
Landkreis Bad Dürkheim Nahverkehrsplan 2019

Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens

Stand: 13. August 2019

Zur Erklärung: Redaktionelle Hinweise in den Stellungnahmen werden im Rahmen der Synopse nicht dargestellt, aber in den NVP eingearbeitet.

1. Nachbargaufgabenträger

Seite | 2

1.1 Stadt Frankenthal (Pfalz) (18.04.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p><u>Linien 460/461:</u></p> <p>Es sollte geprüft werden, ob bei allen Fahrten, die in Frankenthal beginnen oder enden, eine Harmonisierung der Fahrpläne an Schul- und Ferientagen erfolgen kann. Das bedeutet, dass für Fahrten, die aktuell nur an Schultagen verkehren, an Ferientagen eine Fahrt mit gleicher Verkehrsfunktion und möglichst gleicher Zeitlage für den Normalfahrgast angeboten werden, aber z.B. nicht nötige Umwege über Schulen bei diesen Fahrten entfallen. Damit soll eine bessere Merkbarkeit der Fahrpläne erreicht werden und die Linie unabhängig vom Schulbetrieb eine gleichbleibende Angebotsqualität aufweisen.</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>Prüfung des Vorschlags erfolgt im Rahmen der nächsten Überplanung und Vergabe des Linienbündels.</p>
<p>In Frankenthal befindet sich die Vereinfachung des Linienvverlaufs in Form der Beseitigung der Stichfahrt zum Krankenhaus durch die Anlage einer neuen Haltestelle beim Kreisel an der Heßheimer Straße in der Prüfung.</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>Klärung nach erfolgter Prüfung bei der Stadt Frankenthal (Pfalz).</p>

1.2 Stadt Ludwigshafen (22.04.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass das Hochstraßenthema in Ludwigshafen auch im Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Dürkheim aufgegriffen wird. Allerdings ist darauf zu verweisen, dass die im Entwurf gewählten Formulierungen wie „Sanierung“ (Seite 37) bzw. „Brückenertüchtigungen und Hochstraßensanierungen“ (Seite 73) oder „Abriss“ (Seite 44) so nicht zutreffend sind. Richtig ist, dass bei beiden Hochstraßen ein kontrollierter Rückbau bei gleichzeitigem bzw. anschließendem Neubau erfolgt. Im Falle der Hochstraße Nord wird derzeit das Planfeststellungsverfahren für den Bau einer ebenerdigen Stadtstraße durchgeführt, die Neubaulösung für die Hochstraße Süd ist derzeit noch offen.</p>	<p>redaktionelle Überarbeitung der Formulierung im NVP</p>

<p>Positiv ist zu erwähnen, dass die Angebote im Landkreis durch B+R- oder P+R-Anlagen erhöht werden sollen, ggf. auch nur als Zwischenlösungen zur Abdeckung eines temporären Mehrbedarfs. Aus Sicht der Stadt Ludwigshafen wären hierzu konkretere Aussagen zu potentiellen Standorten wünschenswert.</p>	<p>Ergänzung des NVP: <i>„Konkrete Standorte bedürfen bzgl. der Potentiale und der Kosten noch einer detaillierten Untersuchung.“</i></p>
<p>Erfreulich ist auch, dass zusätzliche Schnellverkehre auf der Schiene vom Landkreis unterstützt werden. Während weitere Beschleunigungsmaßnahmen auf dem Streckenverlauf der RHB im Ludwigshafener Stadtgebiet noch möglich und auch geplant sind, erscheint uns als Stadt Ludwigshafen der Bau eines eigenen Gleiskörpers für die RHB im Stadtgebiet als unrealistisch. Ebenso wenig dürfte der zweigleisige Ausbau zwischen Bad Dürkheim – Freinsheim – Frankenthal – Ludwigshafen Mannheim von Erfolg gekrönt sein, auch wenn dies aus Sicht der Stadt Ludwigshafen eine deutliche Verbesserung darstellen würde. Dies gilt insbesondere dann, wenn mit dem Bau der Flomersheimer Kurve eine direktere Fahrt aus dem nördlichen Landkreisgebiet nach Ludwigshafen und Mannheim ermöglicht würde.</p>	<p>Nr. 6.2: Text <i>„insbesondere ein eigener Gleiskörper“</i> wird gestrichen</p>
<p>Der Ausbau von Radschnellverbindungen bzw. die Optimierung des Radwegenetzes allgemein wird auch seitens der Stadt Ludwigshafen angestrebt. Um hier eine Abstimmung der Maßnahmen zu ermöglichen, sollten die Streckenführung der geplanten Radverkehrsverbindungen und die Übergabepunkte an die benachbarten Kreise und Städte im Nahverkehrsplan genannt werden.</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP. NVP benennt die Schnittstellen zu den anderen Verkehrsarten. Die Festlegung der konkreten Route von Radschnellwegen ist der Fachplanung vorbehalten.</p>
<p>Die Einführung von Pendlerschnellbuslinien ist aus unserer Sicht durchaus eine Möglichkeit zur Steigerung der Attraktivität im ÖPNV. Daraus ergeben sich für uns die Fragen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • ob der bereits beschlossene Schnellbus Deidesheim – Mannheim-Nord auch Haltestellen in Ludwigshafen mit Übergang zum städtischen Netz bedient und • ob weitere Potentiale für zusätzliche Schnellbusverkehre z. B. von Wachenheim, Bad Dürkheim oder Freinsheim in das Stadtgebiet von Ludwigshafen oder in den Mannheimer Norden gesehen werden. <p>Wir hatten diesbezüglich bei der Befragung im Rahmen des Projektes der Hochschule Ludwigshafen zur „Klimafreundlichen Mitarbeitermobilität“ die Anregung, Schnellbusse von Bad Dürkheim nach</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP. Potentiale für weitere Schnellbusverbindungen werden vom Landkreis im Kontext mit den Finanzierungsspielräumen derzeit nicht gesehen.</p>

<p>Ludwigshafen fahren zu lassen. Dadurch könne z. B. in Richtung BASF eine schnellere Reisezeit erreicht werden bei gleichzeitiger Entlastung der RHB, um dort zusätzliche Kapazitäten für Neukunden an den Unterwegshalten zu schaffen.</p>	
---	--

1.3	Kreisverwaltung Donnersberg (07.05.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
Keine Bedenken		

2. Behörden

2.1	Kreisverwaltung Bad Dürkheim – Untere Landesplanungsbehörde, (30.04.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>Der vorliegende Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Dürkheim geht auf die gestellten Anforderungen (Ziele und Grundsätze) der Raumordnung ein. Positiv hervorzuheben ist, dass der Nahverkehrsplan über die Aufgabenstellung zur Abbildung des ÖPNV hinausgeht und den Mobilitätsverbund sowie das Mobilitätsmanagement berücksichtigt.</p>	Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP	
<p>Ebenfalls positiv hervorzuheben ist, dass – auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung im Landkreis Bad Dürkheim, mit einem deutlichen Anstieg des Bevölkerungsanteils der über 60-jährigen (S. 21 NVP) – der barrierefreie Ausbau aller SPNV-Haltestellen vorzusehen ist. Zudem sollen die Bushaltestellen ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden. Hierbei wurde jedoch die Einschränkung gemacht, dass in Orten über 300 Einwohnern, mindestens 1 Haltestelle barrierefrei sein sollte. Bei der konkreten Betrachtung (S. 61 NVP) fällt auf, dass derzeit 4 Haltestellen barrierefrei ausgebaut sind, 4 Haltestellen sind zwingend auszubauen, bei 12 Haltestellen ist ein Ausbau nötig.</p> <p>Im Übrigen ist der Ausbau nachrangig oder nicht nötig. Dies entspricht einer Zielvorgabe von gerade einmal 6% der Haltestellen im Landkreis.</p> <p>Auch unter dem Aspekt, dass aufgrund der Kosten, sowie der technischen Möglichkeiten nicht sämtliche Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden können, ist an den Wegebausträger der Appell zu richten, dass vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, der eigenen touristischen Zielstellung (Modellregion barrierefreier Tourismus) der ÖPNV grundsätzlich barrierearm genutzt werden sollte und der Ausbau von barrierefreien Haltestellen grundsätzlich sinnvoll über das Maß des hier dargestellten Notwendigen hinausgehen sollte.</p>	<p>Keine Änderung</p> <p>Die Zielsetzungen und die Vorgehensweise zur Bildung von Prioritäten zum barrierefreien Umbau von Haltestellen entsprechen den verbundweit einheitlichen Empfehlungen des VRN.</p>	
<p>Im Weiteren wird auf S. 51 sowie auf S. 150 NVP die Erreichbarkeit des Einzelhandels angesprochen. Dabei wird eine maximale Entfernung des Einzelhandels zur nächstgelegenen Haltestelle von 200 Metern angegeben. Die Kommunen sind anhand der</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>Prüfung des Vorschlags erfolgt im Rahmen der nächsten Überplanung</p>	

<p>raumplanerischen Vorgaben gehalten, ihre Ansiedlungspolitik in Abstimmung mit dem ÖPNV-Netz vorzunehmen. Es ist festzustellen, dass einige Einzelhandelsbetriebe nicht innerhalb der 200 Meter-Vorgabe erreichbar sind. Für künftige Ansiedlungen ist darauf hinzuwirken, dass die 200 Meter-Vorgabe in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger möglichst deutlich unterschritten wird. Weiterhin sollte gerade bei Haltestellen, die der Erreichbarkeit des Einzelhandels dienen, zwingend auf Barrierefreiheit geachtet werden</p>	<p>und Vergabe des Linienbündels.</p>
<p>Auf den Seiten 63 ff. NVP wird die Vernetzung des ÖPNV mit dem MIV und insbesondere dem Radverkehr erörtert, sowie auf S. 73 NVP zudem das Thema der Fahrradvermietung beleuchtet. Das Fahrrad ist vor dem Hintergrund steigender Elektrifizierungsraten (E-Bike) von wachsender Bedeutung auch für die Überwindung größerer Strecken (10 - 15 km) geeignet. Auch wenn die Auslastung der B+R-Stationen an den Knotenpunkten lediglich bei ca. 35% liegt, ist ein weiterer Ausbau, insbesondere für E-Bikes"(Fahrradboxen) zukünftig zu forcieren. Eine gute Zuwegung ist nicht nur zu den Haltepunkten des ÖPNV sondern insgesamt vorzusehen. So sollten die Kommunen als Träger der Verkehrsplanung und Wegebau last dem Fahrrad zukünftig ein entsprechend Gewicht für die Überwindung der letzten Wegestrecke zwischen Wohnung/ Arbeitsplatz/ Einkauf und Haltestelle beimessen. Hierzu sind zwingend eine nachhaltige Verdichtung des Grundnetzes sowie die Ergänzung eines regionalen Radwegenetzes erforderlich. Auch hier sollten die Grundsätze der Barrierefreiheit beachtet werden.</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>NVP benennt die Schnittstellen zu den anderen Verkehrsarten. Die Festlegung der konkreten Maßnahmen ist der Fachplanung vorbehalten.</p>
<p>Bei der Ausgestaltung eines regionalen/ überregionalen Radwege-Pendlernetzes sind insbesondere die Korridore Grünstadt-Worms/Frankenthal; Bad Dürkheim - Ludwigshafen/Frankenthal; Neustadt-Haßloch-Ludwigshafen/Speyer sowie Grünstadt-Bad Dürkheim-Neustadt-Landau zu berücksichtigen. Der Verknüpfung der Radwege mit den Angeboten des ÖPNV kommt dabei im NVP eine besondere Bedeutung zu.</p> <p>Die regionsweite Beschilderung des Radwegenetzes muss dabei zukünftig stärker an den Bedürfnissen von Pendlern unter Berücksichtigung der vorhandenen Angebote (z.B. Fahrradverleihstation) sowie den Anknüpfungspunkten des ÖPNV erfolgen und damit die touristische Ausschilderung deutlich ergänzen</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>NVP benennt die Schnittstellen zu den anderen Verkehrsarten. Die Festlegung der konkreten Route und der Wegweisung ist der Fachplanung vorbehalten.</p>

Da dies überwiegend Aufgaben der kommunalen Verkehrsplanung sind, können in den Nahverkehrsplan diesbezüglich nur noch kleinere Ergänzungen zu den, von den Kommunen wahrzunehmenden Aufgaben, erfolgen	
Wir bedanken uns für den insgesamt gut ausgearbeiteten Nahverkehrsplan und die darin – aus unserer Sicht wichtigen - enthaltenen Punkte, insbesondere in Verknüpfung zum Radverkehr	Kenntnisnahme

2.2 Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz – Außenstelle Speyer (10.05.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
<p>Folgende Anmerkungen möchten wir Ihnen auf diesem Weg mitteilen.</p> <p>Im Einzelnen sind dies:</p> <p>Liniensteckbrief(e) Ziffer 7.4, Seite 114 ff:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bündel Grünstadt: Die Linien des Bündels sind bis einschließlich 09.12.2023 konzessioniert (nicht 10.12.2023) Redaktioneller Hinweis: VLL Verkehrsbetriebe Leininger Land - Eistal-Bus GmbH (lt. HR); <u>nicht</u> Verkehrsbetriebe Leiningerland EistalBus GmbH ○ Der Bürgerbus Freinsheim - Linie 475 (S. 129): Konzessionsinhaber ist die VG Freinsheim, Laufzeit bis einschließlich 30.06.2021. ○ Bündel Bad Dürkheim: Die Linien 485 – 488 (Seite 134 – 137) haben eine Laufzeit bis 30.06.2020; nicht 12.12.2020 (richtige Datum ist auch auf S. 14 festgehalten). ○ Die Linien 497 bis 499 (Seite 138 – 140) gehören nicht zum Linienbündel Bad Dürkheim und sind eigenwirtschaftliche Verkehre, die auf die Fa. BVZ Busverkehr Zipper GmbH (nicht VLL) konzessioniert sind. Laufzeit bis 31.10.2020, nicht 12.12.2020. 	<p>redaktionelle Überarbeitung entsprechend der Korrekturhinweise des LBM RP</p>

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">○ Bündel Neustadt – Los 1: Linie 510 (S. 141) ist bis einschließlich 31.12.2022 konzessioniert (nicht 11.12.2022). <u>Anm.</u>: möglicherweise ist dies im konzessionsrechtlichen Anhörungsverfahren allen Beteiligten nicht aufgefallen. Genehmigt wie beantragt. Evtl. muss das Enddatum korrigiert werden. Herr Weigl von der Palatina Bus GmbH ist informiert.○ Linie 518 (S. 145)
Konzessionsinhaber ist die Fa. Holiday-Park GmbH, Laufzeit bis einschließlich 27.03.2025. | |
|--|--|

3. Kreisangehörige Städte und Gemeinden

3.1	Verbandsgemeinde Lambrecht (Pfalz), (20.05.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>Der Entwurf des Nahverkehrsplanes des Landkreises Bad Dürkheim wurde in der letzten Sitzung des Verbandsgemeinderates am 09.05.2019 ausgiebig erörtert. Erfreut wurde die barrierefreie Ausbaumöglichkeit des Busbahnhofs in Lambrecht zur Kenntnis genommen. Gleichwohl wurden aber verschiedene Erforderlichkeiten festgestellt, die in dem Planentwurf nicht enthalten sind. Im Einzelnen sind zu nennen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einrichtung eines Halb-Stunden-Taktes des Busverkehrs der Linie 517 tagsüber zu den Stoßzeiten. Hier ist diese Linie stark frequentiert. 2. Einrichtung einer zusätzlichen Abendfahrt der Linie 517 ins Elmsteiner Tal 3. Überprüfung und Verbesserung der Abstimmung von Bus- und Bahn Ankunfts- und Abfahrtszeiten beim Busbahnhof Lambrecht 4. Einrichtung einer Wochenendverbindung bis nach Johanniskreuz zur Anbindung des Legelbachtals, welches mit EU-Mitteln z.Zt. touristisch aufgewertet wird, zum Haus der Nachhaltigkeit. 	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>Prüfung der Vorschläge erfolgt im Rahmen der nächsten Überplanung und Vergabe des Linienbündels.</p> <p>Hinweis: Auf der Linie 517 besteht an Sonn- und Feiertagen ein Angebot im Zweistundentakt bis Johanniskreuz sowie mittwochs einmal morgens und einmal nachmittags (Zeitraum: Anfang Mai bis Ende Oktober).</p>	

3.2 Verbandsgemeinde Wachenheim (22.05.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Landkreis zukünftig neue Instrumente zur Nahverkehrsplanung für ein nachhaltiges und umfassendes Mobilitätsangebot einsetzen möchte und sind dankbar für die Einrichtung der Buslinie 483	Kenntnisnahme
<p>Insbesondere in kleineren Kommunen ist das ÖPNV-Angebot eine wichtige Voraussetzung für annähernd gleiche Lebensbedingungen, Integration und Teilhabe. Einem bedarfsorientierten Verkehr kommt hierbei insbesondere für Senioren und Pendler eine zunehmende Bedeutung zu. Zur Grundversorgung gehört ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKWs. Hier steht der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, im Mittelpunkt.</p> <p>Diese Grundversorgung ist derzeit trotz der neuen Buslinie unzureichend.</p> <p>Eine Verbesserung, zumindest in der Stadt Wachenheim, ist jedoch einfach möglich. In der Stadt Wachenheim sollten dafür zusätzliche Ruftaxi-Haltestellen in der Nähe der Arztpraxen, der Einkaufsmöglichkeiten und der medizinischer Einrichtungen eingerichtet werden. Für Detailabsprachen stehen wir gerne zur Verfügung.</p> <p>Für Friedelsheim und Gönningheim bestehen derartige Möglichkeiten zukünftig vermutlich tagsüber, während der Praxisöffnungszeiten, gar nicht.</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>Für die Ruftaxi-Verkehre als lokale ÖPNV-Angebote werden im NVP keine Anforderungen festgelegt. Aus Sicht des Landkreises ist die Anforderung zu beachten, dass Ruftaxi-Angebote keine räumliche und zeitliche Konkurrenz zum Linienverkehr darstellen sollen.</p> <p>Hinweis: Die Einrichtung von Haltestellen liegt in der Planungshoheit der Gemeinden.</p>
Ein Shuttle on demand Angebot in der gesamten VG Wachenheim wäre hier grundsätzlich wünschenswert und könnte Abhilfe schaffen, gerne in Verknüpfung mit den Nachbarkommunen Bad Dürkheim und VG Deidesheim.	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>Prüfung des Vorschlages im Kontext mit der Klärung der Finanzierung erfolgt im Rahmen der nächsten Überplanung und Vergabe des Linienbündels.</p>
Die Anbindung der VG Wachenheim an den Bruch durch die Buslinie 483 ist sehr begrüßenswert. Bei der Anzahl der HIN –und RÜCK-fahrten gibt es eine Differenz von 3 Fahrten. Wie kommt dies zustande?	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>Differenzen in der Fahrtenzahl ergeben sich aus unterschiedlichen räumlichen und/ oder zeitlichen</p>

	Mobilitätsverflechtungen.
Die Bürger der Gemeinden Friedelsheim und Gönnheim bemängeln häufig, die schlechte Erreichbarkeit der RNV Bahnhöfe, die auch nicht durch das Ruftaxi angefahren werden. Die beiden RNV- Bahnhöfe dieser beiden Gemeinden liegen ca. 1,5 km vor der Ortslage. Dies stellt eine erhebliche Erschwernis in der Erreichbarkeit durch immobilere Nutzer dar und behindert auch den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV, da zudem die Anzahl der P&R Plätze in Gönnheim und Friedelsheim ist unzureichend.	Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP. Hinweis: Als Verknüpfungspunkte sind Wachenheim und Ellerstadt-Ost festgelegt.
Das bisherige Ruftaxi fuhr lediglich den Bahnhof Ellerstadt Ost an und war Zubringer zum Expresszug. In der Konsequenz bedeutete dies aber, dass die Mobilitätsangebote auf eine Verbindung pro Stunde für weniger mobile Nutzer eingeschränkt waren. Dies scheint sich auch zukünftig leider nicht zu ändern. Die lokalen Bahnhöfe werden nicht angefahren und Nutzer, die aus Friedelsheim oder Gönnheim zu einem DB Bahnhof wollen, bleiben auf ein Angebot, einmal in der Stunde, beschränkt. Dieses Procedere verkompliziert die Nutzung des ÖPNV unnötig. Die Nutzer werden zu einem überflüssigen Umstieg gezwungen weil die neue Buslinie den Bahnhof in DÜW nicht direkt anfährt. Zusätzliche Anbindungen an medizinische Versorgungseinrichtungen werden so nicht geschaffen.	Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP. Hinweis: Im straßengebundenen ÖPNV ist der Stundentakt im Landkreis die Regel.
Fahrradboxen wären auch an den Bahnhöfen In Friedelsheim, Gönnheim und Ellerstadt wünschenswert	Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP. Der NVP macht als Rahmenplan keine konkreten Vorschläge zur Schaffung von Infrastrukturen.

3.3	Verbandsgemeinde Deidesheim (28.05.2019)	
	Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP
	keine generellen Bedenken gegen den Entwurf des NVP	Kenntnisnahme
	keine generellen Bedenken gegen den Entwurf des NVP Es wäre jedoch wünschenswert, wenn in der gesamten VG Deidesheim die ÖPNV-Verbindungen in	Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP. Prüfung erfolgt im Rahmen der nächsten Überplanung und Vergabe

den Abendstunden verbessert werden.	des Linienbündels.
Für die Stadt Deidesheim bitten wir um Prüfung, ob eine dauerhafte Verlegung der Bushaltestelle am Bahnhof auf die Ostseite des Bahnhofs möglich ist. Hintergrund ist, dass das Bahnhofsgelände in privaten Händen ist und der Eigentümer hier bauliche Veränderungen in Erwägung zieht.	Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP. Bilaterale Klärung mit den Beteiligten (Gemeinde, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen).
Für die Gemeinde Ruppertsberg möchten wir mitteilen, dass bei der Bestandsaufnahme folgende Dinge noch nicht berücksichtigt sind: beide Haltestellen „Pfälzer Hof“ sind mittlerweile barrierefrei ausgebaut. Die südliche Haltestelle hat außerdem ein Wartehäuschen mit Regenschutz.	Redaktionelle Ergänzung im NVP

4. Verkehrsunternehmen

4.1	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (28.05.2019)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP	
<p>Auf Seite 37 ist ausgeführt:</p> <p><i>"...Mit der Einrichtung einer Schnellbusverbindung von Deidesheim in den Mannheimer Norden soll auf die zu erwartenden Verkehrsprobleme durch die Sanierung der Hochstraßen in Ludwigshafen reagiert werden. Perspektivisch soll die Einrichtung einer S-Bahn-Strecke Bad Dürkheim – Ludwigshafen – Mannheim erfolgen."</i></p> <p>In Bezug auf die angedachte Schnellbusverbindung weisen wir darauf hin, dass seitens der Städte Ludwigshafen und Mannheim ebenfalls i.V.m. der Hochstraßenthematik in Ludwigshafen die Einrichtung einer Busverbindung zwischen BASF und Sandhofen über die A6/Theodor-Heuss-Brücke vorgesehen ist. Wir schlagen hier zur evtl. Nutzung möglicher Synergieeffekte eine abgestimmte und koordinierte Vorgehensweise und Zusammenarbeit vor. Zur Perspektive einer S-Bahn-Strecke Bad Dürkheim – Ludwigshafen – Mannheim besteht aus unserer Sicht Unklarheit, ob diese aus der bestehenden Strecke der Rhein-Haardtbahn weiterentwickelt werden, diese ersetzen oder einen anderen Weg zwischen Bad Dürkheim und Ludwigshafen nehmen soll. Wir bitten um Erläuterung sowie enge Beteiligung bei der weiteren Vorgehensweise.</p>	<p>Keine Änderung bzw. Ergänzung des NVP.</p> <p>Klärung der Fragestellungen bilateral außerhalb des NVP.</p> <p>Hinweis: Die Aussage zu einer S-Bahn-Strecke Bad Dürkheim – Ludwigshafen – Mannheim ist als grundsätzliche Zielformulierung des Landkreises zu bewerten. Vorstellungen zur Ausgestaltung liegen noch nicht vor.</p>	
<p>Ohnehin besteht u.E. zwischen den auf den Seiten 45 und 73 getroffenen Aussagen zur Rhein-Haardtbahn (RHB, Linien 4/4A und 9 von rnv) ein Widerspruch.</p> <p>Auf Seite 45 heißt es in der mittleren Spalte:</p> <p><i>"... wurde der Fahrplan seit Juni 2016 um eine Expresslinie 9 ergänzt, die unter Auslassung kleinerer Halte einen schnellen Anschluss an den Fernverkehrsknoten in Mannheim sicherstellt. ..."</i></p> <p>Auf Seite 73 ist dagegen in der mittleren Spalte ausgeführt:</p> <p><i>"... Eine schnelle Verbindung zwischen dem Bereich „Weinstraße“ in das Zentrum der Metropolregion ist mittel- bis langfristig denkbar. Allerdings nur, wenn entsprechende Infrastrukturmaßnahmen realisiert"</i></p>	<p>Übernahm des Textvorschlages der rnv (der dortige Reisezeitvergleich wird auf Bad Dürkheim – Mannheim angepasst)</p>	

werden. Die RHB verkehrt im Landkreisgebiet schnell, sobald sie jedoch das Stadtgebiet von Ludwigshafen erreicht, gehen Reisezeitvorteile wieder verloren. Aus Sicht des Landkreises sind wirksame Beschleunigungsprogramme, insbesondere ein eigener Gleiskörper, erforderlich. ..."

Die Fahrzeit der derzeit stündlich verkehrenden Expresslinie 9 beträgt im Abschnitt zwischen Ruchheim und Mannheim Hauptbahnhof 24 Minuten und ist damit - auch ohne eigenen Gleiskörper - 7 Minuten kürzer gegenüber den Fahrten der Linie 4/4A mit Bedienung aller Halte. Nach Zugang zusätzlicher, aktuell von rnv bereits bestellter Stadtbahnfahrzeuge ist i.V.m der Verdichtung des Stadtbahnangebots in Ludwigshafen im Zuge der Baumaßnahmen an der Hochstraße Nord beabsichtigt, in den Zeiten des Berufsverkehrs – auch weiterhin ohne eigenen Gleiskörper – diese Expressfahrten alle 20 Minuten durchzuführen. In wie weit dies letztendlich auf die Rhein-Haardtbahn in den bzw. aus dem Landkreis Bad Dürkheim durchgebundene Fahrten sein werden, muss zu gegebener Zeit zwischen den die Rhein-Haardtbahn tragenden Institutionen abgestimmt werden. Wir regen daher an, den vorgenannten Textabschnitt in der mittleren Spalte von Seite 73 wie folgt umzuformulieren:

"... Eine weitere Beschleunigung des Schienenverkehrs zwischen dem Bereich „Weinstraße“ und dem Zentrum der Metropolregion ist mittel- bis langfristig denkbar. Allerdings kann diese nur in Abstimmung mit den übrigen die Rhein-Haardtbahn tragenden Institutionen erfolgen und setzt die Realisierung entsprechender Fahrzeugbeschaffungen und/oder Infrastrukturmaßnahmen voraus.

Die RHB verkehrt im Landkreisgebiet schnell, sobald sie jedoch das Stadtgebiet von Ludwigshafen erreicht, gehen bei Weiterführung als reguläre Stadtbahnlinie 4/4A Reisezeitvorteile wieder verloren. Dagegen beträgt die Fahrzeit der Expresslinie 9 im Abschnitt zwischen Ruchheim und Mannheim Hauptbahnhof nur 24 Minuten und ist somit 7 Minuten schneller als die Fahrten der Linie 4/4A. Nach Zugang zusätzlicher, aktuell von rnv bereits bestellter Stadtbahnfahrzeuge ist i.V.m der Verdichtung des Stadtbahnangebots in Ludwigshafen im Zuge der Baumaßnahmen an der Hochstraße Nord vorgesehen, die derzeit stündlichen Expressfahrten innerhalb von Ludwigshafen im Berufsverkehr auf einen 20-Minuten-Takt zu verdichten."

<p>In der Aufzählung der unterschiedlichen Mobilitäts-einschränkungen auf Seite 52 unter "Belange der Barrierefreiheit" fehlt als u.E. wichtige Betroffenengruppe sehbehinderte und blinde Menschen. Diese werden lediglich in Tabelle 2 auf Seite 54 aufgeführt</p>	<p>Ergänzung der Darstellung um „sehbehinderte und blinde Menschen“</p> <p>Hinweis: Die Aufzählung im NVP war als beispielhaft und nicht als abschließend angelegt.</p>
<p>Im Abschnitt 5.4 werden auf den Seiten 64 bis 66 ausschließlich P&R- sowie B&R-Anlagen und -Bedarfe an den normalspurigen Eisenbahnstrecken genannt. P&R- und B&R-Anlagen/Bedarfe entlang der meterspurigen Strecke der Rhein-Hardtbahn wären hier u.E. zu ergänzen.</p>	<p>Ergänzung des NVP im Kapitel 5.4:</p> <p><i>Für die RHB-Strecke sind im Landkreisgebiet weitere Park-and-Ride-Kapazitäten in Bad Dürkheim-Ost, Gönnsheim und Ellerstadt-Ost vorgesehen.</i></p>