%	0,05
15	Esthal	135	105	100	-30	-5	-22,2%	-4,8%	0,07
16	Forst a. d. W.	77	87	85	10	-2	13,0%	-2,3%	0,11
17	Frankeneck	96	96	90	0	-6	0,0%	-6,3%	0,11
18	Freinsheim	649	673	660	24	-13	3,7%	-1,9%	0,14
19	Friedelsheim	127	165	160	38	-5	29,9%	-3,0%	0,12
20	Gerolsheim	75	83	80	8	-3	10,7%	-3,6%	0,05
21	Gönnheim	74	78	75	4	-3	5,4%	-3,8%	0,06
22	Großkarlbach	57	79	75	22	-4	38,6%	-5,1%	0,07
23	Grünstadt	5.176	5.349	5.510	173	161	3,3%	3,0%	0,41
24	Haßloch	3.886	3.663	4.670	-223	1007	-5,7%	27,5%	0,18
25	Herxheim a. Berg	40	62	60	22	-2	55,0%	-3,2%	0,09
26	Hettenleidelheim	471	487	480	16	-7	3,4%	-1,4%	0,16
27	Kallstadt	154	151	150	-3	-1	-1,9%	-0,7%	0,13
28	Kindenheim	91	90	90	-1	0	-1,1%	0,0%	0,09
29	Kirchheim a. d. W.	82	81	140	-1	59	-1,2%	72,8%	0,05
30	Kleinkarlbach	239	150	150	-89	0	-37,2%	0,0%	0,16
31	Lambrecht (Pfalz)	1.354	1.186	1.160	-168	-26	-12,4%	-2,2%	0,29
32	Laumersheim	115	114	110	-1	-4	-0,9%	-3,5%	0,12
33	Lindenberg	95	72	70	-23	-2	-24,2%	-2,8%	0,06
34	Meckenheim	175	188	180	13	-8	7,4%	-4,3%	0,06
35	Mertesheim	8	13	10	5	-3	62,5%	-23,1%	0,04
36	Neidenfels	434	108	100	-326	-8	-75,1%	-7,4%	0,11
37	Neuleiningen	101	85	80	-16	-5	-15,8%	-5,9%	0,10
38	Niederkirchen b. D.	208	227	220	19	-7	9,1%	-3,1%	0,10
39	Obersülzen	24	57	55	33	-2	137,5%	-3,5%	0,12
40	Obrigheim	660	640	620	-20	-20	-3,0%	-3,1%	0,23
41	Quirnheim	107	96	90	-11	-6	-10,3%	-6,3%	0,14
42	Ruppertsberg	147	156	150	9	-6	6,1%	-3,8%	0,11
43	Tiefenthal	86	112	110	26	-2	30,2%	-1,8%	0,13
44	Wachenheim a. d. W.	601	542	530	-59	-12	-9,8%	-2,2%	0,12
45	Wattenheim	141	128	120	-13	-8	-9,2%	-6,3%	0,08
46	Weidenthal	150	141	140	-9	-1	-6,0%	-0,7%	0,07
47	Weisenheim a. Berg	231	223	220	-8	-3	-3,5%	-1,3%	0,13
48	Weisenheim a. Sand	388	403	390	15	-13	3,9%	-3,2%	0,09
	SUMME	26.703	26.706	28.090	3	1384	0,0%	5,2%	0,2

Vgl. Plan 3

Tabelle 2.2-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH



Geplante Gewerbegebiete > 5 ha bis 2008

Gemeindenname	Ortsteil / Stadtteil ggf. Verkehrszelle	Name der Fläche	Größe in ha	Nutzung	vorauss. Arbeitsplätze	vorauss. Anzahl an Stellplätzen	Bemerkung
Bad Dürkheim	Bad Dürkheim	Gewerbegebiet Bruch, Erweiterung	17	Gewerbe- /Sondergebiet	350	800	Sondergebiet für großflächige Handelsbetriebe
Dirmstein	Dirmstein	Rottgasse	5,6	Gewerbe			
Grünstadt	Grünstadt Mitte	Didier	6	Gewerbepark	300	200	
		Gewerbegebiet Süd-Ost, An der B 271	25	Gewerbe	500	300	
		Gewerbegebiet Süd-Ost, An der B 271	9	Sondergebiet	300	750	
Haßloch	Haßloch Bahnhof	Nördlich des Bahndamms	22	Gewerbe			
		Östlich der Ortsumgehung	28	Gewerbe			
Hettenleidelheim	Hettenleidelheim	Gewerbepark	21	Gewerbe/Industrie			
Kirchheim a. d. W.	Kirchheim a. d. W.	Rosengartenweg	20	Aldi- Auslieferungslager	120		vorhanden
	Kirchheim a. d. W.	Rosengartenweg	10	Autohof, McDonalds	60-70		vorhanden
	Kirchheim a. d. W.	Rosengartenweg, Erweiterung	10				

Vgl. Plan 4

Tabelle 2.2-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Bad Dürkheim 2001

Pendlerströme im bzw. vom/in den Landkreis Bad Dürkheim	Auspendler	Einpendler	Pendler insgesamt
wichtige Verflechtungen zu Städten und Gemeinden			
Altleiningen			
Binnenverkehr	185		185
Grünstadt	89	119	208
Ludwigshafen a. R.	102	0	102
Carlsberg	0	91	91
Eisenberg (Pfalz)	16	53	69
Bad Dürkheim			
Binnenverkehr	2.440		2.440
Ludwigshafen a. R.	1.176	311	1.487
Mannheim	551	144	695
Neustadt a. d. W.	154	386	540
Wachenheim a. d. W.	96	249	345
Grünstadt	94	231	325
Freinsheim	49	235	284
Frankenthal (Pfalz)	110	158	268
Haßloch	24	139	163
Deidesheim	51	105	156
Maxdorf	48	84	132
Speyer	71	45	116
Ellerstadt	36	80	116
Kallstadt	24	91	115
Kaiserslautern	37	72	109
Weisenheim a. S.	20	84	104
Weisenheim a. B.	20	71	91
Worms	35	48	83
Friedelsheim	17	66	83
Erpolzheim	0	75	75
Birkenheide	0	72	72
Landau i. d. Pf.	17	54	71
Niederkirchen b. D.	0	60	60
Carlsberg	0	55	55
Lambsheim	0	53	53
Meckenheim	0	51	51
Bobenheim a. B.			
Ludwigshafen a. R.	67	0	67
Bockenheim a. d. W.			
Binnenverkehr	64		64
Ludwigshafen a. R.	158	0	158
Grünstadt	122	14	136
Mannheim	61	0	61
Frankenthal (Pfalz)	53	0	53
Carlsberg			
Binnenverkehr	116		116
Ludwigshafen a. R.	229	0	229
Grünstadt	148	0	148
Mannheim	98	0	98
Frankenthal (Pfalz)	64	0	64
Bad Dürkheim	55	0	55
Eisenberg (Pfalz)	41	12	53

Berücksichtigt sind Pendlerbewegungen
(Ein- und Auspendler) ab 50 Personen
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg (Stand 30.06.01)

Tabelle 2.2-3

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH



Aalen/
Stuttgart

Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Bad Dürkheim 2001

Pendlerströme im bzw. vom/in den Landkreis Bad Dürkheim	Auspendler	Einpendler	Pendler insgesamt
wichtige Verflechtungen zu Städten und Gemeinden			
Deidesheim			
Binnenverkehr	242		242
Neustadt a. d. W.	146	146	292
Ludwigshafen a. R.	266	13	279
Bad Dürkheim	105	51	156
Mannheim	92	0	92
Niederkirchen b. D.	12	77	89
Ruppertsberg	15	50	65
Dirmstein			
Binnenverkehr	106		106
Ludwigshafen a. R.	301	0	301
Frankenthal (Pfalz)	186	16	202
Mannheim	106	0	106
Grünstadt	70	23	93
Ebertsheim			
Ludwigshafen a. R.	95	0	95
Grünstadt	80	0	80
Ellerstadt			
Ludwigshafen a. R.	292	20	312
Bad Dürkheim	80	36	116
Mannheim	115	0	115
Elmstein			
Binnenverkehr	152		152
Neustadt a. d. W.	238	22	260
Lambrecht (Pfalz)	94	12	106
Ludwigshafen a. R.	67	0	67
Erpolzheim			
Ludwigshafen a. R.	139	0	139
Bad Dürkheim	75	0	75
Mannheim	60	0	60
Esthal			
Neustadt a. d. W.	175	0	175
Lambrecht (Pfalz)	63	13	76
Ludwigshafen a. R.	58	0	58
Frankeneck			
Neustadt a. d. W.	108	17	125
Freinsheim			
Binnenverkehr	231		231
Ludwigshafen a. R.	475	23	498
Bad Dürkheim	235	49	284
Mannheim	172	0	172
Frankenthal (Pfalz)	123	29	152
Grünstadt	49	26	75
Weisenheim a. S.	23	47	70
Friedelsheim			
Ludwigshafen a. R.	161	11	172
Bad Dürkheim	66	17	83
Mannheim	52	0	52

Berücksichtigt sind Pendlerbewegungen (Ein- und Auspendler) ab 50 Personen
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg (Stand 30.06.01)

Tabelle 2.2-4

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH



Aalen/
Stuttgart

Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Bad Dürkheim 2001

Pendlerströme im bzw. vom/in den Landkreis Bad Dürkheim	Auspendler	Einpendler	Pendler insgesamt
wichtige Verflechtungen zu Städten und Gemeinden			
Gerolsheim			
Ludwigshafen a. R.	215	0	215
Frankenthal (Pfalz)	164	12	176
Mannheim	85	0	85
Gönheim			
Ludwigshafen a. R.	161	0	161
Mannheim	60	0	60
Großkarlbach			
Ludwigshafen a. R.	103	0	103
Frankenthal (Pfalz)	66	0	66
Mannheim	29	0	29
Grünstadt			
Binnenverkehr	1.548		1.548
Ludwigshafen a. R.	781	103	884
Mannheim	383	44	427
Eisenberg (Pfalz)	91	321	412
Frankenthal (Pfalz)	237	100	337
Bad Dürkheim	231	94	325
Obrigheim (Pfalz)	59	181	240
Hettenleidelheim	33	186	219
Altleiningen	119	89	208
Worms	83	98	181
Carlsberg	0	148	148
Bockenheim a. d. W.	14	122	136
Kaiserslautern	32	91	123
Neustadt a. d. W.	40	66	106
Dirmstein	23	70	93
Kirchheim a. d. W.	0	91	91
Kerzenheim	0	89	89
Wattenheim	0	82	82
Ebertsheim	0	80	80
Göllheim	0	79	79
Kleinkarlbach	24	53	77
Freinsheim	26	49	75
Kindenheim	0	74	74
Neuleiningen	11	58	69
Ramsen	0	57	57
Kirchheimbolanden	27	23	50

Berücksichtigt sind Pendlerbewegungen (Ein- und Auspendler) ab 50 Personen
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg (Stand 30.06.01)

Tabelle 2.2-5

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Bad Dürkheim 2001

Pendlerströme im bzw. vom/in den Landkreis Bad Dürkheim	Auspendler	Einpendler	Pendler insgesamt
wichtige Verflechtungen zu Städten und Gemeinden			
Haßloch			
Binnenverkehr	1.830		1.830
Ludwigshafen a. R.	1.794	76	1.870
Neustadt a. d. W.	865	505	1.370
Mannheim	469	43	512
Speyer	299	93	392
Böhl-Iggelheim	127	158	285
Bad Dürkheim	139	24	163
Landau i. d. Pf.	97	50	147
Schifferstadt	98	42	140
Frankenthal (Pfalz)	71	28	99
Meckenheim	21	62	83
Edenkoben	55	22	77
Lambrecht (Pfalz)	33	35	68
Dannstadt-Schauernheim	47	15	62
Limburgerhof	45	13	58
Karlsruhe	55	0	55
Kaiserslautern	36	18	54
Frankfurt a. M.	53	0	53
Germersheim	33	18	51
Hettenleidelheim			
Binnenverkehr	174		174
Grünstadt	186	33	219
Eisenberg (Pfalz)	82	62	144
Ludwigshafen a. R.	129	0	129
Mannheim	60	0	60
Kallstadt			
Binnenverkehr	52		52
Bad Dürkheim	91	24	115
Ludwigshafen a. R.	75	0	75
Kindenheim			
Grünstadt	74	0	74
Ludwigshafen a. R.	60	0	60
Kirchheim a. d. W.			
Ludwigshafen a. R.	114	0	114
Grünstadt	91	0	91
Mannheim	77	0	77
Kleinkarlbach			
Grünstadt	53	24	77
Ludwigshafen a. R.	60	0	60
Lambrecht (Pfalz)			
Binnenverkehr	324		324
Neustadt a. d. W.	401	259	660
Ludwigshafen a. R.	118	0	118
Elmstein	12	94	106
Kaiserslautern	23	49	72
Haßloch	35	30	65
Esthal	0	63	63
Weidenthal	0	61	61
Mannheim	57	0	57

Berücksichtigt sind Pendlerbewegungen
(Ein- und Auspendler) ab 50 Personen
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg (Stand 30.06.01)

Tabelle 2.2-6

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH



Aalen/
Stuttgart

Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Bad Dürkheim 2001

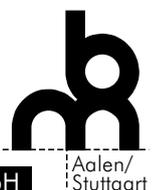
Pendlerströme im bzw. vom/in den Landkreis Bad Dürkheim	Auspendler	Einpendler	Pendler insgesamt
wichtige Verflechtungen zu Städten und Gemeinden			
Laumersheim			
Ludwigshafen a. R.	77	0	77
Frankenthal (Pfalz)	58	0	58
Lindenberg			
Neustadt a. d. W.	121	0	121
Meckenheim			
Binnenverkehr	87		87
Ludwigshafen a. R.	406	0	406
Neustadt a. d. W.	127	0	127
Mannheim	93	0	93
Haßloch	62	21	83
Bad Dürkheim	51	0	51
Neidenfels			
Neustadt a. d. W.	156	16	172
Neuleiningen			
Grünstadt	58	11	69
Niederkirchen b. D.			
Binnenverkehr	81		81
Ludwigshafen a. R.	240	0	240
Neustadt a. d. W.	93	28	121
Deidesheim	77	12	89
Mannheim	69	0	69
Bad Dürkheim	60	0	60
Obrigheim (Pfalz)			
Binnenverkehr	110		110
Grünstadt	181	59	240
Ludwigshafen a. R.	161	0	161
Worms	48	111	159
Mannheim	84	0	84
Frankenthal (Pfalz)	65	0	65
Ruppertsberg			
Ludwigshafen a. R.	103	0	103
Neustadt a. d. W.	74	29	103
Deidesheim	50	15	65
Tiefenthal			
Ludwigshafen a. R.	54	0	54
Wachenheim a. d. W.			
Binnenverkehr	144		144
Bad Dürkheim	249	96	345
Ludwigshafen a. R.	295	10	305
Mannheim	128	0	128
Neustadt a. d. W.	60	39	99
Wattenheim			
Ludwigshafen a. R.	117	0	117
Grünstadt	82	0	82
Mannheim	50	0	50

Berücksichtigt sind Pendlerbewegungen
(Ein- und Auspendler) ab 50 Personen
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg (Stand 30.06.01)

Tabelle 2.2-7

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieuresellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Berufspendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Bad Dürkheim 2001

Pendlerströme im bzw. vom/in den Landkreis Bad Dürkheim	Auspendler	Einpendler	Pendler insgesamt
wichtige Verflechtungen zu Städten und Gemeinden			
Weidenthal			
Binnenverkehr	80		80
Neustadt a. d. W.	186	0	186
Ludwigshafen a. R.	72	0	72
Kaiserslautern	68	0	68
Lambrecht (Pfalz)	61	0	61
Weisenheim a. B.			
Ludwigshafen a. R.	134	13	147
Bad Dürkheim	71	20	91
Mannheim	63	0	63
Weisenheim a. S.			
Binnenverkehr	129		129
Ludwigshafen a. R.	457	28	485
Frankenthal (Pfalz)	167	24	191
Mannheim	169	0	169
Bad Dürkheim	84	20	104
Freinsheim	47	23	70

Berücksichtigt sind Pendlerbewegungen
(Ein- und Auspendler) ab 50 Personen
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg (Stand 30.06.01)

Tabelle 2.2-8

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

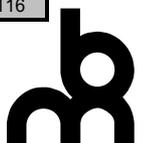
Schüler in den Gemeinden nach Schularten 2001

Nr.	Gemeindename	Grundschule	Hauptschule	Grund- u. Hauptschule	Realschule	Gymnasium	Regionale Schule	Sonderschule	Berufsschule	Summe
1	Altleiningen	88								88
2	Bad Dürkheim	661		362	808	1.344		129	955	4.259
3	Battenberg (Pfalz)									
4	Bissersheim									
5	Bobenheim a. Berg									
6	Bockenheim a. d. W.	137								137
7	Carlsberg	177								177
8	Dackenheim									
9	Deidesheim	147		131			174			452
10	Dirmstein	163								163
11	Ebertsheim	134								134
12	Ellerstadt	98								98
13	Elmstein	109								109
14	Erpolzheim									
15	Esthal	64								64
16	Forst a. d. W.									
17	Frankeneck									
18	Freinsheim	242								242
19	Friedelsheim	121								121
20	Gerolsheim									
21	Gönnheim									
22	Großkarlbach									
23	Grünstadt	609	487		599	1.094		164		2.953
24	Haßloch	906	429		669	957		55		3.016
25	Herxheim a. Berg									
26	Hettenleidelheim	178								178
27	Kallstadt	152								152
28	Kindenheim									
29	Kirchheim a. d. W.	103								103
30	Kleinkarlbach	94								94
31	Lambrecht (Pfalz)	192					630			822
32	Laumersheim	161								161
33	Lindenberg	49								49
34	Meckenheim	179								179
35	Mertesheim									
36	Neidenfels	55								55
37	Neuleiningen									
38	Niederkirchen b. Deidesheim	119								119
39	Obersülzen									
40	Obrigheim	124								124
41	Quirnheim									
42	Ruppertsberg									
43	Tiefenthal									
44	Wachenheim a. d. W.	180					159			339
45	Wattenheim	75								75
46	Weidenthal	72								72
47	Weisenheim a. Berg			192			216			408
48	Weisenheim a. Sand	173								173
	SUMME	5.562	916	685	2.076	3.395	1.179	348	955	15.116

Tabelle 2.3-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Schularten und Veränderungen 1996 - 2001

Schulart	1996		2001		Veränderungen 1996 - 2001	
	Anzahl der Schulen	Anzahl Schulplätze insgesamt	Anzahl der Schulen	Anzahl Schulplätze insgesamt	absolut	relativ
Grund- und Hauptschule	39	7.318	39	7.163	-155	-2,1%
Regionale Schule	0	0	3	1.179	1.179	
Realschule	2	1.641	3	2.076	435	26,5%
Gymnasium	3	2.690	3	3.395	705	26,2%
Sonderschule	5	376	4	348	-28	-7,4%
Berufsschule	1	1.259	1	955	-304	-24,1%
andere Schulart	1	469	0	0	-469	-100,0%
SUMME	51	13.753	53	15.116	1.363	9,9%

Tabelle 2.3-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Auswertung der Fragebögen zum BGG

Eingegangene Antworten	Einrichtungen				Haltestellen		6. Planungen	7. Defizite /Schwachstellen
	1. Einrichtungen für behinderte Menschen		2. Einrichtungen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen		3. + 4. Haltestellen mit behindertengerechtem Ausbau	5. HS mit Bedarf für behindertengerechten Ausbau		
	Name	Adresse	Name	Adresse				
Stadt Bad Dürkheim	Lebenshilfe, Werkstatt, Wohnen u. Schule	Dr.-Kaufmann-Str. 4	Klinik Sonnenwende, Rhein-Haardt-Klinik, Kurpfalz-Klinik u. Betreuungs- u. Pflegezentrum	Sonnenwendstr. 86	keine	Busbahnhof - Bordsteinhöhe; Haltestelle Altenheim - Bordsteinhöhe; Haltestelle Sonnenwende - Bordsteinhöhe; Haltestelle Gutleutstr. - Bordsteinhöhe	Bahnhof Bad Dürkheim-Trift: Hoher Handlungsbedarf bei der barrierefreien Zuwegung und Ausstattung	
	Klinik Sonnenwende	Sonnenwendstr. 86	Ev. Krankenhaus der Inneren Mission	Dr.-Kaufmann-Str. 2				
	Betreute Wohnform	Weinstr. Süd 54	Psychosomatische Fachklinik	Kurbrunnenstr. 12				
	Tagesstätte f. psych. Beh. Menschen	Mannheimer Str. 34c	Park-Klinik	Salinenstr. 8				
VG Deidesheim			Alten- u. Pflegeheim an den Salinen		keine	entfällt	zur Zeit noch keine	
			Altenhilfe e. V.	Weinstr. Süd 18				
Stadt Deidesheim			St. Elisabeth Caritas Altenzentrum	Finkenweg 5	Bahnhof		Rückbau der Weinstr. In Deidesheim, Verbreiterung der Gehsteige	
			Stiftung Bürgerhospital Seniorenrehabilitation und Kurzzeitpflege	Weinstr. 39, Deidesheim				
Stadt Deidesheim			St. Elisabeth	Stadtplatz, Deidesheim	Bahnhof		Rückbau der Weinstr. In Deidesheim, Verbreiterung der Gehsteige	
			Kurzzeitpflege Bürgerhospital	Weinstr., Deidesheim				
VG Wachenheim			Altenheim Bürgerspital der Inneren Mission	Weinstr. 80, Wachenheim	Bf Wachenheim "rollstuhlgerecht"; Haltestellen der RHB in Friedelsheim, Gönnsheim und Ellerstadt - rollstuhlgerechter Ausbau	kein weiterer Bedarf erkennbar; ggf Umbau der Haltestellen der BRN, dieser Bedarf müsste zuvor ermittelt werden .	keine	derzeit kein weiterer Bedarf erkennbar
VG Lambrecht / Esthal							keine	kein Bedarf
VG Lambrecht / Lambrecht					Bahnhof, Innenstadtbereich, B 39		Bahnhof Fahrstuhl - im Bau	
VG Lambrecht / Lindenberg								Anmerkung: Die Gemeinde wird nur durch Busse angefahren. Behindertengerechte Bushaltestellen sind noch nicht bekannt
VG Lambrecht / Weidenthal					neuer Bahnhaltepunkt wird behindertengerecht	entfällt	keine	Anlegung eines Rad- und Gehweges zum neuen Haltepunkt, abseits der B39
VG Freinsheim / Weisenheim a. S.			Seniorenheim "Deutsches Haus"	Bismarckstr. 11	Bahnhof: Einstieg in gleicher Höhe		keine, Maßnahmen wurden ausgeführt	
			Pf. Koch Haus	Bahnhofstr. 13a				
VG Freinsheim	(Heilpädagogisches Kinderheim)	Bahnhofstr. 68, Weisenheim/S	Deutsches Haus	Bismarckstr. 11, Weisenheim/S	Es gibt keine besonders eingerichteten Bushaltestellen in Weisenheim/S			Bisher wurde kein Bedarf gemeldet
			Pf. A. Koch-Haus	Bahnhofstr., Weisenheim/S				
VG Hettenleidelheim	a) Kleinsägemühlehof der Lebenshilfe e. V.	Kleinsägemühle 2, Altleiningen	b) Senioren- u. Pflegeheim Neuer Sonnenhof	Ramserstr. 28, Hettenleidelheim	a) HS unmittelbar vor der Einrichtung. Kein Bordstein vorhanden. Seitlich unbefestigt b) keine HS in Nähe. Bordsteinhöhe 16 - 17cm, mit drei Abflachungen c) HS ist bei Hauptstr. 15. Halteeinbuchtung für Bus. Bordsteinhöhe 5 cm			
			c) Masurenhof (sozialpsychiatrische Einrichtung)	Hauptstr. 21 + 31, Tiefenthal				
VG Grünstadt-Land	Förderverein Mehrgenerationenhof Wohnheim u. Werkstatt	Hauptstr. 52, Obersülzen	Pro Seniore Residenz Rosengarten	Große Hohl 4, Obrigheim	Bahn-Haltestellen in VG Grünstadt-Land sind weitgehend behindertengerecht ausgebaut: Bockenheim: niveaugleicher Ausbau Ebertsheim: Leitmarkierung für Behinderte Kirchheim: Leitmarkierung für Behinderte Mertesheim: Leitmarkierung für Behinderte		derzeit keine	Anmerkung vom Pflegeheim Bosswailer: Bitte um kürzere Taktzeiten; Lage an der Wabengrenze bedingt unterschiedliche Fahrpreise je nach Routenverlauf
			Pflegeheim Bosswailer	Bosswailer 3, Quirnheim				
Neustadt / W. DüW VdK KV			Altenheim der Awo	VG Lambrecht	Bahnhaltepunkt in Neidenfels: Treppenlift zu den Gleisen, Bf in Lambrecht steht vor dem Umbau	Bahnhof Neustadt/W, Bahnhof Weidenthal, an beiden Bahnhöfen fehlt alles	Bahnhof Lambrecht ist barrierefrei geplant. Ein neues Altenheim in Lambrecht ist ebenfalls geplant und wird barrierefrei.	Was den ÖPNV betrifft sollten/müssten alle Busse und Züge behindertengerecht umgerüstet werden. Die Bordsteinhöhen sind angepasst. Ansonsten fehlt es noch in vielen Bereichen. Die Fahrkartenautomaten dürfen nicht so hoch sein, außer den Leitmarkierungen
Interessengemeinschaft Behinderter und ihrer Freunde (IBF)								Endhaltestelle RHB Bahnhof Bad Dürkheim: behindertengerechte Fahrzeuge können aufgrund der Neigung Rampe nicht ausfahren
Landesverband der Gehörlosen Rheinland-Pfalz e. V.								elektrische Schriftbänder in Zügen und städtischen Straßenbahnen sowie an Bahnhöfen

Tabelle 2.4-1

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/ Stuttgart

Gewünschte Maßnahmen aus der BGG-Umfrage

Ort / Beschreibung	Gewünschter Handlungsbedarf	Stellungnahme des Gutachters	Aufnahme in NVP ab 2004
Bad Dürkheim, Bahnhof Trift	barrierefreie Zuwegung und Ausstattung	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorzusehen	X
Bad Dürkheim, Busbahnhof	Erhöhung der Bordsteine	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorzusehen	X
Bad Dürkheim, Altenheim	Erhöhung der Bordsteine	gering frequentierte Haltestelle, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorzusehen	X
Bad Dürkheim, Sonnenwende	Erhöhung der Bordsteine	gering frequentierte Haltestelle, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorzusehen	X
Bad Dürkheim, Gutleutstraße	Erhöhung der Bordsteine	gering frequentierte Haltestelle, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorzusehen	X
Bad Dürkheim, RHB Endhaltestelle	aufgrund der Neigung können behindertengerechte Fahrzeuge Rampe nicht ausfahren	Rampe nicht erforderlich, da Mittelbereich der Haltestelle behindertengerecht ausgebaut	
Weidenthal, Bahnhof (alt)	behindertengerechter Ausbau	seit Inbetriebnahme der S-Bahn stillgelegt	
Weidenthal, Bahnhof (neu)	Anlegung eines Rad- und Fußweges abseits der Straße zum neuen Haltepunkt	Thematik nicht Gegenstand des NVP	
Weisenheim a. S., alle Bushaltestellen	behindertengerechter Ausbau	Einzelfallprüfung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
Allgemein	Behindertengerechte Umrüstung aller Busse und Züge	siehe Kapitel 4.1 und II.6	X
	Erhöhung der Bordsteine	Einzelfallprüfung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
	Fahrkartenautomaten tiefer anbringen	als generelle Zielsetzung zu diskutieren	X
	Elektrische Schriftbänder in Zügen und städtischen Straßenbahnen sowie an Bahnhöfen	Einzelfallprüfung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
Pflegeheim Bosweiler in Quirnheim	kürzere Taktzeiten	Kriterien der Bedienung sind erfüllt	
	Lage an der Wabengrenze problematisch - unterschiedliche Fahrpreise je nach Route	Klärung mit dem VRN	

Tabelle 2.4-2

Übersicht des SPNV-Angebots - Bestand 2004

Linie	Streckenführung	Grundtakt in Minuten		
		Mo - Fr	Sa	So
R 45	MA - LU - Frankenthal - Freinsheim - Grünstadt - Eisenberg - Ramsen	60 HVZ verdichtet	60	60
R 47	Monsheim - Grünstadt - Bad Dürkheim - Neustadt	ungef. 30	ungef. 30	ungef. 30
S 1/2	MA - LU - Haßloch - Neustadt - Kaiserslautern	ungef. 30	ungef. 30	ungef. 30
RHB	MA - LU - Maxdorf - Bad Dürkheim	30	30/60	60

Tabelle 2.5.1-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Übersicht der Buslinien 1 - Bestand 2004

Linie	Streckenführung	Netzkategorie	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in min*			Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung*				Betreiber
				Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schultage	Mo - Fr Ferientage	Sa	So	
451	Grünstadt - Obrigheim - Offstein - Heppenheim - Worms	G 1	Grünstadt Bf, Worms Hbf (DB)	60	60	120	22/20	18/17	10/11	4/4	BRN
452	Frankenthal - Weisenheim a.S. - Grünstadt	E		kein Takt	keine Bed.	keine Bed.	4/3	2/1			BRN
453	Bad Dürkheim - Weisenheim/B - Kleinkarlbach - Grünstadt	G 1	Bad Dürkheim Bf, Grünstadt Bf (DB)	60	60/120	120	34/34	25/24	11/10	5/5	BRN
454	Grünstadt - Höningen - Altleiningen/Carlsberg - Wattenheim - Grünstadt	G 1 / G 2	Grünstadt Bf (DB)	ungef. 2x120	ungef. 2x120	z. T. 60	34/35	22/17	10/10	4/4	BRN
455	Grünstadt - Bockenheim - Ebertsheim - Eisenberg - Ramsen	G 2	Grünstadt Bf (DB)	60	ungef. 2x120	120	29/30	22/24	8/9	4/4	BRN
456	LU - Grünstadt - Eisenberg - Kirchheimbolanden	E		kein Takt	keine Bed.	keine Bed.	4/5	4/5			BRN
457	Grünstadt - Eisenberg - Enkenbach - Kaiserslautern	G 2	Grünstadt Bf (DB), Enkenbach	120	120	keine Bed.	11/13	12/12	6/5		BRN
458	Bürger-Bus VG Freinsheim Ortsgemeinden - Freinsheim - Ortsgemeinden		Herxheim Bf (DB)	kein Takt	keine Bed.	keine Bed.	je 2 Schleifen	je 2 Schleifen			Bürgerbusverein
459	Schülerverkehr Altleiningen - Freinsheim - Kallstadt/Weisenheim a. B.	E		kein Takt	keine Bed.	keine Bed.	12/12				BRN
460	LU - Frankenthal - Großkarlbach - Bissersheim - Grünstadt	G 1	Grünstadt Bf (DB), Frankenthal Hbf (ITF)	60	60	120	13/11	10/9	7/6	3/3	BRN
461	LU - Frankenthal - Gerolsheim - Großkarlbach - Obersülzen - Grünstadt		Grünstadt Bf (DB), Frankenthal Hbf (ITF)				25/28	15/15	6/10	4/4	BRN
471	Stadtverkehr Grünstadt Bahnhof - Asselheim	Stadtverkehr		60	keine Bed.	keine Bed.	10	10			BRN
472	Stadtverkehr Grünstadt Bahnhof - Sausenheim	Stadtverkehr		60	keine Bed.	keine Bed.	11	10			BRN
473	Ringlinie Grünstadt Bf - Krankenhaus - Bf	Stadtverkehr	Linie 474	kein Takt	weitg. 60	weitg. 60	9	8	5	5	BRN
474	Ringlinie Grünstadt Bf - Gewerbegebiet - Bf	Stadtverkehr		teilw. 60	keine Bed.	keine Bed.	10	10			BRN
482	Gerolsheim - Maxdorf - Dannstadt - Schauernheim - Schifferstadt	E		kein Takt	keine Bed.	keine Bed.	1/1	0/0			BRN
483	(Bad Dürkheim - Wachenheim - Ellerstadt -) Birkenheide - Maxdorf	E / G 1	Maxdorf Bf (RHB)	kein Takt	keine Bed.	keine Bed.	8/5	1/2			BRN

* nur Fahrten, die den Landkreis Bad Dürkheim betreffen

Tabelle 2.5.1-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Übersicht der Buslinien 2 - Bestand 2004

Linie	Streckenführung	Netz-kategorie	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in min*			Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung*				Be-treiber
				Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr Schul-tage	Mo - Fr Ferien-tage	Sa	So	
485	Bad Dürkheim - Grethen - Hausen - Hardenburg - Isenach	Stadtbus	Bad Dürkheim Bf (DB)	kein Takt	180	kein Takt	15/15	14/14	4/4	3/3	SWD
486	Bad Dürkheim Bf - Seebach - Rudolf-Bart-Siedlung	Stadtbus	Bad Dürkheim Bf (DB)	weitg. 60	kein Takt	kein Takt	18/17	17/17	4/4	3/3	SWD
487	Bad Dürkheim Bf - Trift - Gewerbegebiet	Stadtbus	Bad Dürkheim Bf (DB)	kein Takt	kein Takt	kein Takt	12/11	11/10	2/3	2/3	SWD
488	Bad Dürkheim Bf - Sonnenwende - Lindemannsruhe	Stadtbus	Bad Dürkheim Bf (DB)	kein Takt	kein Takt	kein Takt	11/10	11/10	4/4	3/3	SWD
512	Neustadt - Königsbach - Deidesheim (- Bad Dürkheim)	G 1 / E	Neustadt Hbf, Deidesheim Bf (DB)	30	60	60	38/36	29/31	16/16	11/10	BRN
513	Neustadt - Haßloch - Meckenheim - Deidesheim	G 2	Neustadt Hbf, Haßloch Bf, Deidesheim Bf (DB)	60	2x120	keine Bed.	16/16	15/16	11/9		BRN
514	Neustadt - Mußbach - (Deidesheim -) Mußbach - Neustadt		Neustadt Hbf (DB)	keine Bed.	kein Takt	kein Takt			1	1	BRN
517	Neustadt - Weidenthal - Esthal - Elmstein - Johanniskreuz	G 1	Neustadt Hbf, Lambrecht Bf (DB)	unreg. 20-30	60	weitg. 60	49/53	36/39	19/18	10/8	BRN
518	Haßloch Bf - Holiday Park - Haßloch Bf		Haßloch Bf (DB)	60	60	60	15(Mo-Do) 23(Fr)	15(Mo-Do) 23(Fr)	23	9	Holiday-Park GmbH
571	LU - Mutterstadt - Dannstadt - Schauernheim - Hochdorf - Deidesheim	G 1 / G 2	Deidesheim Bf (DB)	120	120	keine Bed.	9/10	8/9	6/6		BRN
574	Speyer - Iggelheim - Haßloch - Meckenheim - Deidesheim	E		kein Takt	keine Bed.	keine Bed.	12/9	1/1			BRN
583	Speyerdorf - Gommersheim - Haßloch - LU BASF	E	Schichtzeiten BASF	kein Takt	kein Takt	kein Takt	2/2	2/2	2/2	2/2	BRN
584	LU - Mutterstadt - Rödersheim - Gronau - Deidesheim	G 1 / G 2	Deidesheim Bf (DB)	60 / 120	60 / 120	120	27/27	22/24	14/16	8/9	BRN

* nur Fahrten, die den Landkreis Bad Dürkheim betreffen

Tabelle 2.5.1-3

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Übersicht der Ruftaxi-Verkehre - Bestand 2004

Linie	Streckenführung	Anschluss bzw. Netzbindung (nach Prioritäten)	Grundtakt in min*			angebotene Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung*		
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So
4971	Ruftaxi Bad Dürkheim Bad Dürkheim - Grethen - Hausen - Hardenburg	Bad Dürkheim Bf (DB)	Spät	Spät	Spät	2	2	2
4972	Ruftaxi Bad Dürkheim Bad Dürkheim - Seebach - Rudolf-Bart-Siedlung	Bad Dürkheim Bf (DB)	Spät	Spät	Spät	2	2	2
4973	Ruftaxi Bad Dürkheim Bad Dürkheim - Ungstein - Kallstadt - Leistadt - Bad Dürkheim	Bad Dürkheim Bf (DB)	Spät	Spät	Spät	2	2	2
4974	Ruftaxi VG Freinsheim Freinsheim - Berggemeinden/Kallstadt/Erpolzheim/Weisenheim S.	Freinsheim Bf (DB)	weitg. 120	keine Bed.	keine Bed.	6/7		
4987	Ruftaxi Mittelhaardt Neustadt - VG Deidesheim/Wachenheim - Bad Dürkheim	Neustadt Hbf, Bad Dürkheim Bf (DB)	Spät	Spät	Spät	6(Mo-Do) 8(Fr)	8	6
4988	Ruftaxi Wachenheim Wachenheim - Friedelsheim - Gönnheim - Ellerstadt	Wachenheim Bf (DB)	kein Takt	keine Bed.	keine Bed.	14/7		
5900	Ruftaxi Weidenthal Eisenkehlstraße - Langeckerstraße - Bahnhof - Weißenbachstraße - Mainzer Berg - Bahnhof	Weidenthal Bf (DB)	60	keine Bed.	keine Bed.	17/16		
5911	Ruftaxi Lambrecht Neustadt - Lambrecht - Elmstein - Esthal -Lambrecht	Lambrecht Bf (DB)	Spät	Spät	Spät	1	2	2
5912	Ruftaxi Lambrecht Pfalzakademie - Bf	Lambrecht Bf (DB)	60	keine Bed.	keine Bed.	12/13		
5916	Ruftaxi Haßloch Süd - Mitte - West - Bf - Ost - Mitte - Süd	Haßloch Bf (DB)	weitg. 60	keine Bed.	keine Bed.	15		

* nur Fahrten, die den Landkreis Bad Dürkheim betreffen

Tabelle 2.5.1-4

 Beratende Ingenieure VBI
 für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH

 Aalen/
 Stuttgart

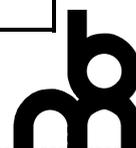
Wünsche und Anregungen der Gemeinden im Landkreis Bad Dürkheim

Gemeinde	Linie	Wünsche und Anregungen	Stellungnahme des Gutachters	Aufnahme in NVP ab 2004
Stadt Grünstadt	Stadt- bzw. Ortsbuslinien	Haltestelleneinzugsbereich von 600 auf 400 Meter verkürzen	sieh Pläne 6.1 - 6.3	X
		Einrichtung einer Mobilitätszentrale	Ausarbeitung einer umfassenden Konzeption erforderlich einschließlich einer Regelung zur Finanzierung. Bei Finanzierbarkeit zu empfehlen!	X
VG Grünstadt Land: Gerolsheim	461	direkte Anbindung ohne Umwege	heutige Linienführung teilweise umwegig, jedoch mit zusätzlichen Erschließungsaufgaben. Weitere Direktkurse nur mit Zusatzkosten möglich!	
VG Grünstadt Land: Großkarlbach		Wiederherstellung der ehemaligen Haltestelle "Am Osterberg"	wurde bereits realisiert	
VG Grünstadt Land	allg.	saubere BRN-Busse	siehe Kapitel II.9	
		Möglichkeit einer Haltestelle am Allwetterbad	im Rahmen der Stadtbuskonzeption bessere Erschließung erreicht	
	SPNV	fehlende Durchsagen an Bahnhöfen bei Ausfall oder Verspätung	Thematik nicht Gegenstand des NVP; wird an Zuständigen des SPNV weitergegeben	
Haßloch	Ruftaxi	Ausweitung Ruftaxi-Verkehr (Mo - Fr) bis 22:00	zusätzlicher Spätverkehr als Ergänzung zum Tagesverkehr.	X
	Ruftaxi	Einrichtung innerörtlicher Ruftaxi-Verkehr an allen Wochentagen von 22:00 - 2:00		
	Ruftaxi	Verknüpfung mit Mittelhaardter Ruftaxi	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
Dirmstein	460 u. 461	Realschule: bei Ausfällen der ersten beiden Stunden kommen Schüler zu früh oder zu spät aus Osten der Verbandsgemeinde	nicht Aufgabe der Verkehrsunternehmen	
		letzte Rückfahrtmöglichkeit aus Frankenthal um 20:34 (werktags) und aus Grünstadt um 19:46 (werktags)	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
		Fahrt nach Offstein mindestens 45 Minuten ähnlich für Obrigheim - Einführung Ringverkehr	Nachfrage für wirtschaftliche Durchführung einer Direktverbindung nicht ausreichend.	
Bockenheim		"Elsaß-Express" soll am Haltepunkt Bockenheim-Kindenheim halten	Thematik nicht Gegenstand des NVP	
VG Wachenheim		Einrichtung Buslinie von Bahnhof Wachenheim über Kurpfalzpark nach Bahnhof Lambrecht	zum Bf Wachenheim nicht realisierbar wegen enger Kreisstraße; Buslinie ab Bf Neustadt geplant; Finanzierung durch den Kurpfalz-Park	X
Weidenthal	517	Bei Einführung neuer Bahnhaltepunkt Weidenthal fällt vermutlich Busverkehr nach Neustadt weg; Einrichtung RUFTAXI zum Bahnhaltepunkt	Seit Wegfall der Buslinie ist Erschließung der Gemeinde durch Ruftaxi gegeben	
VG Freinsheim	458 (Bürgerbus)	Fortführung Ruftaxi-Konzept und Bürgerbus	mit Werbeträgern weiterführen. Bedeutung auch für Bürgergemeinschaft und kommunale Identität	X
		Ungünstige Wabeneinteilung in VG Freinsheim	Thematik nicht Gegenstand des NVP	
Allgemein		Bekanntmachung des Verkehrsmittels "Ruftaxi"	durch Marketingmaßnahmen	X
Norden des Landkreises		Einrichtung Nacht-Ruftaxi	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
Stadt Bad Dürkheim		Änderung und Ausdehnung der Nacht-Ruftaxi-Fahrten	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
		Verknüpfung mit Mittelhaardter Ruftaxi	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
		Bessere Vertaktung im Stadtverkehr	konsequente Vertaktung wünschenswert	X
		Ausdehnung der Bedienungszeiten an Samstagen im Stadtverkehr	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X
		Ausstattung diverser Haltestellen mit Sitzgelegenheiten	siehe Kapitel II.5	
		Ausdehnung Mittelhaardter Ruftaxi bis Freinsheim	im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten	X

Tabelle 2.5.3-1

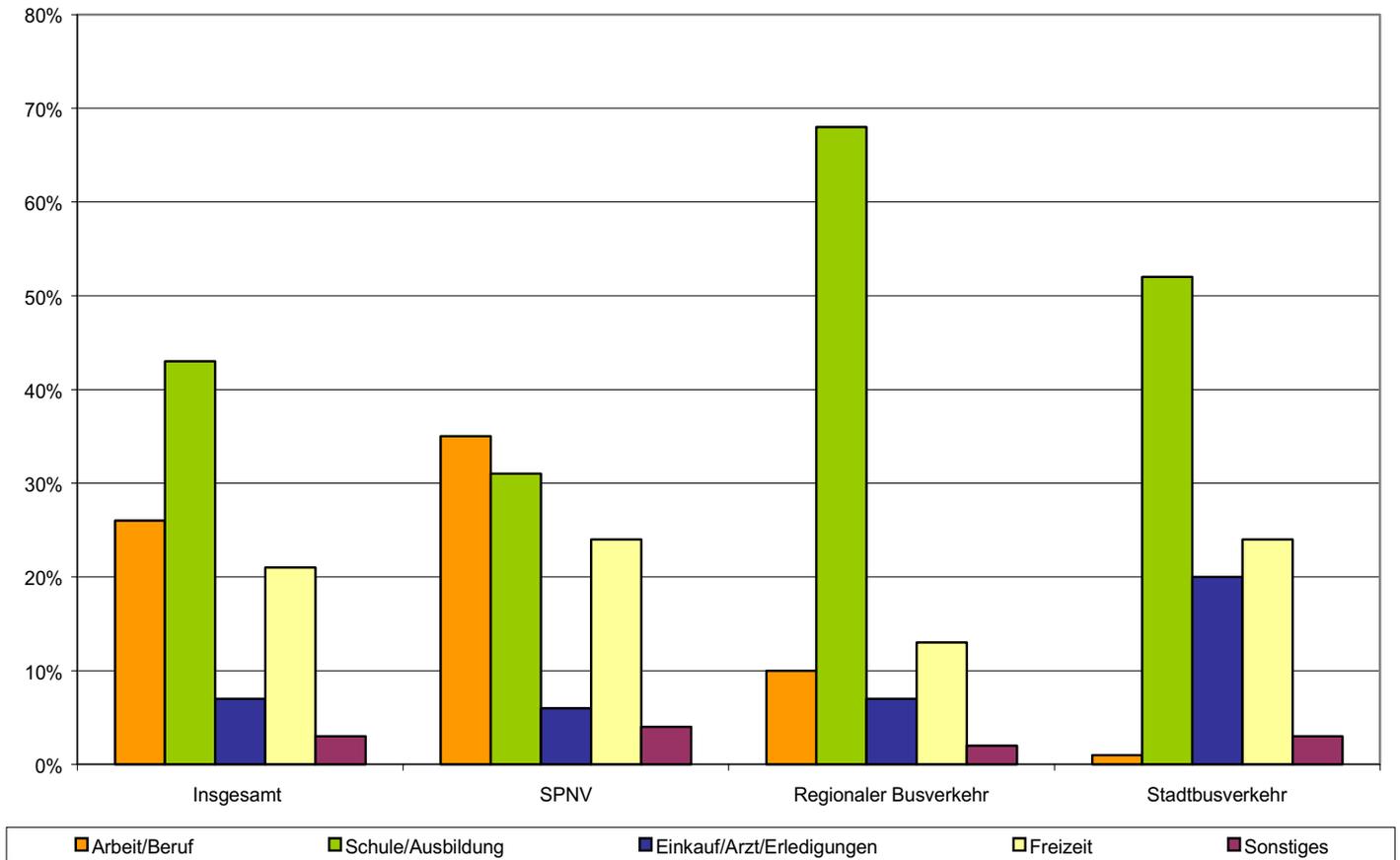
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Prozentualer Anteil der Fahrgastfahrten nach Fahrtzweck im SPNV, regionalen Busverkehr und Stadtbusverkehr (Mo-Fr)



Quelle: VRN Verkehrserhebung 2002
Beförderungsfälle/Linie/Zweck/Tageswerte MF/Sa/So

Abbildung 3.2-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH

Ingenieurgesellschaft mbH



Aalen/
Stuttgart

Haltestellenbelastung >150 Personen

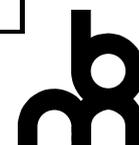
Haltestelle	Ein- / Aus- und Umsteiger pro Tag			durchschnittliche tägliche Belastung
	Mo - Fr	Sa	So	
Bad Dürkheim, Bahnhof	3.587	1.939	1.498	2992
Bad Dürkheim (SPNV)	2.446	1.554	1.546	2163
Freinsheim (SPNV)	2.591	1.260	1.077	2140
Grünstadt (SPNV)	2.346	1.077	897	1915
Haßloch(Pfalz) (SPNV)	2.171	1.264	965	1834
Grünstadt, Bahnhof	1.760	434	175	1297
Deidesheim (SPNV)	1.501	688	622	1234
Lambrecht(Pfalz) (SPNV)	1.187	827	480	1014
Bad Dürkheim, Ost (SPNV)	945	274	90	702
Wachenheim/Wstr (SPNV)	856	258	308	676
Deidesheim, Bahnhof	813	180	130	605
Haßloch, Realschule	846	0	0	580
Bad Dürkheim-Trift (SPNV)	691	112	135	513
Lambrecht, Bahnhof	589	220	57	445
Grünstadt, Hauptschule	626	0	0	429
Weidenthal (SPNV)	474	189	278	400
Weisenheim/S (SPNV)	405	222	122	330
Grünstadt, Stadthaus	429	23	15	300
Kirchheim/Wstr. (SPNV)	364	159	114	291
Ellerstadt, Ost	346	158	161	287
Bad Dürkheim, Schulzent. Trift	413	0	0	283
Hettenleidelheim, Blum	383	60	22	275
Weisenheim/B, Schule	378	0	0	259
Grünstadt Nord (SPNV)	320	83	45	239
Lambrecht, Regionale Schule	338	0	0	232
Bockenheim-Kindenh. (SPNV)	286	94	44	217
Neidenfels (SPNV)	251	126	114	209
Elmstein, Schule	272	53	25	198
Meckenheim, Kindergarten	278	30	9	196
Bad Dürkheim, Trift	285	0	0	196
Großkarlbach, Bahnhof	277	22	6	193
Erpolzheim (SPNV)	248	48	81	191
Rudolf-Bart-Siedlung	251	18	13	176
Altleiningen, Bahnhof	244	36	21	176
Dirmstein, Schule	236	74	13	175
Bad Dürkheim, Sonnenwende	206	73	31	157

Quelle: VRN Verkehrserhebung 2002
Haltestellenaufkommen/Tageswerte/
Mo-Fr, Sa und So

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

Tabelle 3.2-1

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Linienbelastung

Linie	Beförderungsfälle pro Tag		
	Mo - Fr	Sa	So
517	1.814	450	219
454	1.700	176	104
453	1.207	217	99
574	1.022	keine Bedienung	keine Bedienung
461	1.013	114	46
455	781	57	33
451	676	108	22
459	581	keine Bedienung	keine Bedienung
512	571	74	62
457	549	63	keine Bedienung
486	533	45	29
485	474	56	74
513	391	96	keine Bedienung
460	339	98	32
452	320	0	0
584	292	85	90
488	247	86	60
571	195	59	keine Bedienung
456	188	keine Bedienung	keine Bedienung
487	162	21	23
482	75	keine Bedienung	keine Bedienung
583	12	14	21
518	5	47	32
458	3	keine Bedienung	keine Bedienung
514	keine Bedienung	1	3

Quelle: VRN Verkehrserhebung 2002 Beförderungsfälle/Linie/Zeitklasse/Mo-Fr, Sa und So
 Dargestellt ist die Nachfrage im Landkreis Bad Dürkheim

Tabelle 3.2-2

Beratende Ingenieure VBI
 für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Streckensteckbrief (Angebotskonzept 2008)

Streckenführung	Anschluss bzw. Netzbindung (Nach Prioritäten)	Grundtakt in min			Fahrtenanzahl pro Tag (Differenz zum Bestand)				zusätzliche Fahrleistung pro Jahr [1.000 km]	Maßnahmen zur Umsetzung
		Mo-Fr	Sa	So	Konzept Mo-Fr Schultage	Konzept Mo-Fr Ferientage	Konzept Sa	Konzept So		
Grundnetz 1. Ordnung										
Grünstadt - Obrigheim - Offstein	Grünstadt, Worms	60	60	120	42 (0)	35 (0)	21 (0)	8 (0)		
Grünstadt - Hettenleidelheim - Altleiningen	Grünstadt	3x120	3x120	z. T. 60	72 (0)	48 (0)	25 (0)	8 (0)		
Grünstadt - Kallstadt - Bad Dürkheim	Bad Dürkheim, Grünstadt	60	60/120	120	69 (0)	49 (0)	21 (0)	10 (0)		
Grünstadt - Großkarlbach - Laumersheim - Dirmstein (- Frankenthal)	Grünstadt, Frankenthal	60	60	120	29 (+2)	21 (+2)	13 (0)	6 (0)	10	im Spätverkehr
Forst - Deidesheim - Neustadt	Neustadt, Deidesheim	30	60	60	70 (0)	60 (0)	32 (0)	21 (0)		
Deidesheim - Niederkirchen - Meckenheim (- LU/Haßloch)	Deidesheim, Ludwigshafen	60	60	120	61 (0)	55 (0)	33 (0)	16 (0)		
Neustadt - Lindenberg	Neustadt, Lambrecht	60	60	60	44 (0)	38 (0)	21 (0)	18 (0)		
Neustadt - Esthal	Neustadt, Lambrecht	60	60	kein Takt	43 (0)	35 (0)	24 (0)	15 (0)		
Neustadt - Elmstein/lggelbach	Neustadt, Lambrecht	60	60	kein Takt	48 (0)	38 (0)	22 (0)	16 (0)		
Grundnetz 2. Ordnung										
Grünstadt - Obersülzen - Obrigheim - Bockenheim - Quirnheim - Ebertsheim - Eisenberg / Lautersheim	Grünstadt	60	weitg. 2x120	120	39 (0)	36 (0)	17 (0)	8 (0)		
Grünstadt - Kaiserslautern	Grünstadt, Enkenbach	120	120		24 (0)	24 (0)	11 (0)			
Neuleiningen - Höningen - Altleiningen	Grünstadt	2x120	2x120	60	43 (0)	33 (0)	18 (0)	8 (0)		
Meckenheim - Rödgersheim-Gronau	Deidesheim, Ludwigshafen	60	60	120	49 (0)	45 (0)	30 (0)	17 (0)		
Meckenheim - Hochdorf-Assenheim	Deidesheim, Ludwigshafen	120	120		19 (0)	17 (0)	12 (0)			
Meckenheim - Haßloch - Speyerdorf	Haßloch	60	2x120		36 (0)	31 (0)	20 (0)			
Stadtbus										
Grünstadt: Bf - Asselheim - Bf	Grünstadt Bf	60	keine Bed.	keine Bed.	10 (0)	10 (0)				
Grünstadt: Bf - Sausenheim - Bf	Grünstadt Bf	60	keine Bed.	keine Bed.	11 (0)	10 (0)				
Grünstadt: Bf - Krankenhaus - Bf (Ring)	Grünstadt Bf	kein Takt	weitg. 60	weitg. 60	9 (0)	8 (0)	5 (0)	5 (0)		
Grünstadt: Bf - Gewerbegebiet - Bf (Ring)	Grünstadt Bf	teilw. 60	keine Bed.	keine Bed.	10 (0)	10 (0)				
Bad Dürkheim - Sonnenwende	Bad Dürkheim	60	120	kein Takt	27 (+6)	27 (+6)	10 (+2)	6 (0)	5	Vertaktung, Ausweitung Sa
Bad Dürkheim - Rudolf-Bart-Siedlung	Bad Dürkheim	60	120	kein Takt	39 (+4)	38 (+4)	10 (+2)	6 (0)	3	Vertaktung, Ausweitung Sa
Bad Dürkheim - Hardenburg Waldschlössel	Bad Dürkheim	60	120	kein Takt	36 (+6)	34 (+6)	10 (+2)	6 (0)	11	Vertaktung, Ausweitung Sa
Bad Dürkheim - Trift - Gewerbegebiet	Bad Dürkheim	60	120	kein Takt	28 (+5)	26 (+5)	8 (+3)	5 (0)	4	Vertaktung, Ausweitung Sa

Tabelle 4.1-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Streckensteckbrief (Angebotskonzept 2008)

Streckenführung	Anschluss bzw. Netzbindung (Nach Prioritäten)	Grundtakt in min			Fahrtenanzahl pro Tag (Differenz zum Bestand)				zusätzliche Fahrleistung pro Jahr [1.000 km]	Maßnahmen zur Umsetzung
		Mo-Fr	Sa	So	Konzept Mo-Fr Schultage	Konzept Mo-Fr Ferientage	Konzept Sa	Konzept So		
Ergänzungsnetz										
Kindenheim - Biedesheim		weitg. 60	kein Takt		22 (0)	19 (0)	7 (0)			
Asselheim - Bockenheim		diverse Einzelfahrten			6 (0)	4 (0)				
Asselheim - Ebertsheim		diverse Einzelfahrten			17 (0)	11 (0)				
Großkarlbach - Gerolsheim - Heßheim		diverse Einzelfahrten			16 (0)	10 (0)				
Gerolsheim - Lamsheim		diverse Einzelfahrten			2 (0)					
Altleiningen - Drahtzug		weitg. 120	weitg. 120	kein Takt	16 (0)	15 (0)	10 (0)	4 (0)		
Battenberg - Kleinkarlbach		kein Takt	kein Takt		20 (0)	10 (0)	3 (0)			
Bad Dürkheim - Forst		diverse Einzelfahrten			6 (0)	2 (0)				
Dirnstein - Gerolsheim - Großkarlbach - Obersülzen		kein Takt	weitg. 120	kein Takt	39 (0)	26 (0)	16 (0)	8 (0)		
Bad Dürkheim - Lindemannsruhe	Bad Dürkheim	diverse Einzelfahrten			6 (0)	6 (0)	6 (0)	6 (0)		
Hardenburg Waldschlüssel - Abzw. Isenach		diverse Einzelfahrten			8 (0)	8 (0)	8 (0)	6 (0)		
LU BASF - Wattenheim		diverse Einzelfahrten			1 (0)	1 (0)				
LU BASF - Hettenleidelheim		diverse Einzelfahrten			3 (0)	3 (0)				
LU BASF - Grünstadt		diverse Einzelfahrten			4 (0)	4 (0)				
Grünstadt - Frankenthal		diverse Einzelfahrten			7 (0)	3 (0)				
Bad Dürkheim - Wachenheim - Friedelsheim - Gönheim - Ellerstadt - Birkenheide	Bad Dürkheim	diverse Einzelfahrten			6 (0)	2 (0)				
Bad Dürkheim - Friedelsheim - Gönheim - Ellerstadt - Birkenheide		diverse Einzelfahrten			3 (0)					
Kallstadt - Erpolzheim		diverse Einzelfahrten			3 (0)					
Kallstadt - Herxheim (- Dackenheim)		diverse Einzelfahrten			4 (0)					
Weisenheim/B - Freinsheim (- Weisenheim/S)		diverse Einzelfahrten			4 (0)					
Weisenheim/B - Herxheim - Kirchheim		diverse Einzelfahrten			2 (0)					
Freinsheim - Dackenheim (- Kirchheim)		diverse Einzelfahrten			4 (0)					
Weisenheim/B - Erpolzheim		diverse Einzelfahrten			2 (0)					
Deidesheim - Ruppertsberg - Mußbach		diverse Einzelfahrten			7 (0)	7 (0)	6 (0)	5 (0)		
Meckenheim - Ruppertsberg		diverse Einzelfahrten			3 (0)	3 (0)				
Böhl-Iggelheim - Meckenheim		diverse Einzelfahrten			1 (0)					
Haßloch - Böhl-Iggelheim		diverse Einzelfahrten			10 (0)	2 (0)				
Geinsheim - Haßloch - LU BASF		diverse Einzelfahrten			4 (0)	4 (0)	4 (0)	4 (0)		
Frankeneck - Neidenfels		diverse Einzelfahrten			10 (0)	7 (0)	1 (0)			
Appenthal - Harzofen		diverse Einzelfahrten			3 (0)					
Elmstein - Speyerbrunn - Schwarzbach/Johanniskreuz		diverse Einzelfahrten			6 (0)			4 (0)		
Neustadt - Kurpfalzpark	Neustadt	diverse Einzelfahrten			20 (+20)	20 (+20)	20 (+20)	20 (+20)	73	Neueinführung
Bürgerbus Freinsheim	Herxheim	diverse Einzelfahrten			2 (0)	2 (0)				

Tabelle 4.1-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Stellungnahmen zum SPNV

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
Bündnis 90 / die Grünen und BUND	18.09.2004	Bemerkungen / Änderungen zum Verkehrsangebot im SPNV				X	Thematik nicht Gegenstand des NVP, wird an zuständige Stelle weitergegeben
		Bau der Flomersheimer Kurve sollte zu einem früheren Zeitpunkt realisiert werden (WM 2006), und damit verbunden ein Ringverkehr Kaiserslautern - Neustadt/W - Ludwigshafen - Frankenthal - Freinsheim - Grünstadt - Eisenberg - Kaiserslautern				X	Thematik nicht Gegenstand des NVP, wird an zuständige Stelle weitergegeben

Tabelle E-1

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Stellungnahmen mit Hinweisen-1

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
ZSPNV Süd	30.07.2004	alle Bahnsteige des Landkreises präsentieren sich in einem kundengerechten Zustand			X		
		lfd. Nr. 25 und 26: bei den aufgeführten Verknüpfungspunkten bestehen keine grundlegenden Mängel, da diese Bahnhöfe sowie deren Umfelder "generalsaniert" wurden	Tab. 1-3		X		
Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Rheinland-Pfalz	09.08.2004	Anmerkung zum Schülerverkehr			X		
Stadtverwaltung Grünstadt - Bauamt	12.08.2004	Mehrleistungen werden bei der Fortführung des Stadtbusverkehrs Grünstadt voraussichtlich nicht anfallen	Kap. 4.2.3. Tab. 4.2.3-1		X		
BRN	06.09.2004	Anmerkung zu Maßnahme 24: Verbesserung der Fahrplanaushänge wird stets angestrebt, jedoch sind "Perlschnüre" durch Fahrplansoftware nicht generierbar	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		
		Anmerkung: beträchtliche Linienlänge vieler Buslinien und topographische Begebenheiten teilweise unvorteilhaft für Niederflurfahrzeuge, daher Hochbodenfahrzeuge im Einsatz; Werbefolien an Bussen sind als Lochfolien ausgeführt, daher Durchblick und Lichteinfall gewährleistet	Kap. II.6		X		
Bündnis 90 / die Grünen und BUND	18.09.2004	Hinweis auf Kapazitätsengpässe in Schülerbussen			X		Prüfung

Tabelle E-2

Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Stellungnahmen mit Hinweisen-2

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
Stadtwerke Bad Dürkheim und Stadt Bad Dürkheim	23.09.2004	durch Änderung des Haltestelleneinzugsbereich auf 400m im Stadtverkehr liegen kaum Haltestellen außerhalb des Erschließungsradius	Kap. 2.5.2		X		
		es stehen den Kunden verschiedenste Informationsmöglichkeiten zur Verfügung	Kap. 2.5.2		X		
		Haltestellen Busbahnhof, Altenpflegeheim "An den Salinen" und Klinik Sonnenwende: aufgrund der relativ geringen Frequenz stehen die Kosten einer Bordsteinerhöhung in keinem Verhältnis zu den Nutzen Anmerkung über die Problematik beim Anfahren der Niederflurfahrzeuge an die Haltestellen mit höheren Bordsteinen	Kap. IV, Tab. 2.4-2		X		behindertengerechter Ausbau von Haltestellen: Prüfung der Bedeutung der Haltestelle sowie des Fahrgastaufkommens
		lfd. Nr. 17: Zuständigkeit der Kommune	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		ist so im NVP vorgesehen
		lfd. Nr. 24: beschädigte Fahrpläne werden ausgewechselt, kostenintensivere Fahrplantaafeln anzuschaffen ist nicht sinnvoll	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		Verbesserung der Fahrplanaushänge beinhaltet auch die inhaltliche Verbesserung der Aushänge
		lfd. Nr. 25: Liniennetzpläne werden künftig am Busbahnhof ausgehängt	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		
		lfd. Nr. 26: es werden in der Regel nur Niederflurbusse im Stadtverkehr eingesetzt, daher erübrigt sich der Punkt	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		
		lfd. Nr. 27: im Rahmen des Stadtlinienvverkehrs ist Mobilitätszentrale nicht erforderlich, mögliche Aufgabe der Touristinformation	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		
		lfd. Nr. 28: ein "rechnergestütztes Betriebsinformationssystem kommt für Stadtlinienvverkehr Bad Dürkheim nicht in Frage	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		
		lfd. Nr. 29: genereller Einsatz von Niederflurbussen im Stadtverkehr Bad Dürkheim	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		
		lfd. Nr. 31: Zuständigkeit bei VRN bzw. DB AG, da Stadtwerke Bad Dürkheim keine eigenen Automaten unterhält	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X		
lfd. Nr. 32: "Auskunftsmedien" und Bus- und Ruftaxi-Verkehr können im Amtsblatt beworben werden	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1		X				

Tabelle E-3

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Stellungnahmen mit redaktionellen Änderungen

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
ZSPNV Süd	30.07.2004	barrierefreier Zugang des Bahnhofs in Haßloch wurde kürzlich fertiggestellt	Kap. 4.2.2, Tab. 4.2.2-1	X			
Deutsche Bahn AG	11.08.2004	Anmerkung: Alter Bahnhof in Weidenthal ist seit 14.12.03 stillgelegt	Tab. 2.4-2	X			
Stadtverwaltung Grünstadt Bauamt	12.08.2004	Änderungen zu Einwohnerzahlen und neuen Wohn- und Gewerbegebieten	Kap. 2.1 und 2.2 (Tab.2.1-1, 2.1-2, 2.2-2)	X			
		Änderungen und Anmerkungen zum Stadtverkehr Grünstadt	Kap. 2.5, Tab. 4.1-1 und Plan 5.2	X	X		Linie 473 kein 60-Minuten-Takt; Linie 474 zwar 60-Minuten-Takt, aber "Mittagsloch"
		Frage: Warum ist Linie 457 Grünstadt-Kaiserslautern nicht Bestandteil des Grundnetzes?	Kap. 4.1	X			Grundnetz 2. Ordnung
BRN	06.09.2004	Änderung des Verlaufs im Streckenabschnitt des Grundnetzes der Linien 460/461 und 571/584	Kap. 4.1, Tab. 4.1-3	X			
		Linien 460/461 und 571/584 jeweils zusammenfassen und als Grundnetz 1 ausweisen	Kap. 4.1, Tab. 4.1-6	X			
		Anpassung an NVP "Rhein-Pfalz-Kreis": für die Linien 460/461 und 571/584 wird bis 2008 die Bedienungskategorie B angestrebt, bis dahin gilt Bedienungskategorie C	Kap. 4.1, Tab. 4.1-6	X			
		Maßnahme 3 auch im Text erwähnen (Stadtbus Grünstadt)	Kap. 4.2.1	X			
		Ergänzungen zu lfd. Nummern 2 und 10, die sich aus der funktionalen Zusammenfassung der Linien 460 und 461 ergeben	Kap. IV, Tab. 1-1	X			
		Ergänzung der Linie 452 und Änderung zu Linie 483 und 457	Kap. IV, Tab.2.5.1-2	X			Linie 457 ist in Grundnetz 2. Ordnung einzustufen, Anschlüsse bestehen in Grünstadt und Enkenbach
		Änderungen zur Streckenführung der Linien 460/461 und 571/584 (Orte)	Kap. IV, Tab. 4.1-1	X			
		Ergänzung der Linie 452	Kap. V, Plan 5	X			
Verbandsgemeindeverwaltung Deidesheim - Ortsbürgermeister Niederkirchen	16.09.2004	Ergänzungen zu geplanten Wohn- und Gewerbegebieten	Kap. 2.1 und 2.2, Tab. 2.1-2 und 2.2-2	X			Baugebiet wird aufgenommen
Ortsbürgermeister Friedelsheim	ohne Datum	Änderungen zu Einwohnerzahlen und Pendlerzahlen	Kap. 2.1 und 2.2, Tab. 2.1-1 und 2.2-3ff		X		Zahlen stammen aus 2003, NVP bezieht sich auf 2001

Tabelle E-4

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Stellungnahmen zur Verbesserung der Situation behinderter Menschen

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
Landesbeauftragte für Barrierefreies Bauen und Wohnen	03.08.2004	Problem: Busse sind fast alle ohne Klapprampen oder Hublifte ausgestattet		X			siehe Kapitel II.4, II. 5 und II.6
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz	10.08.2004	Erwähnung des Landesgesetzes zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für Menschen mit Behinderungen	Kap. 2.4		X		
Landesverband der Gehörlosen Rheinland-Pfalz e.V.	08.09.2004	Verbesserung der Situation für gehörlose Menschen an Bahnhöfen, im Umgang mit Ruftaxis, in Bussen, in Kommunikation mit den Angestellten des ÖPNV	Kap. 2.4	X			unterschiedliche Behinderungen / Einschränkungen erfordern spezifische Angebote
Deutsche Gesellschaft für soziale Psychiatrie	10.09.2004	Begriff "Barrierefreiheit" muss weiter gefasst werden: für gehörlose Menschen, für geistig behinderte Menschen, für blinde und sehbehinderte Menschen und für psychisch kranke Menschen	Kap. 2.4 und II.4	X			unter dem Begriff der Mobilitätseinschränkung versteht man jegliche Art der Mobilitätseinschränkung
		konkreter Zeitplan zur Umsetzung der Schaffung barrierefreier Fahrzeuge fehlt	Kap. 2.4		X		
		"rollstuhlgerechte Verhältnisse" nicht nur an stationären Einrichtungen im Bereich Alten- und Behindertenhilfe	Kap. 2.4		X		
		Festlegung der barrierefreien Begehbarkeit aller Gebäude und Serviceeinrichtungen; Verbesserungen bei Automaten und Fahrplänen; bei Fahrzeugen besteht überall Handlungsbedarf, nicht nur in Gebieten in denen verstärkt mit mobilitätseingeschränkten Personen zu rechnen ist; Schulung des Personals im Bezug auf Kundenfreundlichkeit	Kap. II.4, II.5 und II.6	X			siehe Kapitel II.4, II.5, II.6 und II.9
Bündnis 90 / die Grünen und BUND	18.09.2004	Schulung des Personals in Bezug auf Umgang mit Kunden, insbesondere auch der Umgang mit körperlich behinderte, blinde und psychisch kranken Menschen		X			siehe Kapitel II.4 und II.9
		elektronische Schriftbänder, Fahrpläne in einfacher Sprache ergänzt durch Symbole für geistig behinderte Menschen oder in Braille-Schrift bzw. in ausreichend großer Schrift		X			siehe Kapitel II.4, II.5 und II.6
		Ausstattung der Fahrzeuge bzw. der Bahnhöfe mit Rampen oder Fahrstühlen und barrierefreie Begehbarkeit		X			siehe Kapitel II.4, II. 5 und II.6
		alle Bahnen sollten immer einen behindertengerechten Wagen mitführen; Busse sollten so ausgerüstet sein, dass sie immer von allen BürgerInnen genutzt werden können		X			siehe Kapitel II.4 und II.6
		Fahrkartenautomaten müssen von allen BürgerInnen genutzt werden können		X			siehe Kapitel II.4
		Stadtbus in Bad Dürkheim: alte Hochdeckerausführung sollten ausgemustert werden			X		siehe Tab. 4.1-5 sowie Kapitel II.6 und II.10

Tabelle E-5

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Ergänzende Stellungnahmen - 1

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
BRN	06.09.2004	Änderung der Betriebskosten im regionalen Busverkehr auf 2,10 bzw. 2,00 pro gefahrenem Kilometer	Kap. 4.2.3			X	in Abstimmung mit dem VRN einheitliche Anwendung über gesamten Verbund, dient als Orientierung
Verbandsgemeinde Grünstadt-Land	15.09.2004	Wunsch: Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Untergasse in Gerolsheim		X			
		lfd. Nr. 4: Änderung der Priorität von "B/C" in "A"; alternative Prüfung des Einsatzes von Ruftaxis	Kap. 4.2.1, Tab. 4.2.1-1			X	
Verbandsgemeindeverwaltung Deidesheim - Ortsbürgermeister Niederkirchen	16.09.2004	Verbesserung der Anbindung an den Schienennah- und speziell an den Fernverkehr			X		weitere Prüfung
		Verbesserung des ÖPNV-Anschlusses an Festen der Gemeinde - Sondermaßnahmen			X		
		Berücksichtigung des zunehmenden Schülerverkehrs nach Haßloch, Prüfung der Kapazitäten im Schülerverkehr			X		Prüfung
Gemeindeverwaltung Haßloch	17.09.2004	lfd. Nr. 6: Änderung der Priorität von "B" in "A"	Kap. 4.2.1, Tab. 4.2.1-1	X			
		Linie 518 soll um eine Haltestelle verlängert werden	Kap. 4.2.1, Tab. 4.2.1-1		X		Prüfung
Bündnis 90 / die Grünen und BUND	18.09.2004	Verkürzung der Wartezeiten durch gute Abstimmung der Bahn- und Busverbindungen			X		weitere Optimierungen sind anzustreben, jedoch durch vielfältige Abhängigkeiten nicht überall realisierbar
		durchgehender 30-Minuten-Takt				X	wünschenswert, aber nicht finanzierbar, Berücksichtigung der Nachfrage
		Einrichtung einer kreisweiten Mobilitätszentrale		X			bereits in Maßnahme Nr. 27 enthalten
		alle eingesetzte Busmodelle im VRN-Gebiet müssen schadstoffarme Niederflurfahrzeuge sein, möglichst Erdgasfahrzeuge			X	X	siehe Kapitel II.6 und II.10

Tabelle E-6

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Ergänzende Stellungnahmen - 2

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
Bündnis 90 / die Grünen und BUND	18.09.2004	Linie 483: 60- bzw. 120-Minuten-Takt, Angebot an allen Wochentagen, Verlängerung der Linie als Stadtbuss über Flugplatz/Campingplatz - Ungstein - Peffingen - Krankenhaus				X	Finanzierbarkeit
		Linie 485: 30-Minuten-Takt an Werktagen, Wochenende 60-Minuten-Takt zwischen Bahnhof und Hardenburg West, Übergang von/zur RHB und DB anpassen, Linienführung optimieren, Verlängerung bis Frankenstein, evtl. Anbindung von Weidenthal prüfen (120-Minuten-Takt)				X	Finanzierbarkeit
		Linie 486: 30-Minuten-Takt an Werktagen, Wochenende 60-Minuten-Takt, Übergang von/zur RHB und DB anpassen, Linienführung Optimieren				X	Finanzierbarkeit
		Linie 487: 30-Minuten-Takt an Werktagen, Wochenende 60-Minuten-Takt, Übergang von/zur RHB und DB anpassen, Linienführung Optimieren, Korrespondenz mit Linie 483				X	Finanzierbarkeit
		Linie 488: 30-Minuten-Takt an Werktagen, Wochenende 60-Minuten-Takt, Übergang von/zur RHB und DB anpassen, Linienführung Optimieren				X	Finanzierbarkeit
		Linie 512: Verlängerung bis Forst und weiter über Wachenheim - Friedelsheim - Niederkirchen zurück nach Deidesheim (als Ringlinie mit stündlichem Richtungswechsel), Verbesserung der Zwischenbedienung der Orte, Verknüpfung mit 483 wünschenswert		z. T. X		X	Linie 512 fährt seit 13.06.2004 bis Forst, Verlängerung nach Wachenheim wäre Parallelverkehr zur Schiene und nach dem Nahverkehrsgesetz nicht zulässig
		Linie 518: Verlängerung von Haßloch nach Deidesheim über Meckenheim - Niederkirchen - Ruppertsberg wünschenswert, Anschluss an S-Bahn in Haßloch und bessere Zwischenbedienung, in Hochsaison Einsatz von Gelenkbussen prüfen, Abstimmung mit KV LU evtl. Linienführung über Böhl-Iggelheim - Dannstadt - Rödersheim - Meckenheim als Zwischentakt zur Linie 571/584				X	Linie 513 erfüllt diese Aufgabe

Tabelle E-7

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

Ergänzende Stellungnahmen - 3

Eingegangene Stellungnahme	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Bezug zu	ist bzw. wird berücksichtigt	Kenntnisnahme	keine Berücksichtigung	Begründung / Vorgehensweise
Bündnis 90 / die Grünen und BUND	18.09.2004	Ruftaxi 4971/5916: Prüfung der Umwandlung in Rufbus, insbesondere bei Veranstaltungen in Neustadt bzw. als Ersatz für eingestellte Nachtbusse aus Südliche Weinstraße			X		Prüfung / Finanzierbarkeit
		Realisierung des Ruftaxi Leininger Land		X			vgl. lfd. Nr. 9 in Tab. 4.2.1-1
		Bushaltestelle am Globus-Markt fehlt. Ist Haltestelle vorhanden und wie ist die Vertaktung?	Plan 5.2	X			
Verbandsgemeinde Freinsheim	20.09.2004	lfd. Nr. 12: Änderung der Priorität von "C" in "A", mindestens aber in "B"	Kap. 4.2.1, Tab. 4.2.1-1	X			
		Anbindung von Weisenheim am Sand an das Mittelhaardter Ruftaxi	Kap. 4.2.1, Tab. 4.2.1-1	X			
Stadtwerke Bad Dürkheim und Stadt Bad Dürkheim	23.09.2004	lfd. Nr. 1 und 2: Überlegungen zur Vertaktung im Stadtverkehr wurden bereits gemacht. Ablehnung durch den Aufsichtsrat wegen Mehrkosten.	Kap. 4.2.1, Tab. 4.2.1-1		X		
		lfd. Nr. 10 und 11: Ausdehnung der Nacht-Ruftaxi-Fahrten an den Wochenenden ist bereits angedacht und wird ab dem nächsten Fahrplanwechsel umgesetzt	Kap. 4.2.1, Tab. 4.2.1-1	X			
		Aufnahme der Defizite beim Bahnhof Bad Dürkheim (Erscheinungsbild)		X			siehe Maßnahme Nr. 22
		Aufnahme der Defizite bei der Haltestelle Bad Dürkheim-Trift			X		Prüfung
Ortsbürgermeister Friedelsheim	ohne Datum	Fahrpläne und Kartenvorverkaufsstellen sollten regelmäßig im Amtsblatt und den örtlichen Infotafeln bekannt gemacht werden		X			siehe Maßnahme Nr. 32
		Berücksichtigung der veränderten Altersstruktur bei dem Thema Nachfrage und Veränderungen			X		
		Erweiterungsmöglichkeiten der Stellflächen zum P+R in Friedelsheim sollten geplant werden			X		Prüfung
		Bitte um Prüfung der Verbindung der RHB in den Abendstunden ohne Umsteigen in Oggersheim		X			seit 13.06.2004 vorhanden

Tabelle E-8

Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen

DR. BRENNER + MÜNNICH



Ingenieurgesellschaft mbH

Aalen/
Stuttgart

V PLÄNE

INHALT

Plan 1	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1999 - 2003
Plan 2	Einwohnerentwicklung 1996 - 2008 nach Gemeinden
Plan 3	Arbeitsplatzentwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1996 - 2008 nach Gemeinden
Plan 4	Geplante Wohn- und Gewerbegebiete > 5 ha bis 2008
Plan 5	Liniennetz - Bestand 2004
Plan 5.1	Liniennetz Stadt Bad Dürkheim - Bestand 2004
Plan 5.2	Liniennetz Stadt Grünstadt - Bestand 2004
Plan 5.3	Liniennetz Stadt Haßloch - Bestand 2004
Plan 6.1	Räumliche Erschließung der Stadt Bad Dürkheim
Plan 6.2	Räumliche Erschließung der Stadt Grünstadt
Plan 6.3	Räumliche Erschließung der Stadt Haßloch
Plan 7	Fahrtenangebot 2001/2002 (Buslinien) Montag - Freitag
Plan 8	Verkehrsnachfrage 2001/2002 (Buslinien) Montag - Freitag
Plan 9	Verkehrsnachfrage 2001/2002 (SPNV) Montag - Freitag
Plan 10	Verkehrsnachfrage 2008 (Buslinien) Montag - Freitag
Plan 11	Verkehrsnachfrage 2008 (SPNV) Montag - Freitag
Plan 12	Angebotskonzept Tagesverkehr Montag - Freitag
Plan 13	Angebotskonzept Spät- und Wochenendverkehr
Plan 14	Maßnahmenkonzept