

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar

*Ergänzungsband
Region Westpfalz*

2009

***Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar***

***Ergänzungsband
Region Westpfalz***

2009



Vorwort

Am 1. Dezember 2009 wird der VRN 20 Jahre alt. Seit dem Start im Jahre 1989 im Bereich von 11 Kreisen und kreisfreien Städten hat sich das Verbundgebiet kontinuierlich erweitert. So sind heute 24 Gebietskörperschaften Mitglied im VRN. Der Main-Tauber-Kreis trat im Jahre 2004 dem VRN bei. Als östlichst gelegene kommunale Gebietskörperschaft hat sein Beitritt die Ausweitung des VRN-Tarifs bis nach Würzburg mit sich gebracht.

Im Jahre 2006 wurde der Westpfalz-Verkehrsverbund in den Bereich des VRN integriert, so dass jetzt zwischen Zweibrücken und Tauberbischofsheim, Alzey und Wissembourg für ca. 3 Millionen Einwohner ein attraktives, aufeinander abgestimmtes Angebot im ÖPNV mit einem einheitlichen Tarif zur Verfügung steht.

Im Jahre 2008/09 wurden die Nahverkehrspläne der westpfälzischen Aufgabenträger überarbeitet und verabschiedet. Nun kann auch der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar aus dem Jahr 2006 um das Gebiet der Westpfalz ergänzt werden.

Mit dem um die Region Westpfalz ergänzten Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar liegt nun erstmals ein verbundweites Gesamtkonzept für den ÖPNV vor, das für den Schienenverkehr durch den Rahmenplan Rhein-Neckar-Takt 2020 ergänzt wird.

Der Rahmenplan Rhein-Neckar-Takt 2020 beschreibt die mittelfristigen Zielsetzungen des VRN im Schienenpersonennahverkehr. Der Plan ist mit den Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr abgestimmt. Gemeinsamer Nahverkehrsplan und Rhein-Neckar-Takt 2020 greifen wie Zahnräder ineinander und bilden die Grundlage für die weitere zukunftsgerechte Gestaltung des gesamten ÖPNV im VRN-Gebiet.

Mit der Realisierung der gesetzten ehrgeizigen Ziele kann die Attraktivität des ÖPNV auch in eher ländlich strukturierten Gebieten deutlich gesteigert werden. Dabei leistet der ÖPNV nicht nur einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion, sondern trägt auch zur Stabilisierung der Attraktivität der Region bei, indem er eine Alternative zum privaten PKW bietet.

Nun gilt es die Pläne mit Leben zu erfüllen und die formulierten Ziele auch umzusetzen. Hierzu wünsche ich allen Beteiligten viel Erfolg !

Werner Schreiner
Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH



Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Vorwort | 4 |
| Einführung | 6 |
| Raumstruktur der Westpfalz | 9 |
| Verkehrsangebot und Nachfrage | 19 |
| Schienenpersonennahverkehr und regionale Verbindungen | 24 |
| Angebotskonzept ab 2008/2009 | 26 |
| Maßnahmen der einzelnen Aufgabenträger | 30 |
| Abschätzung der finanziellen Auswirkungen | 38 |
| Konzept der Umsetzung und Wettbewerb | 40 |
| Ausblick | 43 |
| Verzeichnisse und Quellen | 44 |

Einführung

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) wurde 1989 gegründet. Seit seiner Gründung ist sein Bedienungsgebiet durch Aufnahme weiterer Landkreise, Städte und Gemeinden schrittweise angewachsen. Zum 1. Juni 2006 wurde das Verbundgebiet durch die Integration des WVV Westpfalz Verkehrsverbundes um das Gebiet der Westpfalz erweitert. Das Verbundgebiet vergrößerte sich dadurch auf insgesamt ca. 10.000 km² und umfasst nun auch die Städte Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken sowie den Landkreis Kusel, die gesamten Kreise Kaiserslautern, Südwestpfalz und Donnersbergkreis. In der Region Westpfalz gilt seitdem der VRN-Tarif.

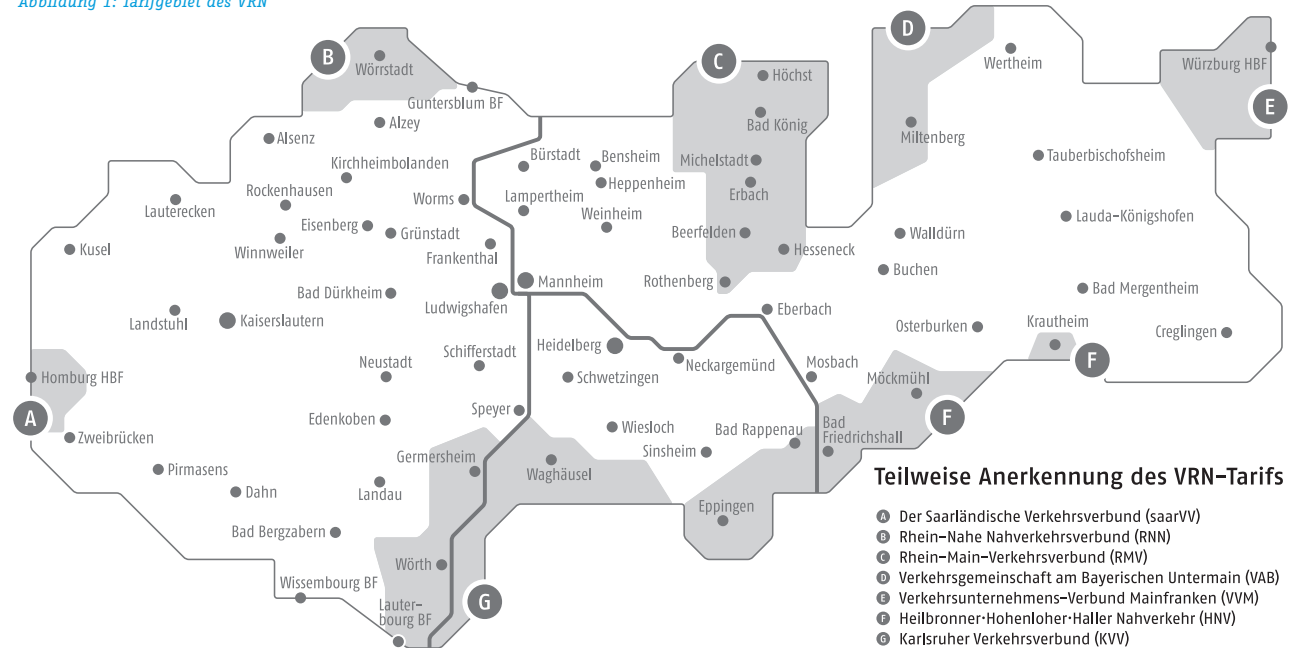
Als Dienstleister für die Aufgabenträger des Nahverkehrs hat der VRN die Fortschreibung der Nahverkehrspläne in der Westpfalz unterstützt. Vorrangiges Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, die Grundlage für die weitere positive Entwicklung des ÖPNV in der Westpfalz zu schaffen. Daher wird in der Nahverkehrsentwicklung Wert auf den Erhalt des bisher erreichten Qualitätsstandards im ÖPNV und, wo erforderlich, dessen Ausbau gelegt.

Die Nahverkehrspläne sollen ferner dazu dienen, rechtssichere und diskriminierungsfreie Wettbewerbsverfahren für die Genehmigung von Linienverkehren zu ermöglichen.

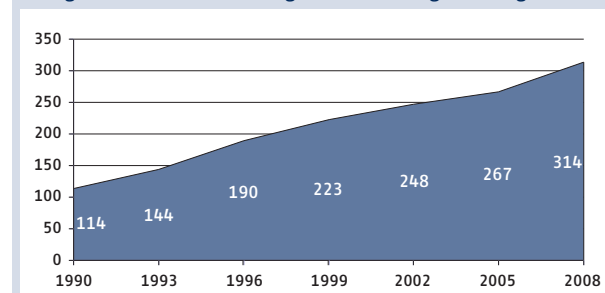
Diesen Anforderungen wird durch die Beschreibung des angestrebten Bedienungsniveaus in Produktsteckbriefen sowie der Erarbeitung von Linienbündeln Rechnung getragen.

Der hiermit vorgelegte „Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar – Region Westpfalz“ ergänzt den 2006 verabschiedeten „Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“ um den Teil des neuen Verbundgebietes und fasst die wesentlichen Punkte der einzelnen Nahverkehrspläne der ÖPNV-Aufgabenträger zusammen.

Abbildung 1: Tarifgebiet des VRN



Fahrgastzahlenentwicklung seit Verbundgründung in Mio.



Tarifeinnahmen seit Verbundgründung in Mio. Euro

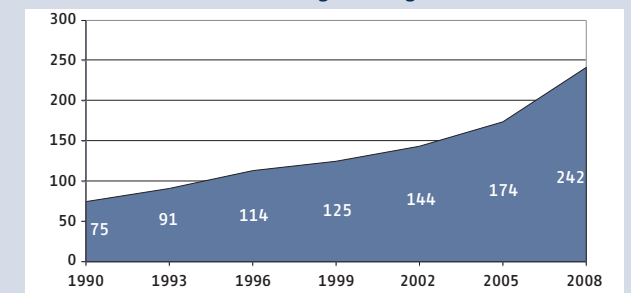
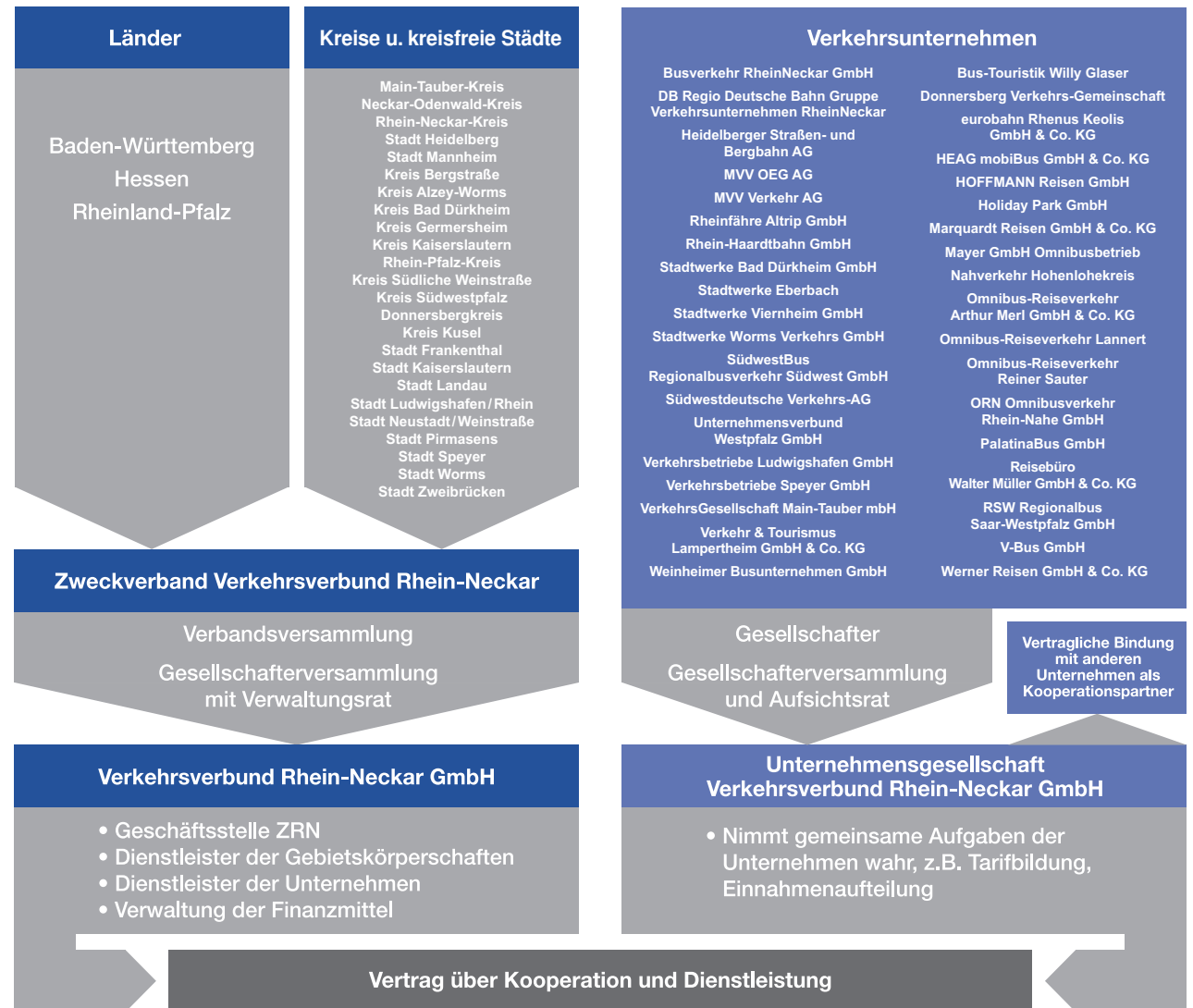


Abbildung 2: Entwicklung der Fahrgastzahlen und Einnahmen im VRN (Quelle VRN, 2009)

Die Verbundorganisation

Die Organisationsstruktur des VRN sieht eine klare Trennung der Ebene der Aufgabenträger und der Ebene der Verkehrsunternehmen vor. Im kommunalen Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) sind durch die Integration der Region Westpfalz nun insgesamt 24 Landkreise und kreisfreie Städte in den Bundesländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen zusammengeschlossen¹. Die Ebene der Verkehrsunternehmen wird durch die Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) gebildet, der derzeit 60 Unternehmen angehören. Die VRN GmbH wird von weiteren Kooperationspartnern unterstützt.

Trotz dieser organisatorischen Trennung ist es gelungen, diese Ebenen mit einem Höchstmaß an praktischer Kooperation über die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) miteinander zu verbinden. Die VRN GmbH und die ZRN GmbH stehen gleichberechtigt nebeneinander. Ihre gemeinsame Aufgabe ist es, den öffentlichen Nahverkehr im Verbundgebiet attraktiv zu gestalten. Die Rechte und Pflichten sowie die Inhalte und die Form der Zusammenarbeit regelt ein zwischen beiden Unternehmen geschlossener Kooperations- und Dienstleistungsvertrag.



¹ Zwei Landkreise sind nur mit einem Teilgebiet im ZRN vertreten (Landkreise Alzey-Worms und Germersheim).

Abbildung 3: VRN-Organisation



Verkehrspolitische Ziele

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wurde eine Nahverkehrskonzeption unter folgenden Zielsetzungen entwickelt:

- ▶ Sicherstellung einer notwendigen Mindestbedienung
- ▶ Abstimmung des Leistungsangebots bzgl. der Nachfrage
- ▶ Abstimmung der Fahrpläne und Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und dem Busverkehr sowie zwischen dem regionalen und städtischen Busverkehr
- ▶ Einführung bzw. Ausweitung des Ruftaxenverkehrs als Ergänzung zum Linienverkehr

Diese verkehrspolitischen Ziele münden in eine Angebotskonzeption, welche die ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 (3) PBefG beschreibt.

Nahverkehrspläne der Aufgabenträger, Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar – Region Westpfalz

Gemäß dem Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform (1)² und den Landesgesetzen zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (2) wird den Landkreisen und kreisfreien Städten die Aufgabenträgerfunktion im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zugewiesen. Wichtiger Bestandteil dieser Aufgabenträgerschaft ist die Zuständigkeit für die Erstellung von Nahverkehrsplänen.

Alle Aufgabenträger im VRN sind sich darüber einig, dass die den jeweiligen Aufgabenträgern zugeordnete Zuständigkeit nicht zu einer Zersplitterung der Nahverkehrsplanung führen darf. In der Westpfalz wurde daher 2002 ein gemeinsames Vorgehen zur Fortschreibung und Aufstellung der Nahverkehrspläne beschlossen. Da die damalige „Rahmenvorgabe zur Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne

im Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund“ (3) den Anforderungen des „Arbeitsprogramms zur Fortschreibung der Nahverkehrspläne im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ Rechnung trägt, konnte sie auch weiterhin die Grundlage der Nahverkehrspläne in der Westpfalz bilden. In ihm sind die wesentlichen Inhalte, die Systematik, die Arbeitsmethoden und das Aufstellungsverfahren für die Erstellung der einzelnen Nahverkehrspläne beschrieben.

Die ÖPNV-Aufgabenträger in der Westpfalz haben 2005 die Aufgabe, den jeweiligen Nahverkehrsplan fortzuschreiben, an den Zweckverband übertragen. Die Fortschreibung erfolgte in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern und unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen sowie den Trägern öffentlicher Belange.

Für den Zeitraum ab 2009 wird mit den Nahverkehrsplänen der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in der Westpfalz vorgegeben. Der Nahverkehrsplan beinhaltet Bedienungshäufigkeiten, Eckzahlen zur Fahrleistung sowie Mindeststandards für die Qualität der Verkehrsleistung und der Verkehrsinfrastruktur (z.B. Haltestellen). Die zur Erreichung der angestrebten Verkehrsbedienung notwendigen Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkonzept beschrieben.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans müssen Festlegungen getroffen werden, die für die Genehmigung von Linienverkehren vor dem Hintergrund des Wettbewerbsrechts zu rechtssicheren und diskriminierungsfreien Verfahren führen. Diesen Anforderungen wird durch die Beschreibung des angestrebten Bedienungsniveaus in Produktsteckbriefen sowie der Erarbeitung von Linienbündeln Rechnung getragen.

§ 8 Abs. 3 PBefG definiert die Funktion des Nahverkehrsplanes im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Dabei überlässt das Personenbeförderungsgesetz den Ländern die genaueren Regelungen zum Aufstellungsverfahren und den Inhalten dieser Pläne. Landkreise und kreisfreie Städte sind gemäß § 8 Abs. 1 des Landesgesetzes Rheinland-Pfalz über den öffentlichen Personennahverkehr (NVG) (4) verpflichtet, zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan zu erstellen. Im Nahverkehrsplan sollen Ziele und Rahmenvorgaben für die langfristige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt werden³.

Mit dem Erlass des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) im Jahr 2002 liegt ein besonderes Gewicht auf der Anhörung von Behindertenbeauftragten und Behindertenbeiräten bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen (§ 8 Abs. 3 Satz 3+4 PBefG). Folgende Bestimmungen ergänzen die bisherigen Aussagen des § 8 Abs. 3 PBefG: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“ (§ 8 Abs. 3 Sätze 3 PBefG).

² Alle Quellenangaben befinden sich am Schluss.

³ Die für den ÖPNV relevante EU-Verordnung 1370/2007 macht eine Anpassung des PBefG erforderlich. Solange ein neues bzw. überarbeitetes Gesetz noch nicht beschlossen ist, behalten die Nahverkehrspläne im übrigen Verbundgebiet ihre Gültigkeit.



Raumstruktur der Westpfalz

Bestandsaufnahme Raumstruktur und Nachfragepotenziale des ÖPNV

Die deutsche Ministerkonferenz für Raumordnung hat im April 2005 die Region Rhein-Neckar in den Kreis der Metropolregionen Deutschlands aufgenommen. Bei den Metropolregionen handelt es sich um funktionale Verflechtungsräume mit herausragenden Funktionen im internationalen Maßstab, die Ausstrahlungs- und Impulswirkungen auf ihr weiteres Umland haben. Die Region Westpfalz, die seit 2006 zum Verbundgebiet gehört, grenzt westlich an diese Metropolregion an.

Vorgaben der Raumordnung

Die verbindlichen Vorgaben auf Landesebene bilden im rheinland-pfälzischen VRN-Gebiet das seit dem 25. November 2008 gültige Landesentwicklungsprogramm IV Rheinland-Pfalz (5). Ergänzend definiert das im Jahr 2000 verabschiedete Landesverkehrsprogramm die angestrebte Verkehrsqualität und die Ziele der Verkehrsentwicklung bis 2010. Diese Vorgaben werden auf der Ebene der Regionalplanung im Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz konkretisiert. Die Aussagen der Nahverkehrspläne haben sich in die raumplanerischen Vorgaben einzufügen bzw. müssen mit ihnen übereinstimmen. Seit November 2004 ist der Regionale Raumordnungsplan (ROP) Westpfalz (6) verbindlich und ersetzt die Rahmenkonzeptionen aus den 90iger Jahren. Aussagen die Verkehrsinfrastruktur betreffend werden auf den Seiten 37ff. dargestellt. Wichtigster Ansatz ist die Feststellung „Generell ist bei der Gestaltung von Verkehrsangeboten auf eine Vernetzung von Verkehrsträgern hinzuwirken; es ist eine verkehrsträgerübergreifende Verbindung verschiedener Verkehrsmittel und Transportsysteme anzustreben...“ (ebd., S. 41).

Als großräumige Verbindung im ÖPNV sind im LEP IV Saarbrücken – Landstuhl – Kaiserslautern – Mannheim und als überregionale Verbindung Kaiserslautern – Rockenhausen – Bingen genannt. Alle weiteren ergänzenden Verbindungen des LEP IV sowie die im ROP Westpfalz festgelegten regionalen Verbindungen sind in Karte 1 (Seite 11) dargestellt.

In der Westpfalz wird dem durch regionale Verkehrsverbindungen Rechnung getragen: die Ober- und Mittelzentren werden durch den SPNV oder Regiolinien im Stundentakt miteinander verknüpft. Die Grundzentren sind durch die flächenhafte Erschließung im Linienverkehr und mit Ruftaxen an dieses Regionalnetz angeschlossen. Damit wird auch den Festlegungen des LEP, der in „weiterer Verdichtungsraum“ und „Ländlicher Raum“ unterscheidet, gefolgt.

Gemäß ROP sind im Sinne der Herstellung gleichwertiger und nachhaltiger Lebensbedingungen sowie zur Standortaufwertung die Angebote im Personennah-, aber auch Fernverkehr, zu sichern und zu verbessern. Die meisten Zielfestlegungen betreffen den Schienenpersonenfern- und -nahverkehr, die in die Zuständigkeit des ZSPNV-Süd als Aufgabenträger fallen. Für die Bedienung im straßengebundenen ÖPNV relevant sind folgende Festlegungen:

- ▶ „Die Personennahverkehrsbedienung ist im Rahmen des Integralen Rheinland-Pfalz-Taktes zu sichern und zu verbessern; dies gilt sowohl für die Schienen- als auch für die Regionalbusverbindungen.“ ... (ROP Westpfalz 2004, S. 42)
- ▶ Die Definition der Erreichbarkeitszeiträume bezogen auf das Zentrale-Orte-System und deren Verflechtungsräume (ROP Westpfalz 2004, S. 8)

Auf einzelne Aspekte, beispielsweise Vorrangflächen für Naturschutz oder Konversionsstandorte und deren Entwicklungsziele, wird in der Bewertung und Angebotskonzeption für die jeweiligen Aufgabenträger näher eingegangen, soweit sie für die Nahverkehrsentwicklung relevant sind. Die Region Westpfalz ist von der Bevölkerungsdichte her überwiegend dem ländlichen Raum zugeordnet.

Zentrale Orte und strukturräumliche Gliederung

Das räumliche Grundgerüst basiert auf dem System der zentralen Orte mit ihren spezifischen Versorgungs- und Wirtschaftsfunktionen sowie dem funktionalen Verkehrsnetz mit differenzierten Verbindungsfunktionen. Ziel der regionalen Siedlungsentwicklung ist es, eine weitere flächenhafte Zersiedlung zu vermeiden und die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung auf Zentrale Orte am funktionalen Verkehrsnetz auszurichten. In Karte 1 (Seite 11) sind diese Entwicklungsbereiche nachrichtlich wiedergegeben. Für die ausgewiesenen Entwicklungsbereiche soll ein leistungsfähiger ÖPNV eine gute Erreichbarkeit und Verbindung der Zentralen Orte gewährleisten. Hierbei kommt dem SPNV eine entscheidende Rolle zu.

Innerhalb dieses Systems der Zentralen Orte sind die Oberzentren als Versorgungszentren großstädtischer Prägung zu entwickeln. Sie haben die Aufgabe, die gesamte Region mit hochqualifizierten Leistungen im sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereich zu versorgen. Ausgewiesenes Oberzentrum in der Westpfalz ist Kaiserslautern. Mittelzentren sind Dahn, Kirchheimbolanden, Kusel, Landstuhl, Pirmasens und Zweibrücken. Ramstein-Miesbach, Lauterecken, Eisenberg und Rockenhausen sind im LEP IV nun ebenfalls als „Mittelzentrum“ festgelegt.



Neben überörtlichen Grundversorgungsaufgaben haben die Mittelzentren die Aufgabe, den gehobenen, seltener auftretenden, spezialisierten Bedarf, insbesondere an öffentlichen und privaten Dienstleistungen für ihren jeweiligen Mittelbereich zu befriedigen. Die Mittelzentren sollen Entlastungsfunktionen gegenüber den teilweise überlasteten Kernbereichen des Verdichtungsraumes übernehmen. Sie sind darüber hinaus zu Schwerpunkten des produzierenden Gewerbes auszubauen mit dem Ziel, Arbeitsplätze innerhalb des jeweiligen Mittelbereichs bereitzustellen. Ober- und Mittelzentren sind ebenfalls in der Karte 1 (Seite 11) dargestellt.

Wohnbevölkerung und demografische Entwicklung

Das Statistische Landesamt (7) weist für Rheinland-Pfalz einen ausgeprägten Bevölkerungsrückgang (Karte 2/Seite 12) bis zum Jahr 2020 aus. Dabei wird die räumliche Dimension des demografischen Wandels vielfach in ihrer Bedeutung unterschätzt. Damit einher gehen die Änderungen der Siedlungsstruktur und der Nachfrage nach Dienstleistungen und Infrastruktur. Die Kommunen reagieren u.a. mit veränderten Schulentwicklungsplänen und suchen zudem nach Umnutzungsmöglichkeiten leer stehender Gebäude. Das Angebot im ÖPNV wird auf diese Entwicklungen ebenfalls konzeptionell reagieren müssen, wobei dies nicht automatisch eine Veränderung des Fahrtenangebots und der Nachfrage zur Folge hat.

Die Wohnbevölkerung – und somit auch die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Karte 3/Seite 13) – verteilen sich in den ländlich strukturierten Bereichen überwiegend auf kleinere Gemeinden, teilweise auch auf kleinere Wohnplätze. Daher stellt diese Struktur die Versorgung mit einem Nahverkehrsangebot vor besondere Herausforderungen. Für die Westpfalz hat die Planungsgemeinschaft Westpfalz

Kennzahlen der regionalen Entwicklung (8) herausgegeben, die den allgemeinen Trend des Bevölkerungsrückganges auch für die Westpfalz im Grundsatz bestätigen. Die neueste Modellrechnung weist für den Zeitraum 2006 auf 2020 einen regionalen Rückgang von 6,7 % aus (im Vergleich für das Land Rheinland-Pfalz wird ein Rückgang von 3,2 % prognostiziert). Ist der Rückgang in den Kreisen Donnersbergkreis und Kaiserslautern noch unter 6 %, so liegt der Rückgang in den Städten Kaiserslautern und Zweibrücken sowie im Landkreis Kusel zwischen 7 und 9 %. Den stärksten Rückgang weist mit über 20 % die Stadt Pirmasens auf, hier sind der Rückgang der erwerbstätigen Bevölkerung sowie der Kinder und Jugendlichen besonders stark. Verbunden mit der Einwohnerentwicklung ist auch eine Veränderung der Altersstruktur. Folgende Verschiebungen sind dabei in der Region Westpfalz bedeutsam:

Schüler

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr stellt das größte Nachfragepotenzial im regionalen ÖPNV dar. Eine sichere Beförderung der Schüler zwischen ihrem Wohnort und der Schule ist eine der wichtigsten Aufgaben des öffentlichen Nahverkehrs. Das Schulgesetz von Rheinland-Pfalz ist in den vergangenen Jahren mehrfach geändert worden (9) mit Folgen für die Schulinfrastruktur und den Schülerverkehr. Denn neben dem Wegfall von Einzugsbereichen für die weiterführenden Schulen ist eine umfassende Schulstrukturreform angestoßen worden: Es sind Regionalschulen im Sekundarbereich I gebildet worden, die Hauptschulen sollen innerhalb einer Übergangszeit zukünftig ganz entfallen. Die gegenwärtige Schulstruktur und die Zahl der Schüler sind in Karte 4 (Seite 14) dargestellt. Zudem besteht bei Realschulen und Gymnasien gelegentlich innerhalb der Landkreise keine ausreichende Versorgung mit entsprechenden Schulplätzen; ebenso ist durch die freie Schulwahl keine klar definierte

Wohnort – Schulort Beziehung mehr vorgegeben. Daher muss sich der ÖPNV bei der Schülerbeförderung jedes Schuljahr neu auf die aktuellen Verflechtungen ausrichten. Aufgrund der andauernden Bildungsdebatte und der damit einhergehenden Reformen an Schulen hatten in der Region Westpfalz schon einige Schulen den Ganztagschulbetrieb aufgenommen. Die Busbedienung der Ganztagschulen, soweit diese schon feststanden, wurde in den Nahverkehrskonzeptionen berücksichtigt.

Pendlerbeziehungen

In den Karten 5 bis 8 (Seite 15 – 18) sind die Pendlerbeziehungen der Westpfalz schematisch dargestellt. Abgebildet sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die ihren Wohnsitz in der Westpfalz haben, und deren Pendlerbeziehungen zu anderen Städten und Landkreisen sowie die Binnenpendler. Hierbei ist zu beachten, dass über Beamte, Selbstständige und Freiberufler keine Aussagen getroffen werden können. Das grundsätzlich vorhandene Fahrgastpotenzial des ÖPNV im Berufsverkehr ist somit nicht vollständig dargestellt. Die Karten ermöglichen dennoch eine Einschätzung und Bewertung der Verflechtungen, die zwischen den Gebietskörperschaften bestehenden. Aus den Karten wird deutlich, dass sich die Pendlerverflechtungen innerhalb der Westpfalz konzentrieren. Dabei erkennt man die überragende Bedeutung des Oberzentrums Kaiserslautern. Die Pendlerbeziehungen in die Vorder- und Südpfalz sind vergleichsweise schwach ausgeprägt. Dagegen gibt es von Teilen der Westpfalz – insbesondere im Raum Zweibrücken – ausgeprägte Pendlerbeziehungen zum Saarland.

Hervorzuheben ist noch die Tatsache, dass mehr als 50 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Westpfalz in dem Landkreis bzw. der Stadt arbeiten, in dem sie auch wohnen. Dies entspricht in etwa den bundesweiten Verhältnissen.



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

Struktur- und räumliche Gliederung im VRN-Gebiet Westpfalz

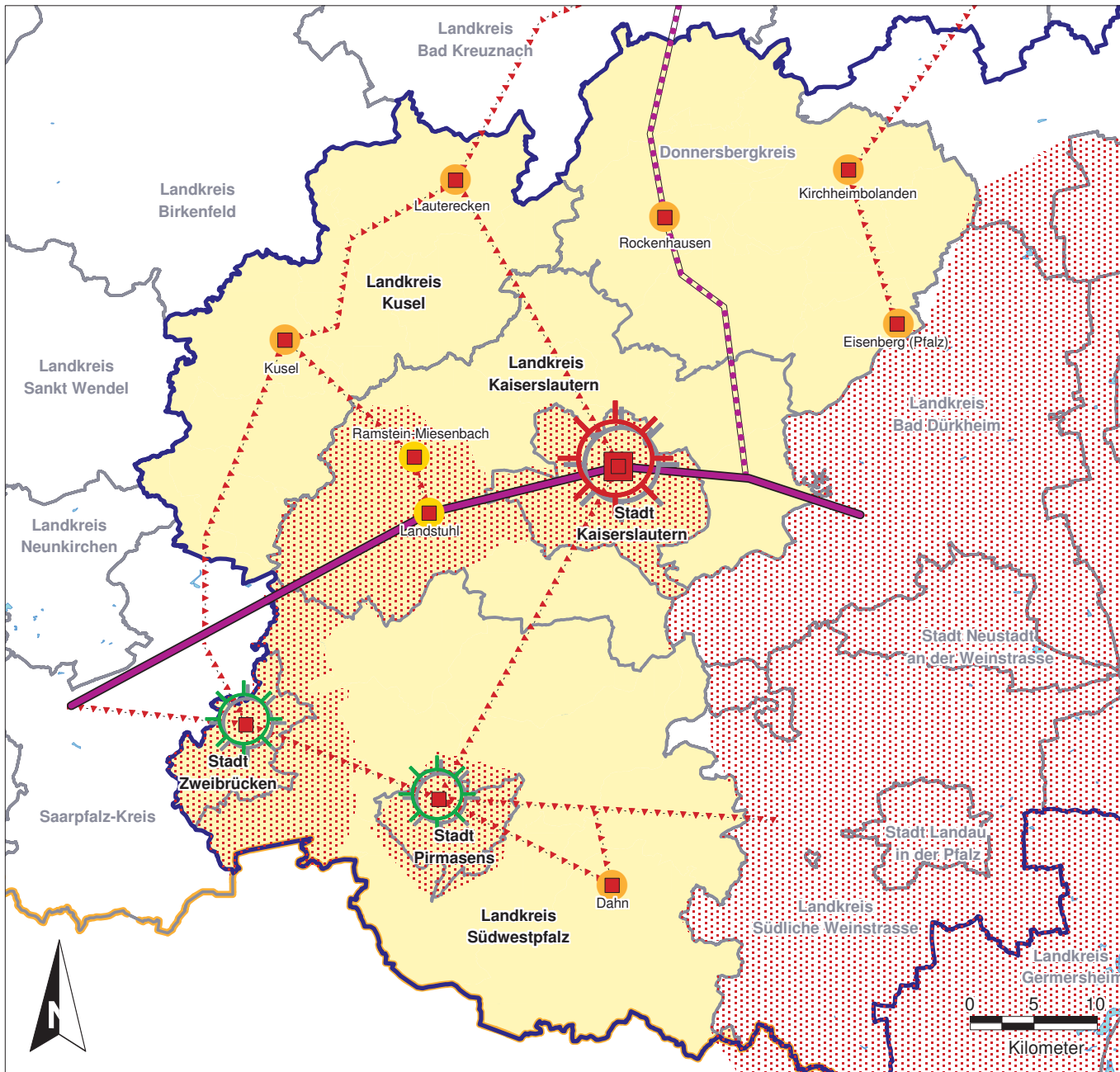
- VRN-Gebiet Westpfalz
- VRN-Verbundgebiet
- Raumstruktur**
- Verdichtungsraum
- Landesweit bedeutsame Schwerpunkte**
- Oberzentraler Entwicklungsschwerpunkt
- Landesweit bedeutsamer Arbeitsmarktschwerpunkt
- Zentrale Orte**
- Oberzentrum
- Kooperierendes Zentrum (verpflichtend)
- Kooperierendes Zentrum (freiwillig)
- Funktionales Schienennetz (mit RegioLinien)**
- Großräumige Schienenverbindung
- Überregionale Schienenverbindung
- Regionale Schienenverbindung und RegioLinien

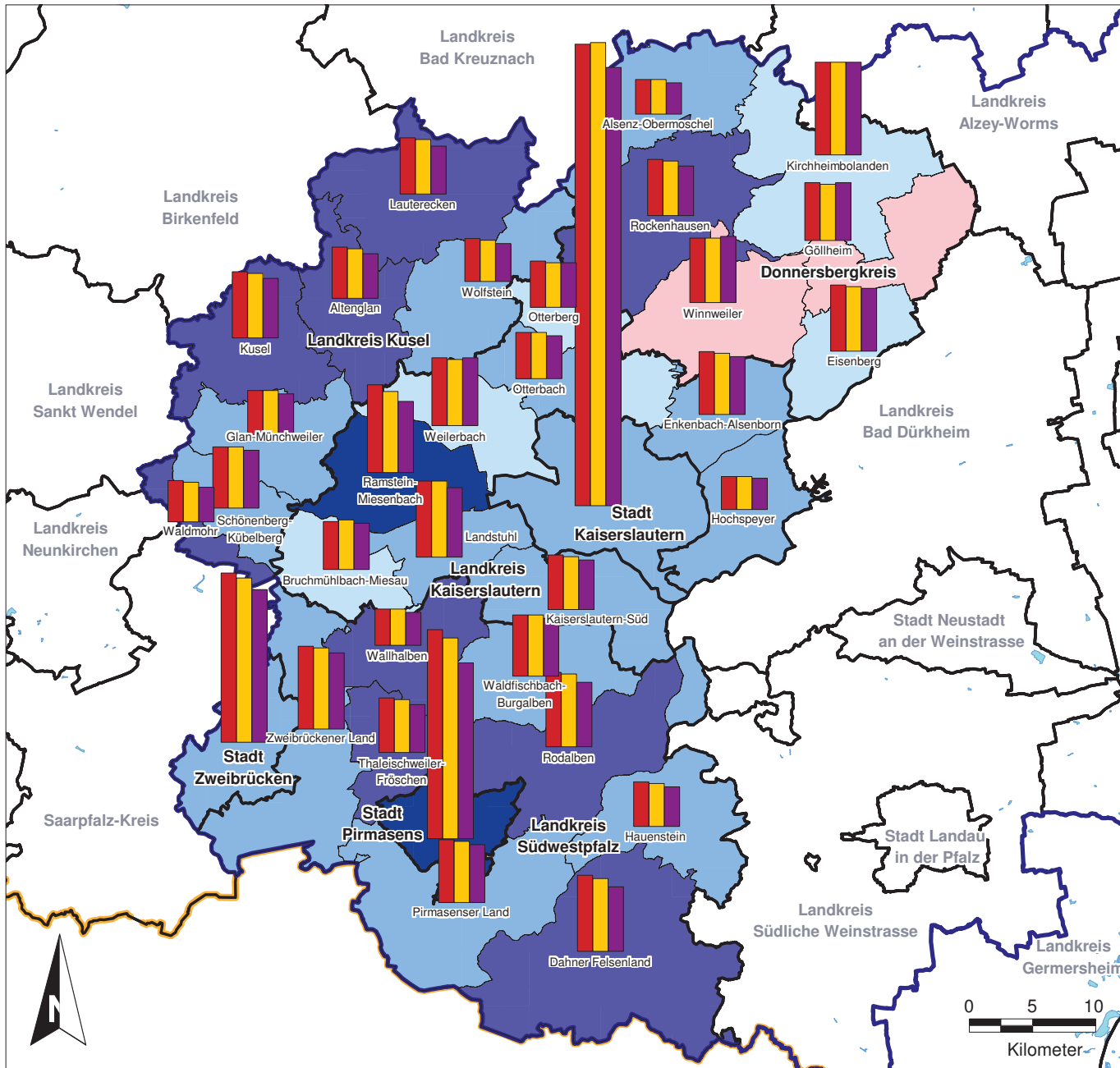
Quelle:
Landesentwicklungsprogramm 2008 (LEP IV)
Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz 2004

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:450.000

Karte 1



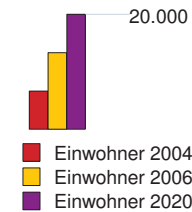


Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

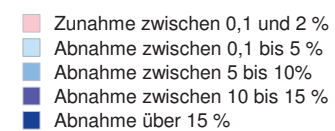


Bevölkerungsentwicklung in der Westpfalz 2004 - 2020

Entwicklung der Bevölkerung in den Städten und Verbandsgemeinden



Bevölkerungsveränderung in Prozent (2004 bis 2020)



- Verbandsgemeinde
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet

Quelle:
Planungsgemeinschaft Westpfalz

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:450.000

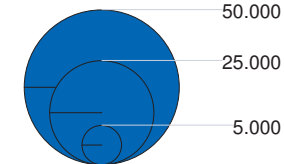
Karte 2



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort in der Westpfalz 2006

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
in den Städten und Verbandsgemeinden



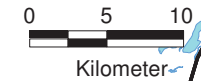
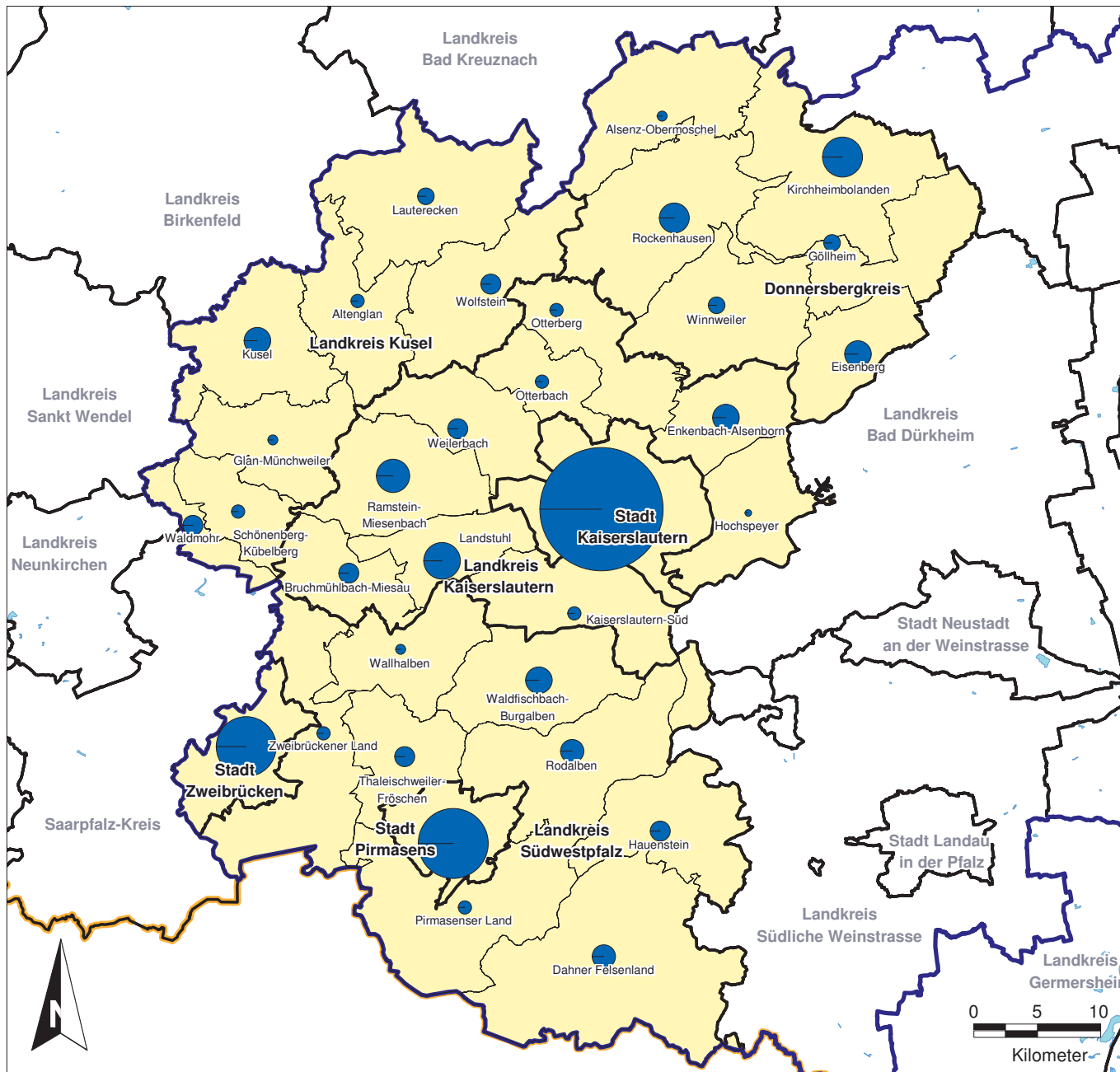
- Verbandsgemeinde
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet
- VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
Gemeindedaten aus der Beschäftigtenstatistik
Bundesagentur für Arbeit 30.06.2006

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:450.000

Karte 3

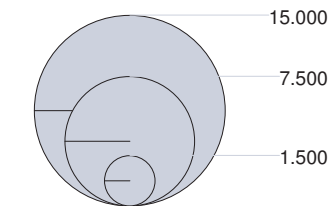




Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

Schüler am Schulstandort in der Westpfalz 2007/2008

Anzahl der Schüler nach Schulstandort
auf Gemeindeebene im Schuljahr 2007/2008



- Grundschule
- Hauptschule
- Organisatorisch verb. Grund- u. Hauptschule
- Realschule
- Duale Oberschule
- Regionale Schule
- Organisatorisch verb. Grund- u. Reg. Schule
- Integrierte Gesamtschule
- Freie Waldorfschulen
- Gymnasium
- Förderschule

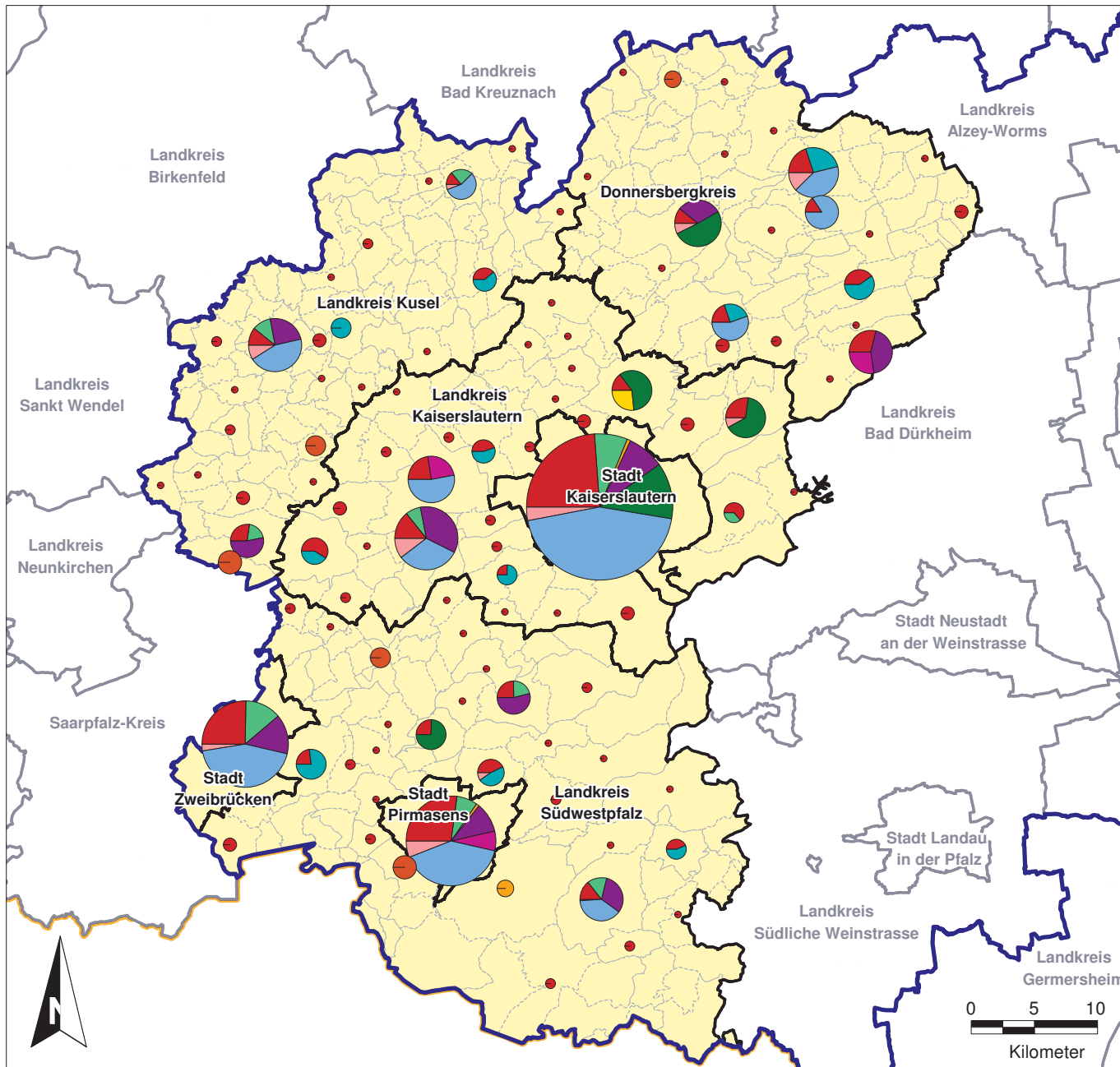
- Gemeinde
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet
- VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz
Abteilung Bevölkerung und Gesellschaft
Sachgebiet Schulen, 221

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:450.000

Karte 4

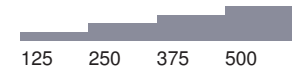




Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Auspendler innerhalb der Westpfalz 2006

Pendlerstrom der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf Gemeindeebene
(Auspendler mindestens 40 und größer)



Auspendler aus den Gemeinden in den
Landkreisen bzw. aus den kreisfreien Städten

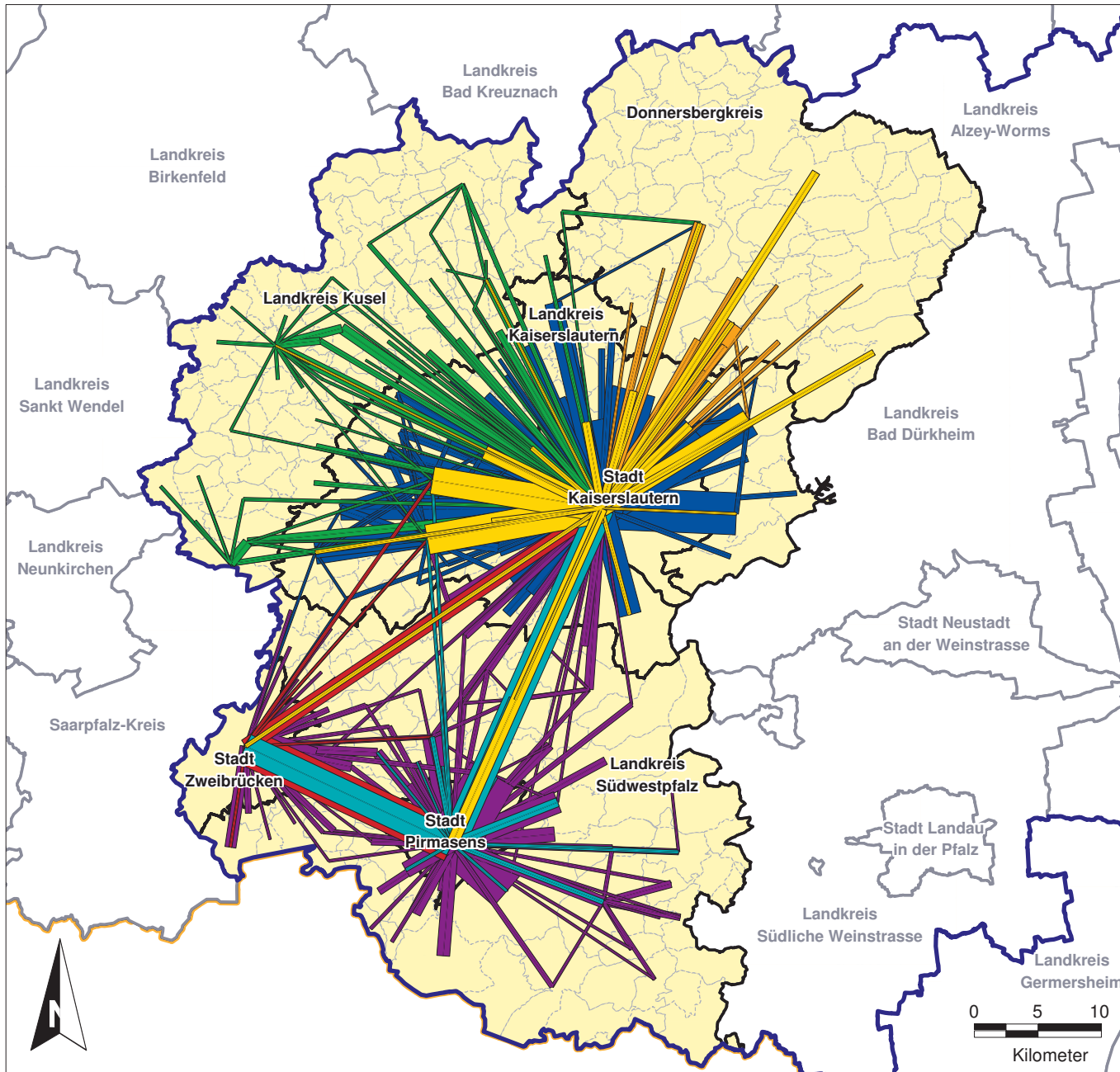
- Donnersbergkreis
- Landkreis Kaiserslautern
- Landkreis Kusel
- Landkreis Südwestpfalz
- Stadt Kaiserslautern
- Stadt Pirmasens
- Stadt Zweibrücken
- Verbandsgemeinde
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet
- VRN-Gebiet Westpfalz

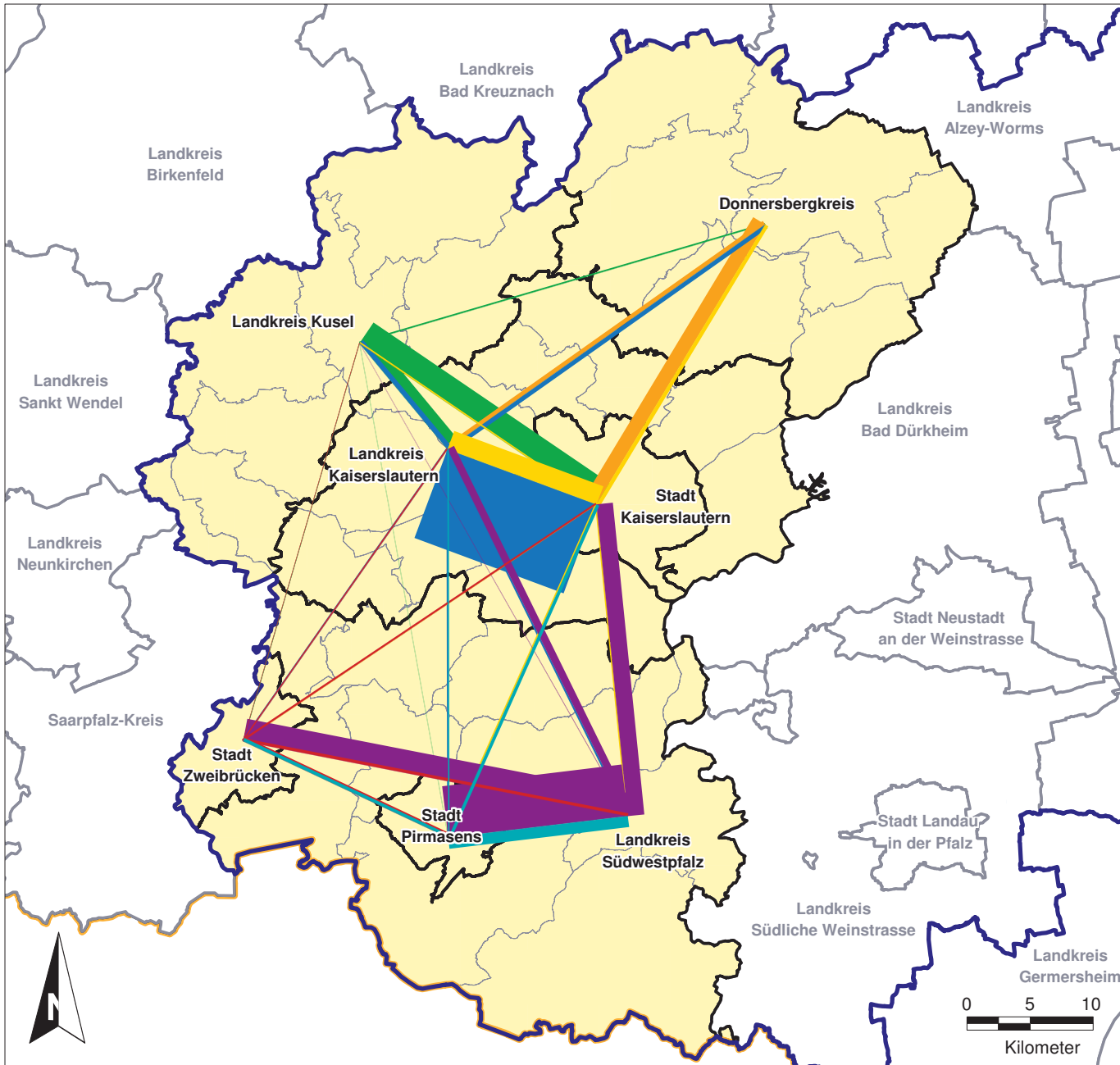
Quelle:
Statistik über Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf Gemeindeebene;
Bundesagentur für Arbeit 30.06.2006

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:450.000

Karte 5



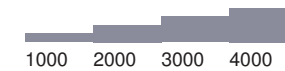


Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler in der Westpfalz 2006

Pendlerstrom der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf Kreisebene
(Summe der Aus- und Einpendler)



Auspendler aus den Gemeinden in den
Landkreisen bzw. aus den kreisfreien Städten

- Donnersbergkreis
- Landkreis Kaiserslautern
- Landkreis Kusel
- Landkreis Südwestpfalz
- Stadt Kaiserslautern
- Stadt Pirmasens
- Stadt Zweibrücken
- Verbandsgemeinde
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet
- VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
Statistik über Pendlerströme der
sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf
Gemeindeebene;
Bundesagentur für Arbeit 30.06.2006

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:450.000

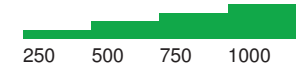
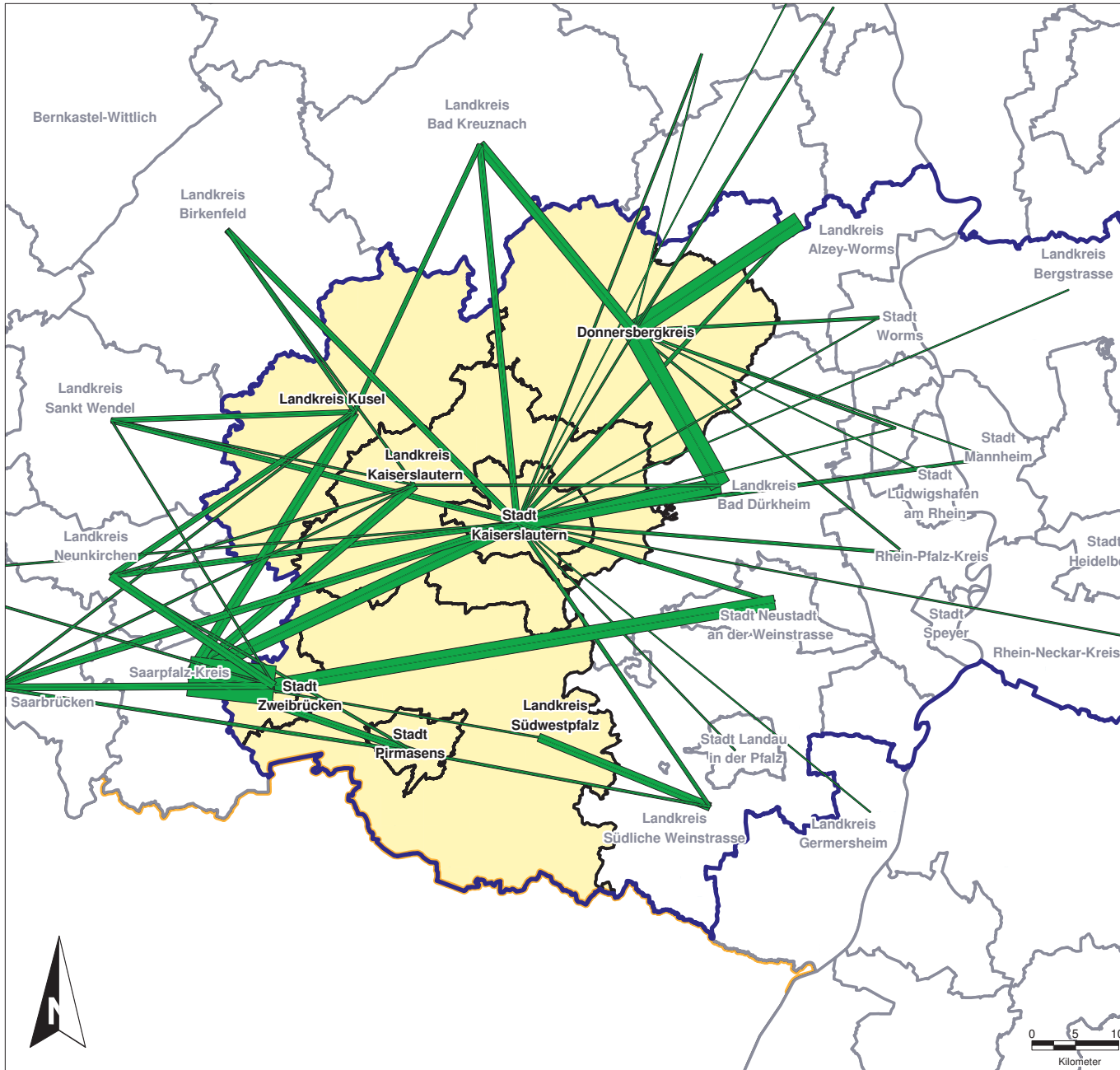
Karte 6



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler in die Westpfalz 2006

Pendlerstrom der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in das Untersuchungsbereich auf Kreisebene (Einpender mindestens 40 und größer)



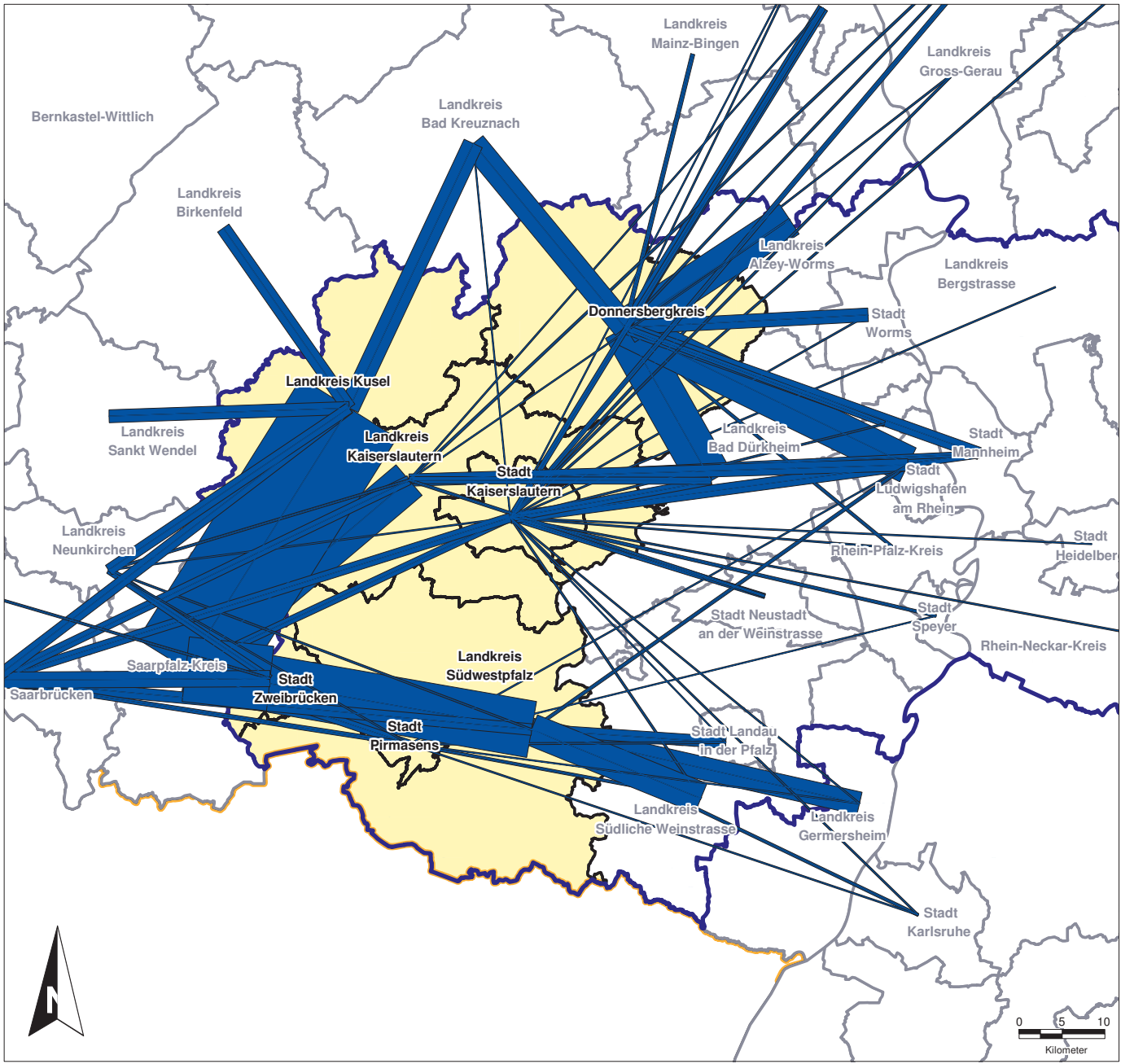
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet
- VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
Statistik über Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf Gemeindeebene;
Bundesagentur für Arbeit 30.06.2006

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:650.000

Karte 7

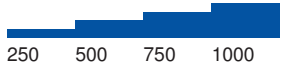


Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar



**Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte Auspendler
aus der Westpfalz 2006**

**Pendlerstrom der sozialversicherungs-
pflichtig Beschäftigter aus dem
Untersuchungsbereich auf Kreisebene
(Auspendler mindestens 40 und größer)**



- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet
- VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
Statistik über Pendlerströme der
sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf
Gemeindeebene;
Bundesagentur für Arbeit 30.06.2006

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:650.000

Karte 8



Verkehrsangebot und Nachfrage

2002 wurde in der Region Westpfalz eine Verkehrserhebung durchgeführt. Diese bildete die Grundlage für die Bewertung der Verkehrsnachfrage. Zwischenzeitlich hat im Jahr 2007 eine Verkehrserhebung im Gesamtgebiet des VRN stattgefunden. Damit liegen für den „Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar – Region Westpfalz“ aktuelle Fahrgastzahlen vor. Dadurch ergeben sich bei der Darstellung der Nachfrage notwendigerweise Abweichungen zu den z.T. älteren Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger. So sind beispielsweise durch die Inbetriebnahme der S-Bahn im Dezember 2003 die Fahrgastzahlen im gesamten SPNV stark angestiegen. Um eine gemeinsame Bezugsbasis von Angebot und Nachfrage sicherzustellen, wird das Verkehrsangebot ebenfalls für das Jahr 2007 dargestellt.

Das Verkehrsangebot wird in den folgenden Ausführungen differenziert nach

- ▶ Schienenpersonennahverkehr und regionalem Busverkehr sowie
- ▶ den Stadtverkehren Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken dargestellt.

Verkehrsangebot im SPNV und regionalen Busverkehr

Die Schienenverbindung mit der größten Bedeutung ist die S-Bahn Verbindung Homburg – Kaiserslautern – Mannheim. Auf diese laufen mehrere Regionalbahnstrecken in Nord-Süd-Richtung zu. Eine weitere West-Ost-Verbindung, jedoch mit etwas geringerer Bedeutung, ist die Strecke Zweibrücken – Pirmasens Nord – Landau.

Karte 9 (Seite 21) zeigt das werktägliche Verkehrsangebot im SPNV und im regionalen Busverkehr. In der Westpfalz existieren ungefähr 80 Linien des regionalen Busverkehrs. Ein Großteil fährt nachfrageorientiert und ist in hohem Maße auf die Erfordernisse des Schülerverkehrs ausgerichtet. Ein Teil der Linien wird jedoch in einem regelmäßigen und dichten Takt bedient. Dies sind zum einen die RegioLinien zur Ergänzung des SPNV, zum anderen stark nachgefragte Linien im Umfeld der Stadt Kaiserslautern.

In Ergänzung zum konventionellen Linienverkehr werden bedarfsgesteuerte Ruftaxi-Verkehre angeboten, die von der VRN GmbH betreut werden. Ruftaxi-Linien verkehren nach einem festen Fahrplan und einem festgelegten Linienweg. Die Fahrten werden nur bei Bedarf nach vorheriger telefonischer Anmeldung durchgeführt.

Verkehrsangebot im Stadtverkehr

In der Westpfalz bestehen in den Städten Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken eigenständige Stadtverkehre. Diese sind in der Karte 10 (Seite 22) dargestellt.

In der Stadt Kaiserslautern verkehren die Linien in einem 15- bzw. 30-Minuten-Grundtakt; einige Linien fahren im 60 Minuten-Takt mit Verstärkerfahrten. Durch Überlagerung der Linien werden auf zahlreichen Strecken erheblich dichtere Takte angeboten. Zentraler Umsteigepunkt der innerstädtischen Linien ist die Haltestelle Rathaus/Schillerplatz.

In Pirmasens besteht ein 30-Minuten-Grundtakt, der sich in bestimmten Abschnitten zu einem dichteren Takt überlagert. Dazu verkehren manche Linien im 60 Minuten-Takt mit Verstärkerfahrten. Zentraler Verknüpfungspunkt ist der Exerzierplatz.

In Zweibrücken werden die Stadtverkehrslinien im 60-Minuten-Grundtakt gefahren, die sich in einigen Fahrabschnitten zu einem dichteren Takt überlagern. Zentraler Verknüpfungspunkt ist der ZOB in der Stadtmitte.



Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage bildet die Grundlage, um den ÖPNV in seiner Attraktivität beurteilen zu können. Dies ist die Zahl der Fahrgäste und deren räumliche und zeitliche Verteilung. Die Nachfrage wurde 2007 im VRN durch eine Verkehrserhebung ermittelt. Die werktägliche Belastung auf den SPNV-Strecken ist in Karte 11 (Seite 23) dargestellt. Es wurden die Einsteiger in die Fahrzeuge gezählt und nach ihrem Fahrweg im ÖPNV befragt. Insgesamt benutzten 2007 im VRN etwa 255 Mio. Fahrgäste den ÖPNV, davon ca. 30 Mio. in der Westpfalz.

Das Fahrgastaufkommen hängt stark von den einzelnen Wochentagen ab. An einem durchschnittlichen Werktag benutzten in der Westpfalz etwa 105.000 Fahrgäste den ÖPNV. An Samstagen betrug die Fahrgastzahl ca. 31.000 und an Sonntagen ungefähr 16.000. Insgesamt wurden an Werktagen ca. 90 % aller Fahrgäste eines Jahres in der Westpfalz befördert.

Die stärksten Verkehrsströme an Werktagen in der Westpfalz sind die Binnenverkehre der Stadt Kaiserslautern, der Landkreise Kaiserslautern und Kusel und die Verkehre zwischen Stadt und Landkreis Kaiserslautern.

Abbildung 5 zeigt die Fahrtzweckverteilung im VRN-Gesamtgebiet und in der Westpfalz an Werktagen. Dabei fällt besonders der hohe Anteil des Ausbildungsverkehrs auf. Dies liegt in der Raumstruktur begründet, die deutlich ländlicher als der VRN-Kernraum geprägt ist.

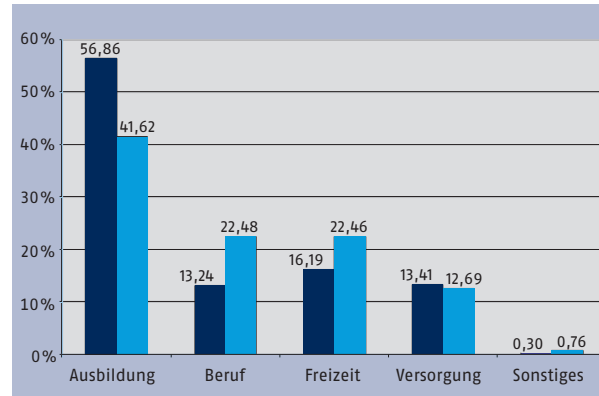


Abbildung 4: Fahrtzweckverteilung nach Verkehrsmittel (Mo-Fr), (Quelle: VRN-Verkehrserhebung 2007)

Betrachtet man die Fahrtzweckverteilung nun differenziert nach Verkehrsmittel, so wird deutlich, dass der regionale Busverkehr in hohem Maße vom Ausbildungsverkehr geprägt ist. Bei den Stadtverkehren und im SPNV ist der Anteil des Ausbildungsverkehrs deutlich geringer und jeweils etwa gleich hoch. Dies gilt auch für den Freizeitverkehr. Erhebliche Unterschiede gibt es jedoch beim Berufs- und Versorgungsverkehr. Während im SPNV der Versorgungsverkehr nur einen geringen Anteil ausmacht, sind beim Stadtbus die Anteile im Versorgungs- und Freizeitverkehr etwa gleich groß.

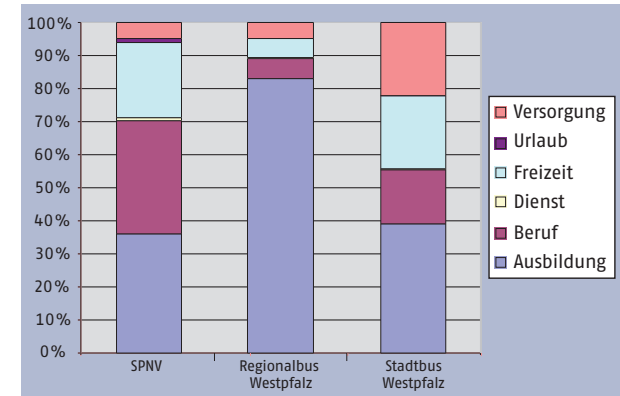


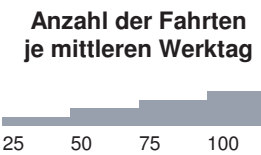
Abbildung 5: Fahrtzweckverteilung Mo-Fr (Quelle: VRN-Verkehrserhebung 2007)

Die Karten 9 bis 11 (Seiten 21 – 23) zeigen die werktägliche Verkehrsbelastung im SPNV (ohne den Fernverkehr) sowie bei den Stadtverkehren der kreisfreien Städte Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken. Beim SPNV wird die herausragende Stellung der S-Bahn-Strecke Homburg – Kaiserslautern – Mannheim deutlich. Die anderen Strecken in der Westpfalz haben eine deutlich geringere Nachfrage.



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

Werktägliches Fahrtenangebot auf den SPNV- und Regionalbus-Strecken 2007



Fahrtenangebot nach Verkehrsmitteln

- SPNV
- Regionalbus

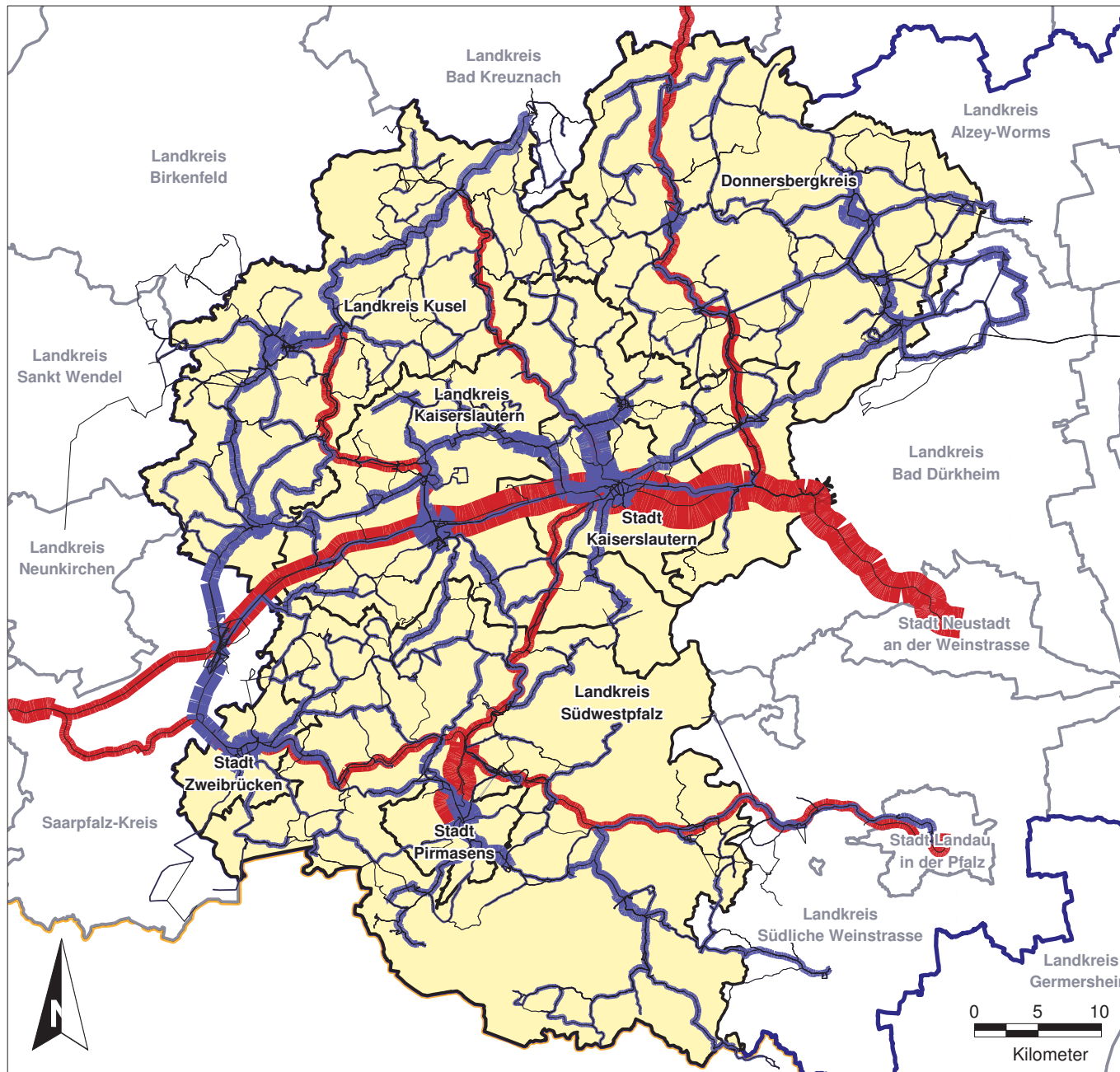
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet
- VRN-Gebiet Westpfalz

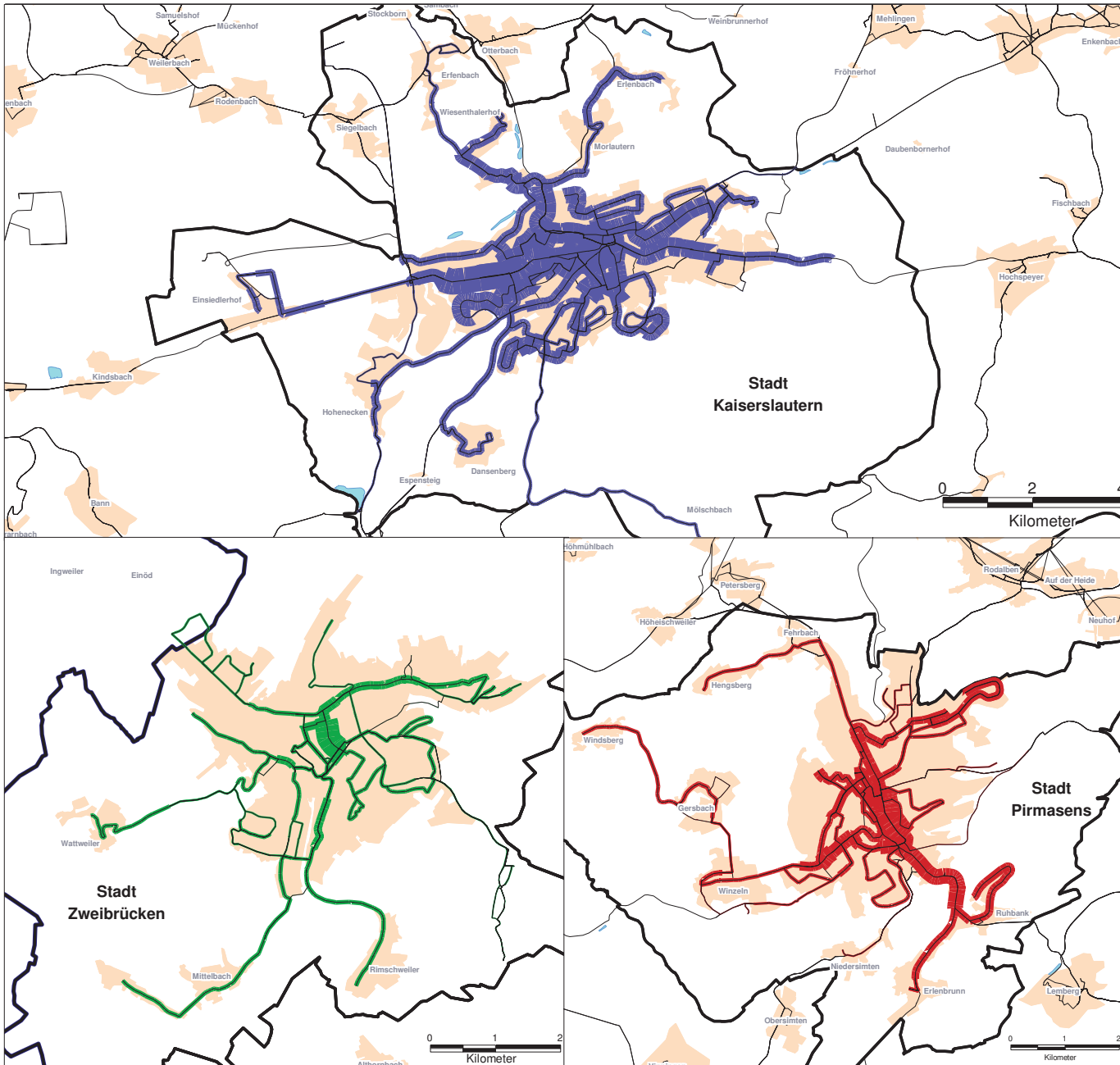
Quelle:
VRN GmbH
Fahrplandaten 2007/2008

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:450.000

Karte 9



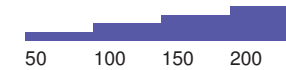


Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

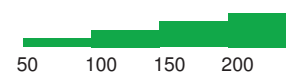


Werktägliches Fahrtenangebot der Stadtverkehre Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken 2007

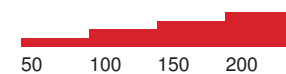
Anzahl der Fahrten der TWK
in Kaiserslautern je mittleren Werktag



Anzahl der Fahrten der VGZ
in Zweibrücken je mittleren Werktag



Anzahl der Fahrten der SWPS
in Pirmasens je mittleren Werktag



Landkreis bzw. kreisfreie Stadt

Quelle:
VRN GmbH
Fahrplandaten 2006/2007

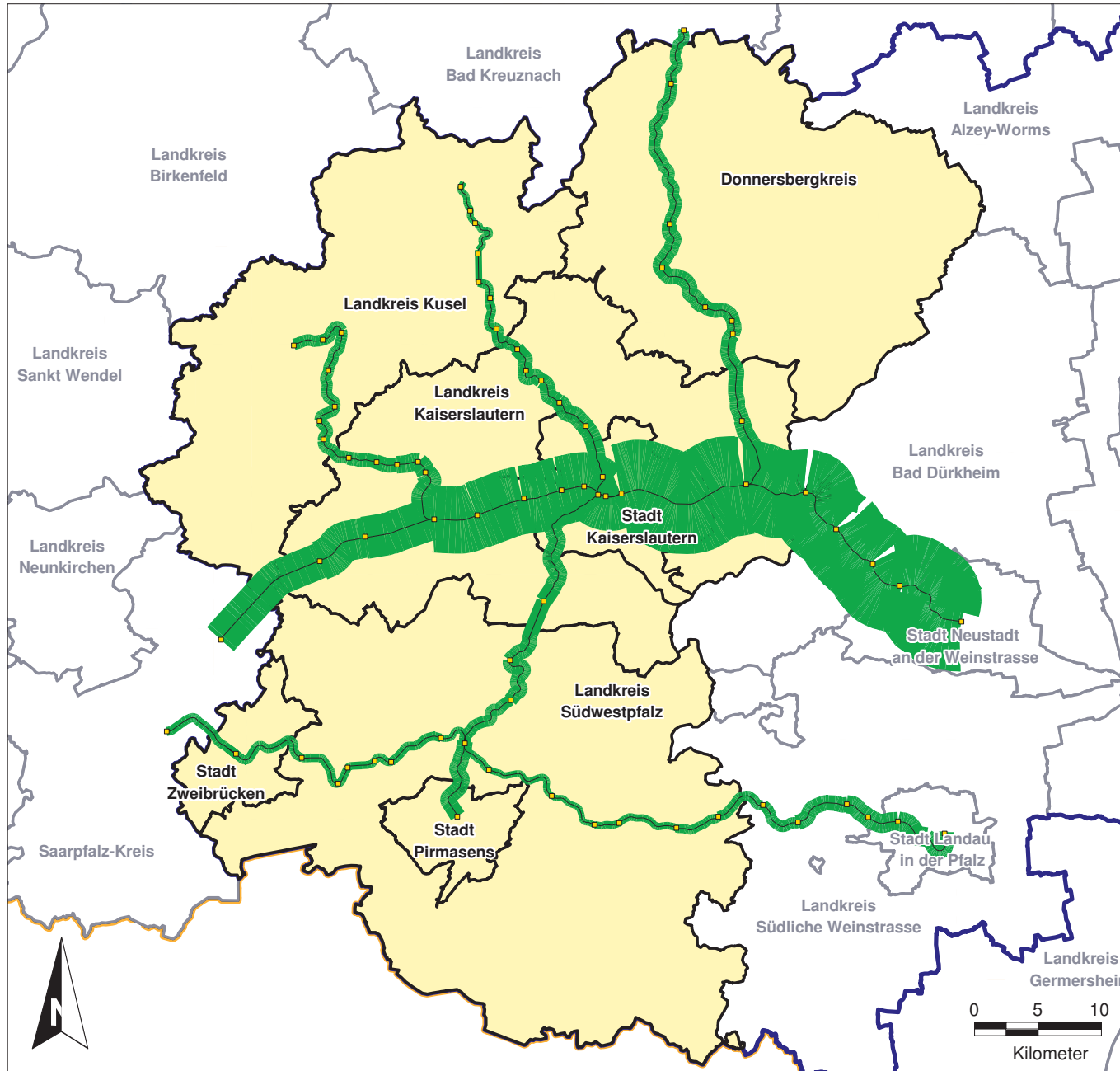
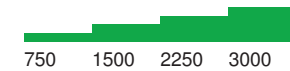
Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

**Werktägliche Belastung
auf den SPNV-Strecken 2007
(ohne Fernverkehr)**

Streckenbelastung in Personen
je mittleren Werktag (Montag bis Freitag)



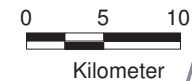
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Verbundgebiet
- VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
VRN Verkehrserhebung 2007

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:450.000

Karte 11





Schienerpersonennahverkehr und regionale Verbindungen

Für den SPNV in Rheinland-Pfalz liegt die Aufgabenträgerschaft auf kommunaler Ebene. Die Kreise und kreisfreien Städte sind in Rheinland-Pfalz zur Wahrnehmung dieser Aufgabe per Gesetz in zwei Zweckverbänden organisiert (NVG § 6 (3)). Maßgebend für das VRN-Gebiet ist dabei der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) mit Sitz in Kaiserslautern.

§ 3 (1) des Nahverkehrsgesetzes für Rheinland Pfalz (10) legt fest, dass „der öffentliche Personennahverkehr ... bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen entwickelt werden (soll). Der Schienenpersonennahverkehr soll das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs bilden.“ Dies impliziert den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur ebenso wie die Festlegung und Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten verschiedener Verkehrsangebote.

Die Nahverkehrspläne können aufgrund der unterschiedlichen Zuweisung der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV und SPNV keine verbindlichen Zielaussagen zum SPNV enthalten. Die Bedienung auf fast allen Strecken des VRN basiert auf dem System des Integralen Taktfahrplans, der im Land Rheinland-Pfalz „Rheinland-Pfalz-Takt“ heißt. Dieser gibt die systematische Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes mit dem SPNV vor. Daraus resultieren an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten.

Ergänzend zu den Angeboten der Schiene bilden in Rheinland-Pfalz die so genannten RegioLinien als übergeordnete Busverbindungen im Stundentakt ein wichtiges Rückgrat des Nahverkehrs. Sie obliegen auch der Aufgabenträgerschaft des ZSPNV-Süd. Der ZSPNV-Süd hat dabei das Ziel, diese mit den lokalen Bus- und Ruftaxenverkehr an wichtigen Umsteigepunkten zu verknüpfen. Die RegioLinien als straßengebundene ÖPNV-Verbindungen werden wie der SPNV über

die Regionalisierungsmittel des Bundes finanziert. Sie verzeichnen eine hohe Nachfrage und stellen Lückenschlüsse zwischen Bahnverbindungen her, bzw. decken nicht mehr bestehende Bahnverbindungen ab. Für die Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger bedeutet dies, dass sie für die Flächenerschließung zuständig sind.

Grundlage für die zukünftige Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs im VRN ist der „Rhein-Neckar-Takt 2020“ bzw. die hiermit kompatible Planung „Rheinland-Pfalz Takt 2015“. Der SPNV-Zielzustand ist in Karte 12 aufgezeigt.

Mit der Realisierung der S-Bahn Mannheim – Kaiserslautern und der Weiterführung nach Homburg wurde für die Nahverkehrsplanung in der Westpfalz ein neues Nahverkehrsprodukt geschaffen, in dessen Folge die bestehenden ÖPNV-Verbindungen in punkto ihrer Anschlüsse zur S-Bahn Rhein-Neckar optimiert wurden. Dies führte insbesondere zu einer verbesserten Verknüpfung zwischen den Verkehrsprodukten Bus – Schiene in der Region Westpfalz. Als Zu- und Abbringerverkehre vor allem in Neben- und Schwachverkehrszeiten wurde das reguläre Linienverkehrsangebot durch Ruftaxenangebote ergänzt und auf die RegioLinien und Bahnverkehre abgestimmt. Umsteigezeiten und die Ausstattung der Verknüpfungshaltepunkte sind anhand von Qualitäts- und Ausstattungsmerkmalen in den Nahverkehrsplänen definiert.

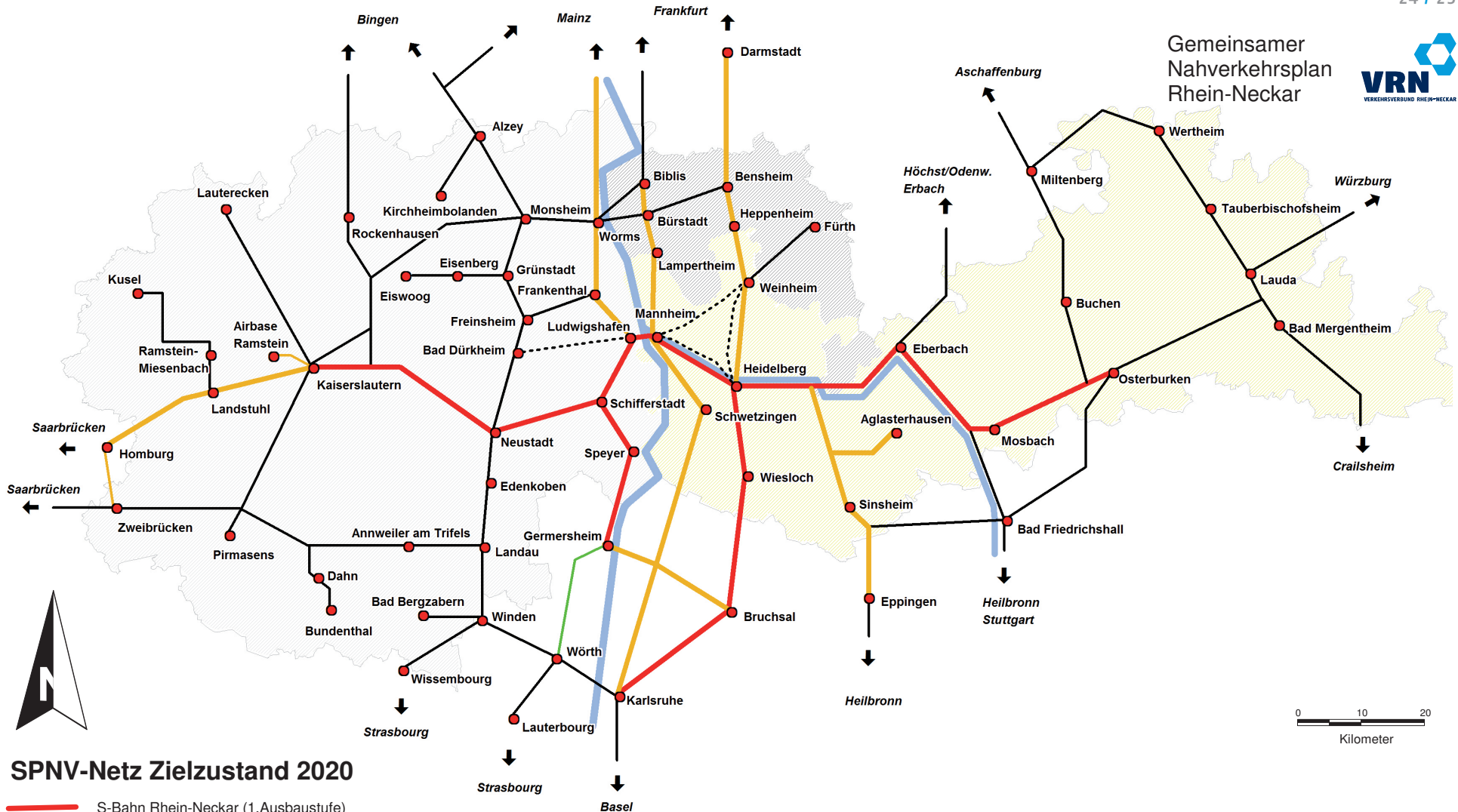
Eine weitere gesetzliche Vorgabe sowie wesentlicher Bestandteil der Konzeption des Rheinland-Pfalz-Taktes ist die Pflicht des Abbaus von Parallelverkehren. Wenn Parallelverkehre von Buslinien mit SPNV- oder S-Bahnverbindungen in der Analyse festgestellt wurden, wurden diese auf eine zwingende Notwendigkeit hin geprüft. Lag diese nicht vor, wurden die Buslinien neu konzipiert (z.B. Linie 134).

Folgende regionale Verbindungen neben der S-Bahn Mannheim – Homburg sind für den Nahverkehr in der Region Westpfalz relevant:

| Linien-Nr. | Strecke | Betreiber |
|------------|--|-----------|
| R 55 | Pirmasens Hbf – Hinterweidenthal – Landau | DB Regio |
| R 57 | Hinterweidenthal – Bundenthal | DB Regio |
| R 64 | Pirmasens Hbf – Pirmasens Nord – Kaiserslautern | DB Regio |
| R 65 | Kaiserslautern – Rockenhausen – Bingen | DB Regio |
| R 66 | Lauterecken-Grumbach – Wolfstein – Olsbrücken – Kaiserslautern | DB Regio |
| R 67 | Kusel – Altenglan – Ramstein – Landstuhl – Kaiserslautern | DB Regio |
| R 68 | Pirmasens Hbf – Pirmasens Nord – Zweibrücken – Saarbrücken | DB Regio |
| R7 (230) | Zweibrücken-Einöd-Schwarzenacker-Homburg | RSW |
| 250 | Pirmasens – Dahn | RSW |
| 260 | Lauterecken – Meisenheim – Bad Sobernheim | ORN |
| 270 | Kusel – Altenglan – Lauterecken | RSW |
| 280 | Kusel – Schönenberg-Kübelberg – Waldmohr – Homburg | RSW |

Tabelle 1: SPNV-Verbindungen und RegioLinien in der Westpfalz

Für den Zeithorizont ab Dezember 2014 wird ergänzend zu dem bestehenden Streckennetz die Reaktivierung der Schienenstrecken Homburg – Zweibrücken und Langmeil – Monsheim angestrebt.



Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar

SPNV-Netz Zielzustand 2020

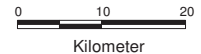
- S-Bahn Rhein-Neckar (1. Ausbaustufe)
- S-Bahn Rhein-Neckar (2. Ausbaustufe)
- S-Bahn Rhein-Neckar in Vorprüfung
- Regionale Eisenbahnverbindungen
- - - Meterspureisenbahnen (kommunale Aufgabenträgerschaft)
- Erweiterung Stadtbahn Karlsruhe 2011

SPNV-Aufgabenträger

- Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- Land Baden-Württemberg
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

Quelle:
Unterlagen VRN GmbH

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH





Angebotskonzept ab 2008/2009

Die Angebotskonzeption ist das wichtigste Element des „Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar – Region Westpfalz“. Dort wird das von den Aufgabenträgern für den Zielhorizont 2013 angestrebte ÖPNV-Angebot dargestellt, welches die ausreichende Verkehrsbedienung i.S.d. § 8 (3) PBefG beschreibt.

Die Zielvorstellungen der Aufgabenträger bezüglich des ÖPNV-Angebotes bis zum Jahr 2013 orientieren sich weiterhin an den Vorgaben, die bereits im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar 1999–2003 formuliert wurden. Die darin enthaltenen Aussagen zur Taktstruktur und zu den Bedienungszeiträumen werden entsprechend fortgeschrieben. Übernommen werden auch die Weiterentwicklung eines hierarchisch strukturierten Nahverkehrsnetzes und die konsequente Umsetzung des Integralen Taktfahrplans (ITF), um die Bedeutung des ÖPNV im Umweltverbund mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr weiter zu stützen. Des Weiteren orientiert sich die Angebotskonzeption an der Rahmenvorgabe des ZRN sowie an die für die Region Westpfalz ausformulierten Qualitätsmerkmale.

Eine ausführliche Beschreibung der Angebotskonzeption befindet sich in den jeweiligen Nahverkehrsplänen der ÖPNV-Aufgabenträger. In diesen werden die „zusammenhängend zu bedienenden Streckenabschnitte“ erläutert. Die Linien werden in den Produktsteckbriefen dargestellt.⁴

Die Produktsteckbriefe beschreiben den Leistungsumfang und verschiedene Qualitätsmerkmale und treffen folgende Festlegungen:

- ▶ Liniennummer,
- ▶ Linienverlauf und wichtige, mindestens zu bedienende Haltestellen,
- ▶ Kategorisierung als Linienverkehr oder Ruftaxenverkehr
- ▶ Funktion, hauptsächliche Verkehrsaufgabe,
- ▶ Mindestbedienungsstandard mit Bedienungszeitraum, Verknüpfungen und
- ▶ daraus resultierend der durchschnittliche km-Aufwand pro Jahr,
- ▶ Fahrzeugstandard.

Die Produktsteckbriefe enthalten darüber hinaus Aussagen

- ▶ zur Konzessionsart und –laufzeit,
- ▶ zu Besonderheiten sowie
- ▶ zur Nachfrage.

Die Produktsteckbriefe sind sowohl für den nach § 42 PBefG konzessionierten Linienverkehr erstellt, als auch für den gesondert konzessionierten Ruftaxenverkehr.

Im Rahmen der Integration der Region Westpfalz in den VRN sind die Busliniennummern innerhalb der Westpfalz neu systematisiert worden. Ferner sind alle neu konzeptionierten Bus- und Ruftaxenlinien hier einbezogen. Durch diese Systematisierung wird auch die Aufgabenträgerschaft für eine Linie sofort ersichtlich.

Bei der Systematisierung des ÖPNV-Angebots kommt der Verknüpfung der Verkehrsmittel besondere Bedeutung zu. Es sind hierfür spezifische Verknüpfungshaltepunkte festgelegt worden. Die Fahrplankarte und Fahrzeiten sind so aufein-

ander abgestimmt, dass die Anschlüsse an allen wichtigen Verknüpfungspunkten innerhalb des definierten Umsteigezeitraumes zwischen 6 und 12 Minuten weitestgehend gewährleistet sind. Sofern dies nicht möglich war, ist dies in den jeweiligen Nahverkehrsplänen dargelegt worden.

Ruftaxenverkehre bestehen derzeit in den Landkreisen Donnersbergkreis und Südwestpfalz. Für die übrige Region Westpfalz ist nun ebenfalls der Einsatz von Ruftaxenverkehren zur Sicherstellung einer Verknüpfung mit Linienverkehren und als Nahverkehr in Nebenverkehrszeiten vorgesehen.

Das Ruftaxensystem orientiert sich an den Linienwegen des Busverkehrs und nutzt die vorhandenen Haltestellen. Es ist analog der im übrigen VRN-Gebiet verkehrenden Ruftaxen konzipiert. Der VRN unterstützt die Realisation von Ruftaxenverkehren in der Westpfalz finanziell und organisatorisch.

Das neue und erweiterte Ruftaxenangebot stärkt insbesondere den Freizeitverkehr in den Landkreisen. Das gleiche Ziel wird mit der Erweiterung des Nachtbusangebotes auf den Landkreis Kusel verfolgt. In und aus Richtung der Städte Kaiserslautern, Homburg und St. Wendel werden zudem an Freitagen und Samstagen zusätzliche Verbindungen im Linienverkehr geschaffen. Die Feinverteilung soll jeweils durch das örtliche Ruftaxenangebot gewährleistet werden. Analog dazu setzt der Landkreis Südwestpfalz auf die Einrichtung von sogenannte Nachtschwärmertaxen.

Für eine verbesserte überregionale Anbindung der Region Westpfalz sind insbesondere die systematische zeitliche Verknüpfung an die S-Bahn Rhein-Neckar sowie angestrebte neue Linienverbindungen in den Landkreis Birkenfeld und ins Saarland zu nennen.

⁴ Die Nahverkehrspläne der ÖPNV-Aufgabenträger finden sich auf der beigefügten CD



Qualitätsmerkmale

Wesentliche Qualitätsmerkmale sind durch die „Rahmenvorgabe für den Nahverkehr“ sowie den Festlegungen des VRN, beispielsweise bezüglich der Haltestellenausstattung von Verknüpfungspunkten (11), im Sinne eines Mindeststandards oder Mindestbedienung den ÖPNV-Aufgabenträgern vorgegeben. Die Aufgabenträger des ÖPNV haben darüber hinaus ein spezifisches Nahverkehrsangebot definiert. Die dargestellten Standards hat sich der jeweilige Aufgabenträger als Selbstverpflichtung auferlegt, deren vollständige Realisierung allerdings unter Finanzierungsvorbehalt steht.

Verbindungsqualität

Die ÖPNV-Aufgabenträger der Westpfalz haben sich über die Zielvorgaben des ROP 2005 (S. 9) hinaus zum Ziel gesetzt, dass innerhalb von 45 Minuten der Arbeits- oder Schulstandort sowie das jeweilige nächstgelegene Verbandsgemeindezentrum bzw. der Kreisstadt erreichbar sein soll. Die Fahrt zur nächsten Kreisstadt soll dabei mit maximal einem Umstieg geschehen. Dies soll u.a. dadurch gewährleistet werden, dass zur Erschließung der Flächen die Buslinien so konzipiert werden, dass alle Orte eine Direktverbindung an den jeweiligen zentralen Ort und/oder an den Schienenverkehr erhalten.

In Siedlungseinheiten (Ortsteile, Gemeinden) mit mehr als 300 Einwohnern (EW) sieht die Rahmenvorgabe des Zweckverbandes eine Mindestbedienung von mindestens 3 Fahr-

tenpaaren täglich zum nächstgelegenen Zentrum (Verbandsgemeindegemeinsitz) vor. Es sollen zudem alle Wohnplätze mit mehr als 50 Einwohnern an den ÖPNV angebunden werden. Dies kann durch Ruftaxenverkehre gewährleistet werden. Darüber hinaus haben die jeweiligen Gebietskörperschaften in der Westpfalz eigene Standards vor allem im Hinblick auf die Bedienungshäufigkeit und den Bedienungszeitraum festgelegt.

Erschließungsqualität

Die räumliche Erschließungsqualität wird durch die Fußwegelänge vom Wohnstandort zur Einstiegshaltestelle bzw. von der Ausstiegshaltestelle zum Zielort definiert. Die Festlegung der zumutbaren Fußwege sollte abhängig von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten erfolgen.

Unter Gewährleistung einer optimalen Verknüpfung der Verkehrsmittel sollen für den ÖPNV folgende Richtgrößen für einen zumutbaren Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle gelten (Luftlinienradius):

| Luftlinienradius in Metern | Siedlungseinheit |
|----------------------------|---|
| 250 – 400 | Städtische Verkehre |
| 400 – 600 | Klein- und Mittelzentrum, städtische Außenbereiche im Regionalverkehr |
| 1.000 | Gemeinde/Wohnplatz Erschließung in der Fläche |

Tabelle 2: Richtgrößen zumutbarer Fußwege

Bedienungsqualität und Fahrzeugstandards

In der Region Westpfalz soll das Mindestfahrtenangebot auch während der Ferienzeiten den Nutzern des ÖPNV zur Verfügung stehen. Vorgesehen sind in Gemeindeteilen bis zu 3.000 Einwohnern mindestens 6 – 8 Fahrtenpaare (Linienverkehr und Ruftaxenverkehr zusammen genommen), an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mindestens 6. In Gemeindeteilen zwischen 3.000 und 5.000 Einwohner sollen mindestens 6 – 12, in Gemeindeteilen über 5.000 Einwohnern mehr als 12 Fahrtenpaaren angeboten werden.

Die einzelne ÖPNV-Bedienung kann dabei durch verschiedene Linien mit unterschiedlicher Bedienungsqualität erreicht werden. Zur Systematisierung und besseren Vermarktung sind einzelne Standards bestimmter Produkte für das Nahverkehrsangebot entwickelt worden (vgl. Tabelle 3)⁵. Aufgrund der unterschiedlichen Qualität werden die bestehenden und geplanten Linien den jeweiligen unterschiedlichen Produkten zugeordnet. Die einzelnen Merkmale sind dabei als Mindestfestsetzungen zu sehen (und können im Einzelfall einen höheren Standard aufweisen).

In den Nahverkehrsplänen sind die Fahrzeugstandards für die jeweiligen Produkte weiter ausdifferenziert. Generell wird eine Niederflrigkeit der Fahrzeuge angestrebt, um den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gerecht zu werden. Ferner soll bei Fahrzeugneubeschaffungen die EU-Norm V beachtet werden.

⁵ Das Land Rheinland-Pfalz strebt mittelfristig o.g. einheitliche Produktbezeichnung an.



| Region / Stadt | Produkt | Betreiber | Bedienung |
|------------------|-------------------------|--|---|
| Region | ExpressBus | Überregionale Verbindung von Zentren mit wenigen ausgewählten Halten | Mo – So |
| | RegioLinie/ RegioBus | Anbindung an Bahn, Kreisstadt und angrenzende Landkreise | Stundentakt: Mo – Fr 06 – 22 Uhr 12 – 15 Fahrtenpaare 2-Std.-Takt: Sa, So und Feiertagen ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf auf einzelnen Fahrtlagen nach Möglichkeit mit Fahrradanhänger |
| | HauptBus (TaktBus) | Anbindung Ortsgemeinden Sitz der Verbandsgemeinden, Ortsteile, und regionale und überregionale Verkehre | Stundentakt Mo – Fr 06 – 18 Uhr und Sa 6 – 16 Uhr ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf |
| Region/ Stadt | Erschließungsbus | Anbindung Ortsgemeinden an Sitz der jeweiligen Verbandsgemeinde, Ortsteile, regionale und überregionale Verkehre sowie Stadtteile, die nicht im StadtBus- oder StadtVerkehrssystem erschlossen sind. | Fahrtenpaare ohne Takt Mo – Fr 06 – 18 Uhr mit 3 – 6 Fahrtenpaaren täglich ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf |
| Stadt | StadtBus | Feinerschließung innerstädtischer Verkehre im sog. Stadt-Bus-System | Mind. im 30-Min-Takt Mo – Fr 6 – 20 h, Sa, 6 – 16 h, So 60-Min-Takt, ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf Halt an allen Haltestellen, Rendezvous-Punkt Einheitliche Linienwege Verknüpfung mit Regionalverkehren |
| | StadtVerkehr | Erschließung innerstädtischer Bereiche im Taktverkehr mit Linienbus, mit Klein- oder Midibus | Mind. Stundentakt Mind. Mo-Fr 09-19 Uhr Mind. Sa 09-13 Uhr ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf |
| Region/ Stadt | Bedarfsverkehr | Ergänzung Linienverkehr; Freizeitverkehr | Nach Bedarf; als Ruftaxensystem |
| Region | Nachtbus | Freizeitverkehr | Auf festen Linienwegen, drei Fahrten pro Nacht an Fr, Sa; Linienverkehr gem. PBefG |

Table 3: Nahverkehrsprodukte in Rheinland-Pfalz

Gestaltung der Verknüpfungspunkte in Abhängigkeit der Bedienungsqualität

Haltepunkte sind die Visitenkarten des Nahverkehrs. Sie entscheiden über die Attraktivität des Systems Nahverkehr ebenso bedeutend mit wie ein angemessenes Fahrtenangebot, gute Umsteigewege und gegebenenfalls das Angebot von Verknüpfungsanlagen (P+R, B+R). Haltepunkte müssen daher gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie einen angenehmen Aufenthalt bieten können.

Um den reibungslosen Verkehrsablauf und Betrieb an Haltestellen zu gewährleisten, ist auf die Optimierung des Flächenbedarfs, leistungsfähige Ein- und Ausfahrbereiche sowie ungehinderte Anfahrbarkeit der Haltestellen zu achten. Der Betrieb an einem Haltepunkt sollte möglichst störungsfrei abgewickelt werden können, so dass der Zeitbedarf zum Ein-/Ausstieg möglichst gering ist. Hierfür ist neben einer geeigneten Lage ein Bereich mit möglichst niveaugleichem Ein-/Ausstieg anzustreben, beispielsweise durch entsprechende Bordsteinerhöhungen im Haltestellenbereich. Die Haltestellen des ÖPNV werden in fünf Kategorien eingeordnet, welche sich je nach Bedeutung und Kundenpotential in der Gestaltung und dem Ausstattungsumfang unterscheiden.

Für die Klassifizierung der Haltestellen wurden die Merkmale Fahrgastaufkommen, Verknüpfungsfunktion, Bedienungshäufigkeit, -zeit und -dauer sowie die Haltestellenlage im Raum herangezogen. Tabelle 4 konkretisiert die Haltestellenstandards.



| Merkmal | Haltestellenbezeichnung | | | | | | Haltestellen einer Buslinie ohne Verknüpfungsfunktion | Halte des Bedarfsverkehrs |
|--|-------------------------|---------|--------------------|--|---|-----|---|---------------------------|
| | Bahn | | Bus | | | | | |
| | RE | RB/S | Verknüpfungspunkte | Haltepunkt mehrerer Buslinien mit geringen Umsteigerwerten | Haltepunkt mehrerer Buslinien mit hohen Umsteigerwerten | | | |
| Kategorie | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| Wartebereich | | | | | | | | |
| Sitzgelegenheit | X | (X) [1] | X | X | X | (X) | | |
| Witterungsschutz | X | X | X | X | X | X | (X) | |
| Geschlossener Warteraum | X | (X) | (X) | (X) | | | | |
| Mülleimer | X | X | X | X | X | X | X | |
| Information | | | | | | | | |
| Haltestellenschild | X | X | X | X | X | X | X | |
| Statische Richtungsanzeige (ggf. Dynamisch*) | X | X | X | X | X | X | X | |
| Lautsprecheransagen | X | (X) | (X) | (X) | | | | |
| Uhr | X | (X) | (X) | (X) | | | | |
| Fahrpläne | X | X | X | X | X | X | X | |
| VRN-Liniennetzplan | X | X | X | X | X | X | X | |
| Tarifinformation | X | X | X | X | X | X | X | |
| Umgebungsplan | X | X | X | X | X | (X) | | |
| Beschilderung Haltestelle im Ort | X | (X) | X | (X) | | | | |
| Allg. Informationen, Touristik | X | (X) | (X) | (X) | | | | |
| Service | | | | | | | | |
| Telefone | X | (X) | (X) | (X) | | | | |
| Notrufsäulen | | | | | X | (X) | (X) | |
| Briefkasten | X | (X) | X | X | (X) | | | |
| Toiletten (behindertengerecht) | X | (X) | (X) | (X) | | | | |
| Wickelraum | (X) | | | | | | | |
| Schließfächer | X | | | | | | | |
| Angabe VRN-Hotline | X | X | X | X | X | X | X | |
| Getränke-/Süßwarenautomat | X | | (X) | (X) | | | | |
| Sicherheit | | | | | | | | |
| Notrufmöglichkeit (in räumlicher Nähe) | X | X | X | X | X | X | X | |
| Videoüberwachung | (X) | (X) | | | | | | |
| Niveaugleicher Einstieg | X | X | X | X | X | X | X | |
| Fahrscheinverkauf | | | | | | | | |
| Am Schalter / Kiosk | X | (X) | (X) | (X) | | | | |
| Fahrkartenautomat | X | X | X | X | (X) | | | |
| Beim Fahrpersonal | X | X | X | X | X | X | X | |
| Verknüpfung mit sonstigen Verkehrsmitteln | | | | | | | | |
| P+R-Anlage | X | (X) | X | (X) | | | | |
| B+R-Anlage / Boxen | X | (X) | X | X | | | | |
| Fahrradständer | X | X | | | | | | |

Tabella 4: Haltestellenstandards

[1] Anmerkung: „X“ bezeichnet „erforderlich, in der Regel“ und „(X)“ bezeichnet „nach Möglichkeit“



Maßnahmen der einzelnen Aufgabenträger

Die ÖPNV-Aufgabenträger haben in ihren Nahverkehrsplänen zahlreiche Maßnahmen definiert, die zur Erreichung der im Anforderungsprofil und im Angebotskonzept enthaltenen Qualitäten und Standards erforderlich sind. Aufgrund des Umfangs ist eine textliche Beschreibung aller in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger beschriebenen Maßnahmen nicht möglich. Die konkrete und ausführliche Beschreibung findet sich in den jeweiligen Nahverkehrsplänen. Die Schwerpunkte der Nahverkehrsplanungen sind im Folgenden zusammenfassend dargestellt (vgl. Karten 13 bis 16/Seiten 32 – 33 und 36 – 37).

Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Im Nahverkehrsplan der Stadt Kaiserslautern sind die Bahnhöfe Kaiserslautern-Hbf sowie Kaiserslautern-West als Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus sowie die Haltestelle Rathaus/Schillerplatz als wichtiger Verknüpfungspunkt verschiedener Buslinien im Stadt- und Regionalverkehr festgelegt. Trotz der erreichten Fortschritte bestehen gegenwärtig weiterhin Defizite bei der verkehrlichen Infrastruktur. Es sind deshalb im Nahverkehrsplan Maßnahmen vorgesehen, die zu einer weiteren Verbesserung der Infrastruktur des ÖPNV beitragen. Dazu zählt u.a. der Neubau der zentralen Bushaltestelle Rathaus/Schillerplatz (Kaiserslautern-Stadtmitte) als wichtigster Verknüpfungspunkt im Stadtbusverkehr, der Anschluss des Stadtteils Hohenacker an den Rheinland-Pfalz Takt durch die Neueinrichtung eines Bahnhaltspunktes sowie ein Programm zur Umgestaltung von Bushaltestellen im Hinblick auf eine Verbesserung der Barrierefreiheit.

Einzelne Stadtteile, wie z.B. Siegelbach, oder Gewerbegebiete sollen mit der neuen Angebotskonzeption eine verbesserte Anbindung erhalten. Damit setzt sich die Stadt Kaiserslautern das Ziel, das städtische Gebiet insgesamt

besser zu erschließen. Hierzu zählen auch die Veränderung von Fahrwegen bestehender Linien und eine Erhöhung der Fahrtenzahl, beispielsweise um eine verbesserte Erreichbarkeit der Technischen Universität zu erzielen.

Ferner bestehen zur verbesserten Anbindung der Air Base Ramstein Überlegungen, diesen Standort mit einer Schienenanbindung über Kaiserslautern-Einsiedlerhof und eine dann zu verlängernde S-Bahn-Linie und zwei Busshuttle-Verkehren anzubinden. Im Vorlauf zur Schienenanbindung soll aus Richtung der Stadt Kaiserslautern ebenfalls eine Busanbindung geschaffen werden.

Nahverkehrsplan Landkreis Kaiserslautern

Zusammenfassend beinhaltet die Angebotskonzeption für den Landkreis Kaiserslautern eine verbesserte zeitliche Erschließung durch die Neueinführung von Linien, insbesondere die Erschließung des Lautertales, durch eine Neuordnung einzelner Linienabschnitte und damit eine Entflechtung der Linienwege, durch eine Fahrtlagenveränderung einzelner Fahrten sowie durch die Ergänzung im Ruftaxensystem. Als wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus werden im Landkreis Kaiserslautern die Bahnhöfe Kaiserslautern Hbf, Landstuhl, Ramstein und Lamperts-mühle-Otterbach (insbesondere für die Linie 134 und deren Ruftaxen im Lautertal) festgelegt.

Die verkehrliche Erschließung des Lautertales durch eine Verknüpfung von Linien- mit Ruftaxenverkehren ist wie die Erweiterung des Nachtbusnetzes zusammen mit dem Landkreis Kusel entwickelt worden.

Die Schwachstellenanalyse hat vor allem gezeigt, dass einzelne Verknüpfungen nicht optimal sind und einzelne Fahrten, insbesondere in den Nebenverkehrszeiten fehlen.

Demzufolge wurden einzelne Fahrtlagen verändert. Ruftaxenverkehre mit verbessertem Fahrtenangebot ergänzen dabei das Konzept. Im Bereich Nord und Nordwest des Landkreises Kaiserslautern wurde zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 eine Umstrukturierung der Linienwege und des Angebots vorgenommen, um Angebotsverbesserungen und einen Taktverkehr auf den Hauptverkehrsachsen zu erreichen.

Einzelne, grundlegende Maßnahmen sind:

- ▶ Angebotsverbesserungen im Taktfahrplan (1-Std oder 2 Std-Takt) Linien 112, 130, 140 und 141
- ▶ Angebotsverbesserungen im Taktfahrplan im Bedarfsverkehr (1-Std oder 2 Std-Takt) Linien 134 und 138
- ▶ Angebotsverbesserungen (HVZ 1-Std oder 2 Std-Takt): Linien 142, 153 und 286
- ▶ Angebotsverbesserungen in Tagesrandlagen Linien 136, 137, 145, 150
- ▶ Angebots- und Fahrweganpassungen sowie Bedarfsfahrten auf Linien 131, 133 und 152

Die Maßnahmen im Linien- und Ruftaxenverkehr sind in Produktsteckbriefen mit ihrer spezifischen Leistungsbeschreibung festgelegt. Darüber hinaus enthält der Nahverkehrsplan konzeptionelle Überlegungen, die aufgrund des Planungsstandes zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Nahverkehrsplan Landkreis Kaiserslautern noch nicht leistungsbezogen in Produktsteckbriefen beschrieben werden konnten. So bestehen zur verbesserten Anbindung der Air Base Ramstein gemeinsame Überlegungen mit der Stadt Kaiserslautern, den Standort der Air Base mit einer Schienenanbindung aus Richtung Kaiserslautern-Einsiedlerhof über die dann zu verlängernde S-Bahn-Linie und zwei Busshuttleverkehren anzubinden. Im Vorlauf zur Schienenanbindung soll aus Richtung Stadt Kaiserslautern ebenfalls eine Busanbindung geschaffen werden.



Nahverkehrsplan Landkreis Kusel

Der Landkreis Kusel verfolgt mit seinem Nahverkehrsplan das Ziel, die flächendeckende Grundversorgung mit Leistungen des ÖPNV auszubauen: jede Ortsgemeinde und jeder Wohnplatz ab 25 Einwohnern soll täglich im Zwei-Stunden-Takt (mit acht Fahrtenpaaren montags bis samstags und sieben Fahrtenpaaren sonntags und feiertags) angebunden werden – entweder mit der Bahn, mit Buslinien oder ergänzend durch Ruftaxenverkehre. Die Anbindung erfolgt jeweils zum Verbandsgemeindesitz und somit auch gleichzeitig zu den Hauptachsen der Bahnlinien und RegioLinien.

Darüber hinaus plant der Landkreis Kusel Verbesserungen der Anschlüsse zwischen Buslinienverkehr und Schienenverkehr, dabei soll insbesondere der direkte Anschluss des Landkreises Kusel an das S-Bahnnetz Rhein-Neckar und an die überregionalen Verbindungen in Richtung Saarbrücken / Paris und in die Landeshauptstadt Mainz verbessert werden. Durch die Einrichtung neuer Verbindungen in die Nachbarlandkreise und durch die Einrichtung von „Nachtschwärmer-Linien“ mit Nachtbusverkehren und Nachtruftaxis soll das Konzept abgerundet werden.

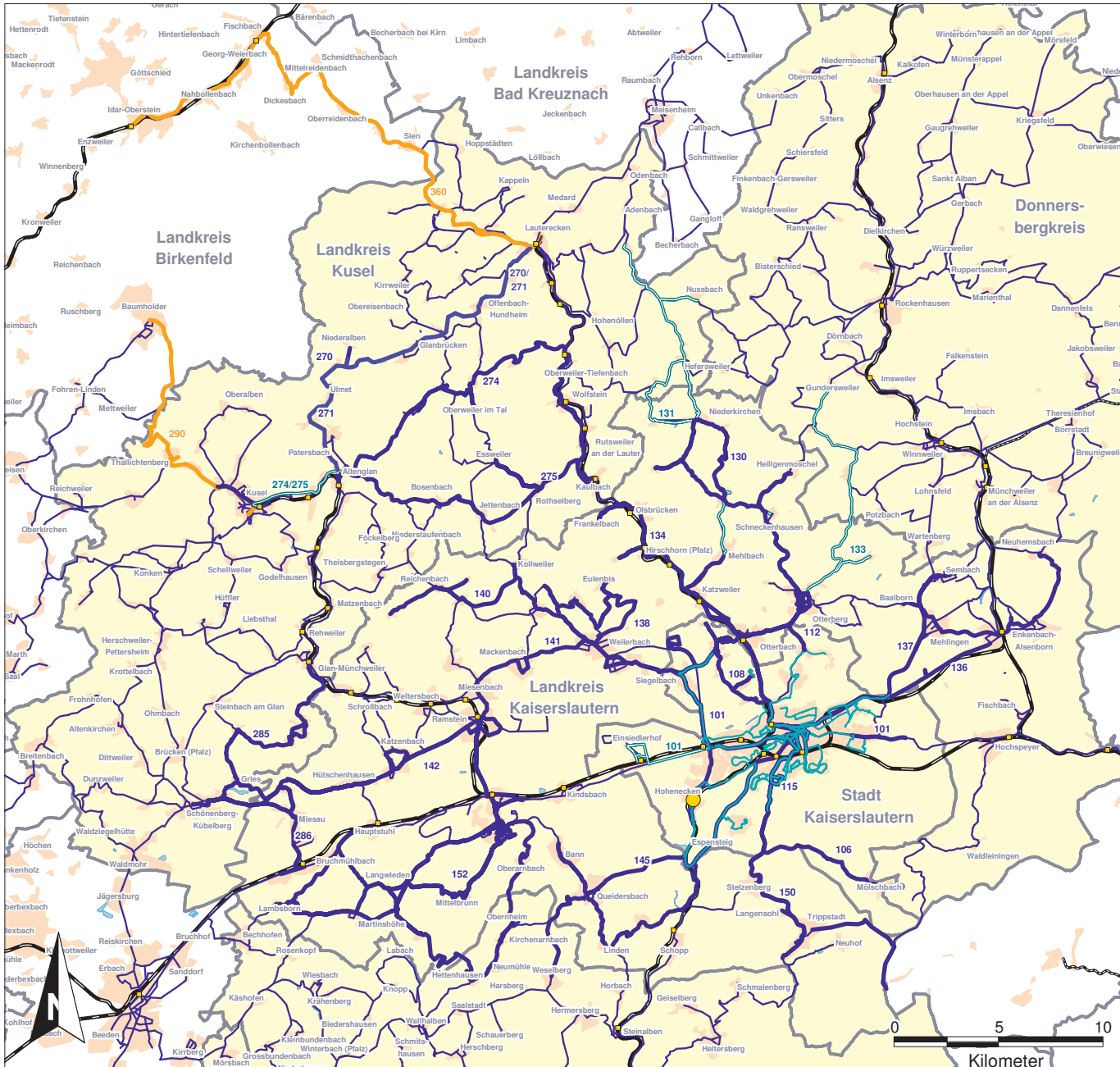
Neben einzelnen Angebotsverbesserungen (z.B. Linien 274 und 275) und Ergänzungen des Bedienungsangebots (z.B. Linien 266, 268, 273 und 282) sind vor allem die Planungen für kreisübergreifende Linienverbindungen zu nennen: Die Linie 290 Kusel – Baumholder und die Linie 360 Lauterecken – Sien – Idar-Oberstein sollen zukünftig eine verbesserte Anbindung an den nördlich gelegenen Landkreis Birkenfeld bieten.

Ebenfalls im Rahmen des Nahverkehrsplanes wurde zusammen mit dem Landkreis Kaiserslautern ein Konzept zur verbesserten Anbindung des Lautertales entwickelt und zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 umgesetzt. Im Kreis Kusel sind dazu drei Ruftaxenlinien realisiert, die die Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV herstellen.

Nicht nur für diese kreisüberschreitenden Linien sind im Landkreis Kusel die Bahnhöfe Kusel, Altenglan, Glan-Münchweiler, Lauterecken, Wolfstein und Kreimbach-Kaulbach, als Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus festgesetzt. Zudem sind Kusel Bahnhof, Lauterecken Bahnhof und Schönenberg ZOB als Verknüpfungspunkt verschiedener Buslinien definiert.

Nahverkehrsplan Donnersbergkreis

Der Donnersbergkreis ist Teil der Region Westpfalz. Jedoch war er bereits vor der Integration der Westpfalz mit etwa der Hälfte seines Kreisgebietes Mitglied im VRN. Der Nahverkehrsplan wurde bereits 2004 für das gesamte Kreisgebiet auf der Basis des VRN-Arbeitsprogrammes erstellt und beschlossen.



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar



**Maßnahmen im Linienverkehr
in der nördlichen Westpfalz**

- Neue Buslinien im Tagesverkehr
- Angebotsverbesserungen
(inkl. Linienwegsveränderungen)
- Angebotsanpassung
- Unverändertes Regionalbusnetz
- Stadtbusnetz
- SPNV-Netz mit Haltepunkt
- SPNV-Netz
(nur an Sonn- und Feiertagen)
- SPNV-Netz mit neuem Haltepunkt
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
VRN GmbH

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH











ca. 1:200.000

Karte 13



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

Maßnahmen im Bedarfsverkehr (Ruftaxilinien) in der nördlichen Westpfalz

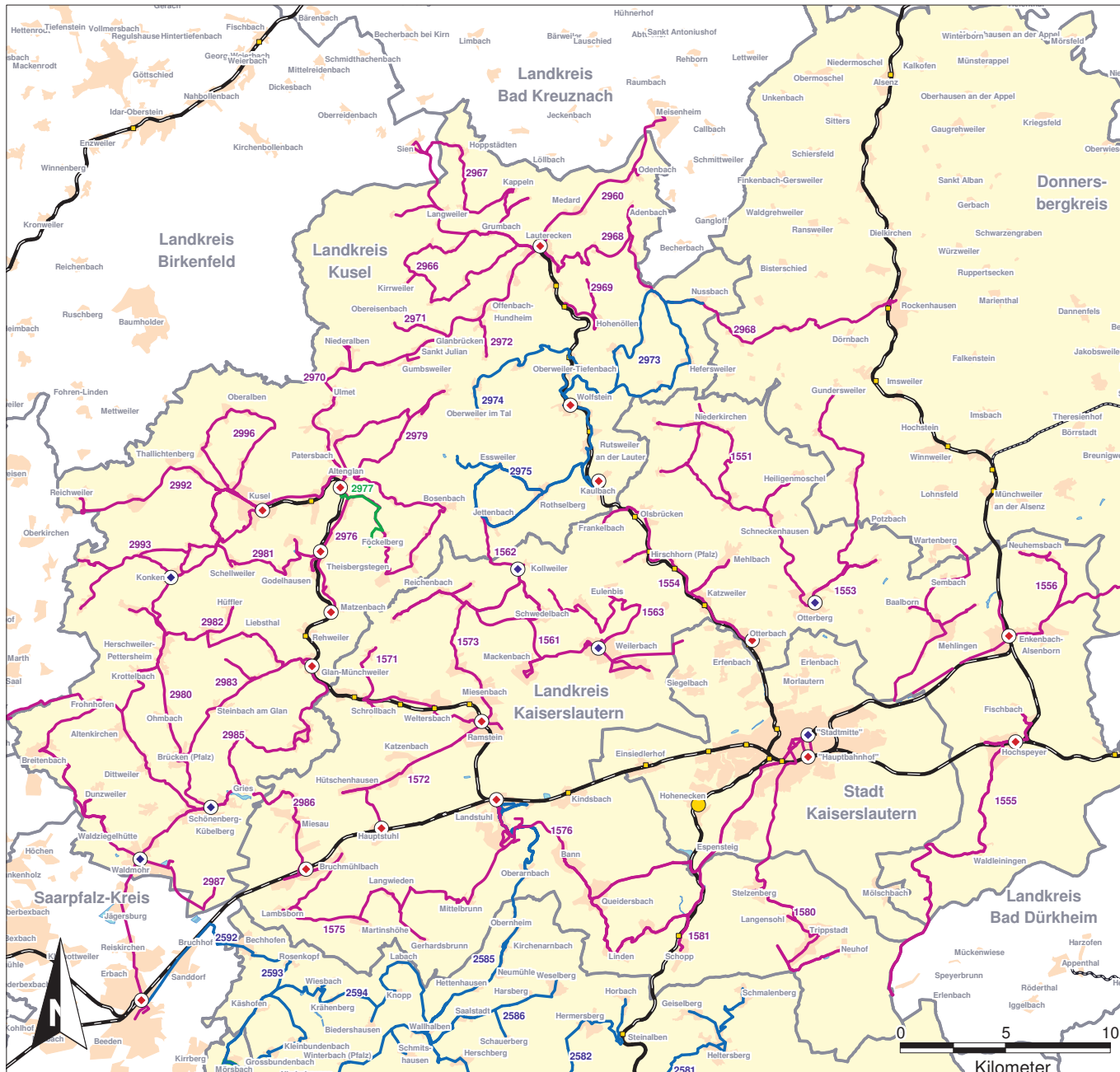
-  Ruftaxilinien im Tagesverkehr bereits umgesetzt
-  Ruftaxilinien im Tagesverkehr bereits umgesetzt; Linien im Nachtverkehr geplant
-  Ruftaxilinien im Tagesverkehr geplant
-  SPNV-Netz mit Haltepunkt
-  SPNV-Netz (nur an Sonn- und Feiertagen)
-  SPNV-Netz mit neuem Haltepunkt
-  Verknüpfungspunkt SPNV/Ruftaxi
-  Verknüpfungspunkt Bus/Ruftaxi
-  Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
-  VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
VRN GmbH

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:200.000

Karte 14





Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Die Stadt Pirmasens sieht in ihrem Maßnahmenkonzept vor allem Fahrzeitanpassungen und die Neueinrichtung von Ruftaxenverkehren zu Neben- und Schwachverkehrszeiten vor. Dabei wird die Stadt Pirmasens grundsätzlich am Rendez-Vous-Punkt Exerzierplatz als wichtigen Verknüpfungshalt verschiedener Buslinien festhalten. Veränderungen sind punktueller Art und durch Fahrplananpassung oder leicht geänderte Linienwege im Stadtgebiet notwendig.

Weiterer wichtiger Verknüpfungshalt ist Pirmasens Hbf als Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus.

Es sind derzeit keine Neubaugebiete im Stadtgebiet vorgesehen, die aufgrund ihrer geplanten Größe eine entsprechende Nachfrage erwarten lassen und demzufolge eine Neukonzeption der Linienwege erfordern.

Folgende Maßnahmen sind bereits zum Dezember 2007 umgesetzt worden: Fahrzeitanpassung bei der Linie 201, Angebotsanpassung bei der Linie 207 sowie die Neueinrichtung der Ruftaxenlinien (vgl. Karte 16/Seite 37).

Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Wichtigste Neuerung ist die Veränderung der Fahrzeitlagen des Rendez-Vous-Zeitpunktes am ZOB nunmehr zur Minute 00 und 30. Ohne diese Verschiebung ist keine verbesserte Verknüpfung des städtischen Nahverkehrs mit dem Schienenverkehr am Hauptbahnhof möglich.

Die Stadt Zweibrücken wird grundsätzlich an dem Verknüpfungs- und Rendez-Vous-Punkt ZOB festhalten. Als Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus ist im Nahverkehrsplan Zweibrücken Hbf festgelegt.

Das Grundnetz der städtischen Buslinien soll erhalten bleiben. Zur punktuellen Verbesserung des Angebotes sind jedoch kleinere Fahrplanänderungen oder leicht geänderte Linienwege im Stadtgebiet nötig. So wurde beispielsweise die Angebotsverbesserung auf der Linie 226 im Abschnitt Stadtmitte – Kreuzberg vorgesehen. Dazu wurde in Szenarien aufgezeigt, dass die Anbindung des DOZ/Flughafens auch über die Linie R 7 ab Homburg/Saar geschehen könnte, was weitere Fahrwegänderungen auf der Linie 225 nach sich ziehen würde.

Die beschriebenen Maßnahmen konnten zusammen mit der Veränderung der Rendez-Vous-Zeiten schon zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 umgesetzt werden. Hinzu kommt eine Ergänzung in den Neben- und Schwachverkehrszeiten durch Ruftaxenangebote. Das Ruftaxen-System der Stadt Zweibrücken bedient sich der Linienwege des regulären ÖPNV.



Nahverkehrsplan Landkreis Südwestpfalz

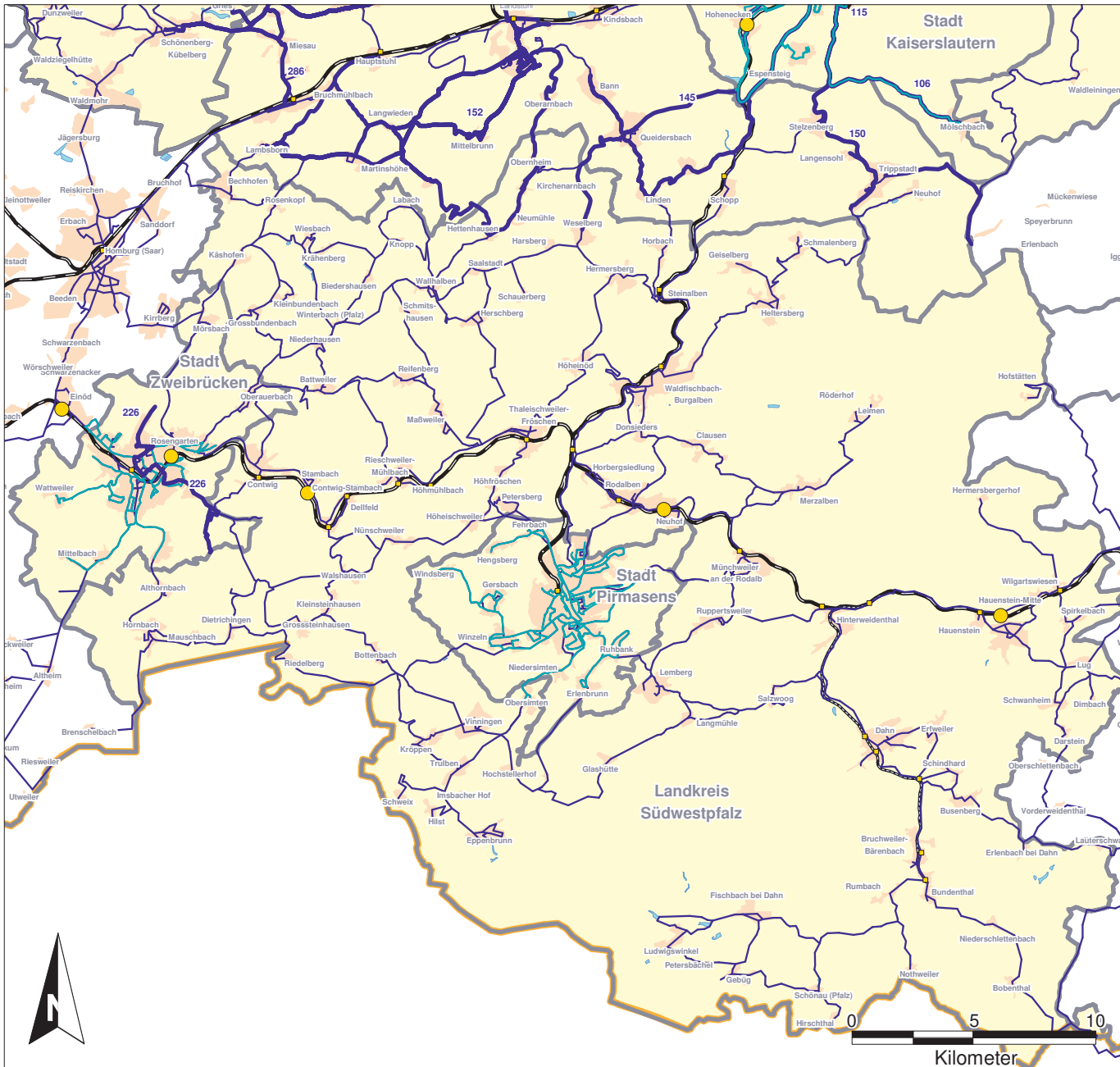
Das bestehende Busliniennetz erfüllt den vom Landkreis Südwestpfalz festgelegten Erschließungsstandard. Die Gemeinden im Landkreis planen keine Neubaugebiete, die aufgrund ihrer geplanten Größe eine entsprechende Nachfrage erwarten lassen. Daher ist keine grundsätzliche Neukonzeption des Liniennetzes erfolgt. Es sind einzelne Linienwege angepasst, eine verbesserte zeitliche Erschließung durch eine Fahrplänenveränderung einzelner Fahrten einerseits sowie durch die Ergänzung im Ruftaxensystem andererseits erreicht worden.

Das bestehende Nachtschwärmerkonzept wurde detailliert geplant und in Form von Produktsteckbriefen konkretisiert sowie in das Gesamtgefüge des Nahverkehrs eingebunden. Damit ist gewährleistet, dass die Nachtschwärmerangebote nicht als eigenes Bedarfsverkehrsangebot abgekoppelt betrachtet werden, sondern integraler Bestandteil des Ruftaxensystems in der Südwestpfalz sind.

Fahrten der Linie 150 auf dem Linienabschnitt Waldfischbach – Schmalenberg werden nun als Linie 246 geführt. Dies wirkt sich auf die Leistungsbeschreibung der einzelnen Linien und auf die Festlegung der Linienbündel insgesamt aus.

Angebotsergänzungen sind insbesondere auf den Linien 231, 234, 235, 245, 255 vorgesehen. Die Fahrplananpassung auf der Linie 250 ist bereits seit Dezember 2007 umgesetzt. Die Inbetriebnahme des SPNV-Haltepunktes Contwig-Stambach erfordert Angebotsanpassungen auf der Linie 240, um eine Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr zu erreichen.









Als wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus werden im Landkreis Südwestpfalz die Bahnhöfe Pirmasens-Nord und Pirmasens Hbf festgelegt. Daneben bestehen umfangreiche Verknüpfungen im Stadtverkehr in Pirmasens am Halt Exerzierplatz. Die Angebotskonzeption sieht darüber hinaus eine verbesserte Verknüpfung zwischen Regionalverkehr und städtischem Verkehr auch in den Nebenverkehrszeiten vor.



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar



Maßnahmen im Linienverkehr in der südlichen Westpfalz

-  Angebotsverbesserungen
(inkl. Linienwegsveränderungen)
-  Unverändertes Regionalbusnetz
-  Stadtbusnetz
-  SPNV-Netz mit Haltepunkt
-  SPNV-Netz
(nur an Sonn- und Feiertagen)
-  SPNV-Netz mit neuem Haltepunkt
-  Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
-  VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
VRN GmbH

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:200.000

Karte 15



Gemeinsamer
Nahverkehrsplan
Rhein-Neckar

Maßnahmen im Bedarfsverkehr (Ruftaxilijnen) in der südlichen Westpfalz

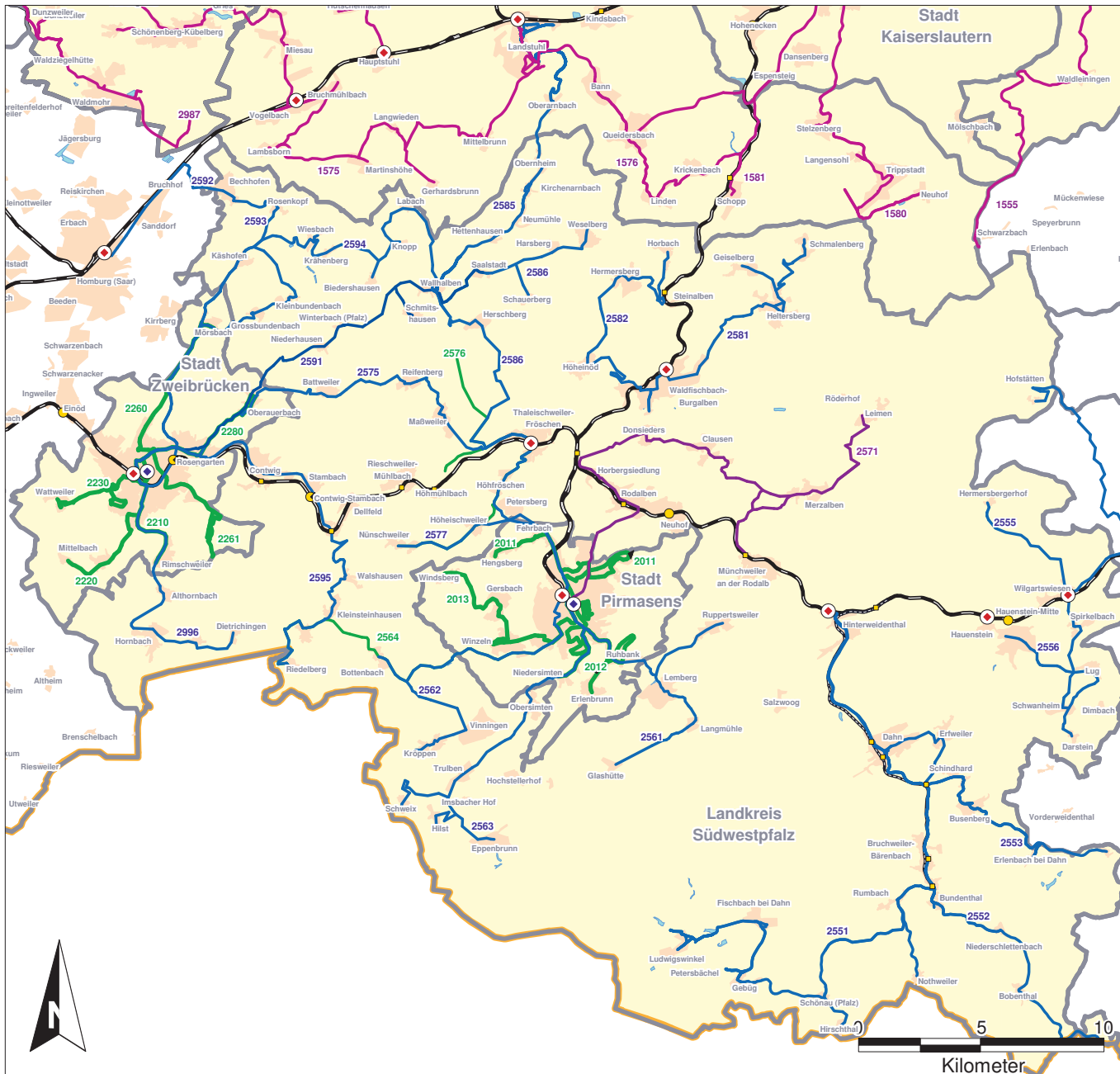
- Ruftaxilijnen im Tages- und Nachtverkehr bereits umgesetzt
- Ruftaxilijnen im Tagesverkehr bereits umgesetzt
- Ruftaxilijnen im Tagesverkehr bereits umgesetzt; Linien im Nachtverkehr geplant
- Ruftaxilijnen im Tagesverkehr geplant
- SPNV-Netz mit Haltepunkt
- SPNV-Netz (nur an Sonn- und Feiertagen)
- SPNV-Netz mit neuem Haltepunkt
- Verknüpfungspunkt SPNV/Ruftaxi
- Verknüpfungspunkt Bus/Ruftaxi
- Landkreis bzw. kreisfreie Stadt
- VRN-Gebiet Westpfalz

Quelle:
VRN GmbH

Hintergrundkarten:
© 2007, DDS Digital Data Services GmbH,
NavTech GmbH

ca. 1:200.000

Karte 16





Abschätzungen der finanziellen Auswirkungen

Für die Aufgabenträger ist eine überschlägige Ermittlung der Kosten, die bei der Umsetzung der Maßnahmen entstehen, unerlässlich. Um die finanziellen Auswirkungen – zumindest tendenziell – beschreiben zu können, werden teilweise die Veränderungen der Fahrleistungen mit den für das VRN-Gebiet ermittelten Durchschnittskostensätzen pro Fahrplankilometer, differenziert nach den Betriebsformen, bewertet.

Zur Ermittlung der Kosten wurden für die Nahverkehrsplanung in der Westpfalz reine Kilometerkostensätze (Brutto) verwendet.

Bei den jeweils berechneten Kosten handelt es sich also lediglich um grob abgeschätzte Größenordnungen und nicht um konkrete Preise. Etwaige höhere Fahrgelderlöse können nicht beziffert werden und können daher nicht angerechnet werden. Daher müssen vor einer konkreten Umsetzung die finanziellen Auswirkungen eingehend geprüft werden. In die folgenden Berechnungen sind investive Kosten, beispielsweise für Haltestellenausbauten, nicht mit eingerechnet.

Für den Linienverkehr liegen die Bruttokostensätze betriebsabhängig etwa zwischen 1,20 Euro und 2,50 Euro. Sie sind abhängig von der konkreten Umlaufplanung und können im Einzelfall – z.B. wenn Sprungkosten auftreten – erheblich überschritten werden.

Für die Berechnung der Ruftaxenverkehre sind zwei Abrufgrade verwendet worden: Im VRN-Gebiet insgesamt ist ein durchschnittlicher Abrufgrad des Ruftaxenangebotes von 40 % gegeben. Da die Städte Pirmasens und Zweibrücken

mit der Struktur des VRN Alt-Gebietes vergleichbar sind, sind die Berechnungen auf der Basis eines Abrufgrades von 40 % vorgenommen worden. In den Landkreisen kann der Wert teilweise erheblich darunter liegen; so ist im Landkreis Südwestpfalz der Abrufgrad von 15 % seit Jahren stabil. Für die Landkreise erscheint daher ein Abrufgrad zwischen 15 und 40 % wahrscheinlich. Das angestrebte Nahverkehrsangebot nachts umfasst Nachtbusse als regulären Linienverkehr und Nachruftaxen. Bei Letzteren wird bei der Abschätzung der Betriebsleistung aufgrund der Erfahrungswerte im VRN eine Anforderungsquote von 40 % zu Grunde gelegt.

Im Bereich der Ruftaxen wurde zur Ermittlung der Kosten ein Bruttokilometersatz zwischen 1,20 und 1,80 Euro angenommen.

Im Folgenden ist eine Kostenabschätzung auf Basis der oben genannten Kilometerkostensätze aufgeführt. Die Angaben weisen dabei eine größere Streuung auf, was in den unterschiedlichen Kostensätzen und Nutzungsgraden begründet liegt:

Linienverkehr

Derzeit werden im Linienverkehr rund 14,4 Mio Km/Jahr erbracht. Die Neuleistung kann im Linienverkehr mit einer Jahreslaufleistung zwischen 870.000 und 975.000 km/Jahr beziffert werden, je nach Inanspruchnahme des nach Bedarf gefahrenen Linienverkehrs. Die Kosten für die Neuleistungen bewegen sich damit zwischen 1,05 Mio. und 2,45 Mio. Euro/Jahr.

Nachtbusverkehr

Im Nachtbusverkehr verändert sich die Jahreslaufleistung von derzeit rund 83.000 km/Jahr um knapp 40.000 km/Jahr. Die Kosten liegen damit für den Nachtbusverkehr zwischen 50.000 und 100.000 Euro/Jahr.

Ruftaxenverkehr

Im Bereich der Ruftaxen steigert sich die derzeitige Jahreslaufleistung von rund 180.000 km/Jahr erheblich. Je nach Abrufgrad ergibt sich in den Landkreisen eine Neuleistung zwischen 50.000 km/Jahr und etwas über 1 Mio. km/Jahr, dazu kommen weitere 165.000 km/Jahr in den Städten und voraussichtlich 65.000 km/Jahr im Nachtverkehr. Die Kosten für diese Neuleistung belaufen sich je nach Abrufgrad in den Landkreisen zwischen 540.000 und 1,8 Mio. Euro/Jahr, in den Städten zwischen 197.000 und 295.000 Euro/Jahr und im Nachtverkehr (alleine im Landkreis Kusel) zwischen 79.000 und 118.000 Euro/Jahr. Die Leistungen des Nachtschwärmerkonzeptes im Landkreis Südwestpfalz wurden nicht getrennt errechnet und sind daher in den allgemeinen Angaben zum Ruftaxiangebot enthalten.

Tabelle 5 zeigt dabei den Linienverkehr. Im Unterschied zum Linienverkehr, in dem der VRN gilt, hat der Ruftaxiverkehr – siehe Tabelle 6 – einen eigenständigen Tarif mit Anerkennung der VRN Jahres- und Halbjahreskarten.



| Verkehrsart | Status Quo | Planung | Differenz Neuleistung | Kostenabschätzung der Neuleistung gem. niedrigem Pauschalwert / km (1,20 €/km) | Kostenabschätzung der Neuleistung gem. höherem Pauschalwert / km (2,50 €/km) |
|---------------|--------------------|--------------------|-----------------------|--|--|
| VRN-Tarif | km-Leistung / Jahr | km-Leistung / Jahr | km-Leistung / Jahr | Kosten / Jahr | Kosten / Jahr |
| Linienverkehr | 14.394.000 | 15.205.400 | 811.400** | 974.000 €*** | 2.029.000 €*** |
| Nachtbusse | 83.200 | 122.500 | 39.300 | 47.000 € | 98.000 € |

* Zusätzlich zu der oben genannten Km-Leistung wird ein Teil des Linienverkehrs nur bei Bedarf ausgeführt (mit Bussen, Kleinbussen oder Taxi-Fahrzeugen).

** Je nach Abrufgrad von 15 % bzw. 40 % erweitert sich die Verkehrsleistung um weitere 61.200 bis 163.100 km/Jahr.

***Die Kosten steigen damit zw. 73.000 Euro/Jahr und 408.000 Euro/Jahr.

Tabelle 5: Kostenabschätzung der Planungen im Linienverkehr in der Westpfalz

| Verkehrsart | Status Quo | Planung | Differenz Neuleistung | Kostenabschätzung der Neuleistung gem. niedrigem Pauschalwert / km (1,20 €/km) | Kostenabschätzung der Neuleistung gem. höherem Pauschalwert / km (1,80 €/km) |
|--|--------------------|--------------------|-----------------------|--|--|
| VRN-Tarif | km-Leistung / Jahr | km-Leistung / Jahr | km-Leistung / Jahr | Kosten / Jahr | Kosten / Jahr |
| Ruftaxenverkehr in den Landkreisen mit einem Abrufgrad von 15 % | 181.100 | 630.200 | 449.100 | 539.000 € | 808.000 € |
| Ruftaxenverkehr in den Landkreisen mit einem Abrufgrad von 40 %* | 181.100 | 1.206.000 | 1.024.900 | 1.230.000 € | 1.845.000 € |
| Ruftaxenverkehr in den Städten mit einem Abrufgrad von 40 % | 25.100 | 188.900 | 163.800 | 197.000 € | 295.000 € |
| Nachruftaxenverkehr mit einem Abrufgrad von 40 % | 0 | 65.800 | 65.800 | 79.000 € | 118.000 € |

*bei den Ruftaxiliniem im LK Südwestpfalz wurde auch bei dieser Berechnung der Abrufgrad von 15% hinterlegt, da dies die dortigen Erfahrungswerte widerspiegelt.

Tabelle 6: Kostenabschätzung der Planungen im Ruftaxenverkehr in der Westpfalz



Konzept der Umsetzung und Wettbewerb

Nach der Verabschiedung der Nahverkehrspläne durch die Aufgabenträger kommt es auf die entschlossene Verwirklichung der festgelegten Ziele an. Als besonders positiv hat sich die frühzeitige und intensive Beteiligung der Verkehrsunternehmen erwiesen. Durch ihre fundierten Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse konnte eine realitätsnahe und umsetzbare Planung gewährleistet werden.

Ziel der Nahverkehrspläne im VRN-Gebiet ist ein möglichst konkreter räumlicher Bezug und eine realitätsnahe Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen. Dabei ist zu beachten, dass der Umfang der genannten Maßnahmen in den einzelnen Gebietskörperschaften stark voneinander abweichen kann. Die Auswertung zeigt, dass im Gebiet des VRN trotz der weiterhin stark angespannten Lage der öffentlichen Haushalte wichtige Ziele zur Verbesserung des ÖPNV beschlossen werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen bewirkt eine Stabilisierung der heutigen Verkehrsnachfrage im ÖPNV und, je nach Realisierung der einzelnen Angebotsmaßnahmen, einen weiteren Zuwachs an Attraktivität. Die in den Nahverkehrsplänen genannten Maßnahmen sollen bis zum Jahr 2013 umgesetzt werden.

Die zentrale Aufgabe für die nächsten fünf Jahre wird darin bestehen, diese Vorhaben in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und den anderen Beteiligten so weit wie möglich zu verwirklichen. Mit dem Beschluss der Nahverkehrspläne durch die Aufgabenträger und der Verabschiedung des „Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar – Region Westpfalz“ als Gesamtrahmen ist der Weg für die Weiterentwicklung des ÖPNV im VRN-Gebiet aufgezeigt. Soweit dabei die Gewährung von Zuschüssen nötig wird, ist eine Verwirklichung nur im Rahmen der zur Ver-

fügung stehenden Haushaltsmittel möglich. Die Entscheidung über das Angebotskonzept stellt deshalb zugleich eine Absichtserklärung über die Einstellung entsprechender Haushaltsmittel dar.

Da der Nahverkehrsplan ein dynamisches Instrument zur Entwicklung des ÖPNV darstellt, ist er bei Bedarf den eintretenden Entwicklungen anzupassen und diese mit Verwaltungsbeschluss dem Nahverkehrsplan als Anlage hinzuzufügen. Ansonsten sollen Abweichungen von den Nahverkehrsplänen nur in begründeten Ausnahmefällen mit Zustimmung der betroffenen Kreise und Städte erfolgen.

Der „Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar – Region Westpfalz“ legt den Rahmen für die Weiterentwicklung des Bus- und Bahnangebots des VRN fest. Die VRN GmbH stellt die nötige Koordination der zuständigen Stellen bei der Verwirklichung der Nahverkehrspläne sicher. Die Landkreise und kreisfreien Städte im ZRN werden sich mit der Unterstützung der betroffenen Länder für die Verwirklichung der vorgesehenen Maßnahmen einsetzen.

Grundlagen des Wettbewerbs im ÖPNV

§ 8 Abs. 3 PBefG definiert die Funktion des Nahverkehrsplanes im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Dabei überlässt das Personenbeförderungsgesetz den Ländern die genaueren Regelungen zum Aufstellungsverfahren und zu den Inhalten dieser Pläne.

Landkreise und kreisfreie Städte sind gemäß § 8 Abs. 1 des Landesgesetzes Rheinland-Pfalz über den öffentlichen

Personennahverkehr (NVG) (12) verpflichtet, zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan zu erstellen. Im Nahverkehrsplan sollen Ziele und Rahmenvorgaben für die langfristige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt werden.

Die aktuellen EU-rechtlichen Anforderungen werden mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer weiteren Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes in Deutschland beitragen. Die künftig gemäß der Ende 2009 in Kraft tretenden EU-V0 für den ÖPNV durchzuführenden wettbewerblichen Vergabeverfahren über öffentliche Dienstleistungsaufträge im ÖPNV sollen auf der Grundlage von so genannten Linienbündeln erfolgen. Der VRN hat für die Region Westpfalz in 2007 und 2008 Linienbündel erarbeitet, die Teil der Nahverkehrspläne sind.

Unabhängig von den Entwicklungen auf europäischer Ebene ist bereits nach den jetzigen Regelungen des PBefG ein so genannter Genehmigungswettbewerb möglich; d.h. es bewerben sich mehrere Verkehrsunternehmen um eine Konzession. Um eine einheitliche Strukturierung des liberalisierten ÖPNV-Marktes im Verbundraum zu erreichen, wird die VRN GmbH als gemeinsame Vergabestelle der ÖPNV-Aufgabenträger tätig werden.

Für die konkrete Ausgestaltung der Nahverkehrspläne bedeutet dies, dass in zunehmendem Maße Qualitätsmaßstäbe und Produkte des Nahverkehrsangebotes detailliert beschrieben werden müssen. Für die Nahverkehrspläne der Westpfalz ist daher der Schwerpunkt der Qualitätsfestlegungen auf denjenigen Kriterien gelegt worden, die die Angebotskonzeption betreffen. Es ist nicht Aufgabe eines



Nahverkehrsplanes, bereits die Messgrößen des Controllings künftiger Dienstleistungsaufträge festzulegen. Die Verantwortung für die Qualitätskriterien liegt beim Aufgabenträger, was diesem einen Spielraum für spezifische, lokal als notwendig erachtete Entscheidungen lässt.

Im VRN besteht seit 1996 eine klare organisatorische Trennung der hoheitlichen Aufgaben der im ZRN zusammengeschlossenen Gebietskörperschaften von den unternehmerischen Aufgaben der Verkehrsbetreiber, die in der URN GmbH zusammengefasst sind. Insbesondere ist die Festsetzung der Tarife und die Einnahmeverteilung Aufgabe der URN GmbH. Dies bedingt wiederum, dass künftige Wettbewerbsverfahren das Erlösrisiko bei den Unternehmen belassen und nicht auf die Aufgabenträger verlagern (Nettoverträge). Derjenige, der das wirtschaftliche Risiko von Tarifentwicklung und Einnahmeverteilung trägt, übernimmt konsequenterweise die Letztverantwortung für Tariffhöhe und Einnahmeverteilungsmethodik. Der VRN und die Aufgabenträger werden deshalb Ausschreibungen vorbereiten, die Nettoverträge vorsehen.

Linienbündelung

Die Linienbündelung ist die Basis für einen geordneten Übergang der ÖPNV-Strukturen in den Wettbewerb. Derzeit sind alle Buslinien einzeln für acht Jahre genehmigt. Auch dort wo einheitliche Verkehrsnetze im betrieblichen Sinn vorhanden sind (ein Unternehmen hält mehrere aneinander grenzende Genehmigungen), gelten zur Zeit für die einzelnen Linien unterschiedliche Laufzeiten. Dadurch könnten in einem wettbewerblichen Genehmigungsverfahren

um einzelne Linien sinnvolle Verkehrsnetze zerlegt werden. Dies könnte sowohl durch Genehmigungswettbewerb – mehrere Verkehrsunternehmen stellen für die gleiche Linie konkurrierende Genehmigungsanträge – als auch durch Ausschreibungswettbewerb geschehen.

Um Wettbewerbsverfahren für den Betrieb eines Linienbündels zu ermöglichen, müssen zunächst die Laufzeiten der einzelnen Liniengenehmigungen innerhalb eines Linienbündels auf die Laufzeit der längstlaufenden Linie im Bündel harmonisiert werden. Mit den Genehmigungsbehör-

den ist abgestimmt, dass künftig alle neu zu erteilenden Liniengenehmigungen befristet auf die Restlaufzeit der längstlaufenden Genehmigung in dem jeweiligen Bündel erteilt wird. Voraussetzung hierfür ist, dass ein gültiger Beschluss zur Linienbündelung vorliegt. Nach Abschluss dieser Harmonisierungsphase kann der Aufgabenträger sicherstellen, dass alle Verkehrsleistungen innerhalb der Bündel von einem einzigen Betreiber erbracht werden.

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne der zweiten Generation haben sich die Aufgabenträger in der Region West-

Häufigkeit der Linienbündel nach Größenklassen

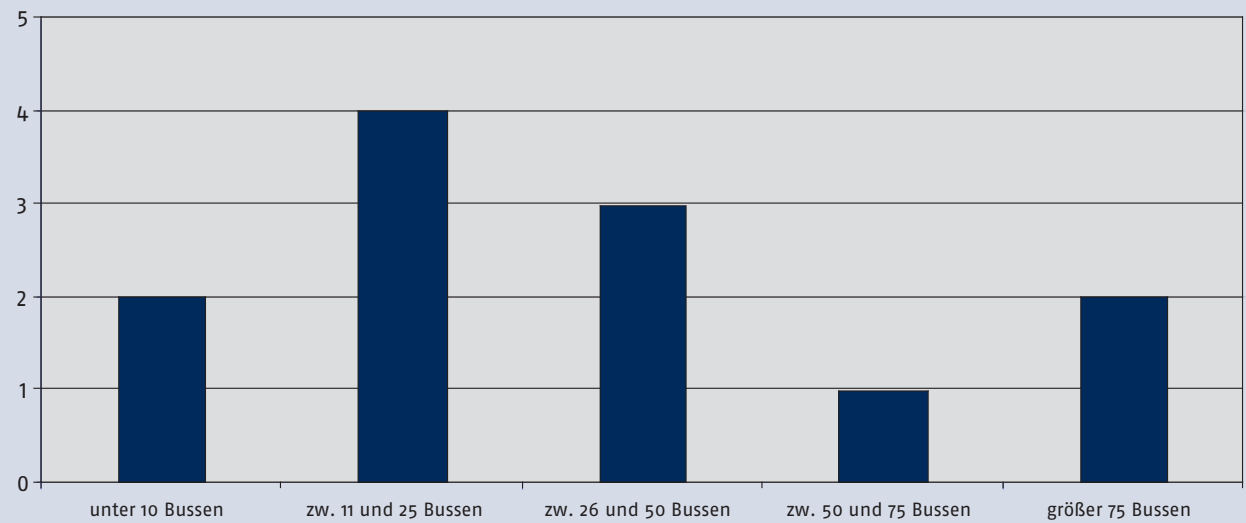


Abbildung 6: Größe der Linienbündel in der Westpfalz



Westpfalz darauf geeinigt, die Linienbündelung parallel zu der Fortschreibung ihrer jeweiligen Nahverkehrspläne durchzuführen. Die Linienbündelung erfolgte in einem separaten, verbundweit koordinierten Verfahren. Damit die Linienbündel ihre genehmigungsrechtliche Wirksamkeit entfalten, wurden sie von den Aufgabenträgern als Ergänzung der jeweiligen Nahverkehrspläne beschlossen.

Im Zuge der Erarbeitung der Linienbündel erfolgte eine intensive Abstimmung mit den Verantwortlichen der Gebietskörperschaften. In einem zweiten Schritt wurden die Verkehrsunternehmen zum Entwurf der Linienbündelung angehört. Das methodische Vorgehen und die Variantenerarbeitung wurde seitens des VRN kontinuierlich mit den zuständigen Genehmigungsbehörden abgestimmt.

Bei der Erarbeitung der Linienbündel sind die verkehrliche Verflechtung der einzelnen Teilräume und eine betriebliche Optimierung durch möglichst geringen Fahrzeugbedarf infolge sinnvoller Umläufe maßgebend. Gleichmaßen wurden auch die Zielvorstellungen der Aufgabenträger berücksichtigt. Es wurden zahlreiche Varianten untersucht. Die Aufgabenträger der Region Westpfalz haben insgesamt 12 Linienbündel unterschiedlichster Größe beschlossen. Abbildung 6 verdeutlicht, dass bei der Erarbeitung der Linienbündel die Belange des Mittelstandes in besonderem Maße berücksichtigt wurden. So können zahlreiche Bündel auch von kleinen und mittleren Unternehmen betrieben werden.

In den Jahren 2008 bis 2009 sind von den Aufgabenträgern des ÖPNV in der Westpfalz folgende Linienbündel gebildet und festgelegt worden:

- ▶ Stadt Kaiserslautern
- ▶ Kaiserslautern – Nachtbus
- ▶ Stadt Pirmasens
- ▶ Stadt Zweibrücken
- ▶ Donnersbergkreis
- ▶ Pfälzer Bergland
- ▶ Kaiserslautern–Nord
- ▶ Kaiserslautern–West
- ▶ Pirmasens–Umland
- ▶ Rodalben
- ▶ Queichtal
- ▶ Zweibrücken–Umland



Ausblick

Mit dem [Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar – Region Westpfalz](#) liegt nun für das gesamte Verbundgebiet eine planerische Grundlage vor. Die darin dargestellten Maßnahmen stärken den Öffentlichen Verkehr und ermöglichen dessen zielgerichtete Weiterentwicklung.

Die Zukunft des Öffentlichen Nahverkehrs – und damit auch die nächsten Schritte in der Nahverkehrsplanung – wird in hohem Maße vom demografischen Wandel bestimmt sein. Insbesondere in ländlichen Räumen stellt sich die Frage, wie Qualitätsstandards, darunter besonders die Bedienungsqualität, beibehalten bzw. weiterentwickelt werden können.

Dabei wird die Mobilität der Älteren in der Ausgestaltung des Öffentlichen Verkehrs immer mehr in den Blickpunkt rücken. Auch aufgrund dieser Gruppe wird der Freizeitverkehr eine immer höhere Bedeutung erlangen. Ebenso werden die Belange der Mobilitätseingeschränkten aufgrund der Erfordernisse des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) weiter einen größeren Einfluss auf den Standard im ÖPNV gewinnen.

Für den ÖPNV in den ländlichen Regionen werden die Entwicklung der Schulstandorte und die Folgen der freien Schulwahl ausschlaggebend sein. Nicht zuletzt wird die Neufassung bzw. die Überarbeitung des PBefG in Folge der EU-Verordnung 1370/2007 einen sehr starken Einfluss auf die weitere Ausgestaltung von Nahverkehrsplänen und Ausschreibungen an sich entwickeln.

All diese Faktoren werden in Zukunft die Entwicklung des ÖPNV viel stärker als bisher beeinflussen.



Verzeichnisse und Quellen

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Tarifgebiet des VRN | 6 |
| Abbildung 2: Entwicklung der Fahrgastzahlen und Einnahmen im VRN (Quelle VRN, 2008) | 6 |
| Abbildung 3: VRN-Organisation | 7 |
| Abbildung 4: Fahrtzweckverteilung Mo-Fr (Quelle: VRN-Verkehrserhebung 2007) | 20 |
| Abbildung 5: Fahrtzweckverteilung nach Verkehrsmittel (Mo-Fr), (Quelle: VRN-Verkehrserhebung 2007) | 20 |
| Abbildung 6: Größe der Linienbündel in der Westpfalz..... | 41 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: SPNV-Verbindungen und RegioLinien in der Westpfalz..... | 24 |
| Tabelle 2: Richtgrößen zumutbarer Fußwege | 27 |
| Tabelle 3: Nahverkehrsprodukte in Rheinland-Pfalz | 28 |
| Tabelle 4: Haltestellenstandards | 29 |
| Tabelle 5: Kostenabschätzung der Planungen im Linienverkehr in der Westpfalz | 39 |
| Tabelle 6: Kostenabschätzung der Planungen im Ruftaxenverkehr in der Westpfalz | 39 |

Kartenverzeichnis

| Nr. | Titel | Seite |
|----------|---|-------|
| Karte 1 | Strukturräumliche Gliederung in der Westpfalz | 11 |
| Karte 2 | Bevölkerungsentwicklung in der Westpfalz 2004-2020 | 12 |
| Karte 3 | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort in der Westpfalz 2006 | 13 |
| Karte 4 | Schüler am Schulstandort in der Westpfalz 2007/2008 | 14 |
| Karte 5 | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler in der Westpfalz 2006 | 15 |
| Karte 6 | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Auspendler innerhalb der Westpfalz 2006 | 16 |
| Karte 7 | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler in die Westpfalz 2006 | 17 |
| Karte 8 | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Auspendler aus der Westpfalz 2006 | 18 |
| Karte 9 | Werktägliches Fahrtenangebot auf den SPNV- und Regionalbus-Strecken 2007 | 21 |
| Karte 10 | Werktägliches Fahrtenangebot der Stadtverkehre Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken 2007 | 22 |
| Karte 11 | Werktägliches Belastung auf den SPNV-Strecken 2007 (ohne Fernverkehr) | 23 |
| Karte 12 | SPNV-Zielzustand 2020 | 25 |
| Karte 13 | Maßnahmen im Linienverkehr in der nördlichen Westpfalz | 32 |
| Karte 14 | Maßnahmen im Bedarfsverkehr (Ruftaxilinen) in der nördlichen Westpfalz | 33 |
| Karte 15 | Maßnahmen im Linienverkehr in der südlichen Westpfalz | 36 |
| Karte 16 | Maßnahmen im Bedarfsverkehr (Ruftaxilinen) in der südlichen Westpfalz | 37 |



Literatur und Quellen

Einführung:

- (1) Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz); Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – Novellierung durch Art. 5 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (ENeuOG) vom 27.12.1993; Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- (2) Baden-Württemberg: Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 08.06.1995 (GBl. S. 417) mit Änderungen vom 17.06.1997 (GBl. S. 278ff) und 03.05.2005 (GBl. S. 327ff);
Hessen: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen ÖPNVG vom 7.12.2005 (GVBl. I S. 786);
Rheinland-Pfalz: Landesgesetz über den ÖPNV (Nahverkehrsgesetz – NVG) vom 17.11.1995 (GVBl. S. 450)
- (3) K+K KÜPPER/Chr. Hupfer/Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund ZWV: Rahmenvorgabe zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen im ZWV Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund. Bonn/Kaiserslautern, 2002
- (4) Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr des Landes Rheinland-Pfalz vom 17.12.1995

Raumstruktur:

- (5) Das LEP IV ist als pdf-download unter <http://www.ism.rlp.de/Landesplanung/Aktuelles> zu erhalten
- (6) Planungsgemeinschaft Westpfalz (Hg.): Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz 2004. Kaiserslautern, 2005 (<http://www.westpfalz.de>) Demografischer Wandel
- (7) www.statistik.rlp.de/Analysen und Prognosen; auch www.bib-demografie.de
- (8) Westpfalz-Informationen, Ausgabe Nr. 124 (August 2007) und 127 (Dezember 2008)
- (9) SchulG RLP vom 30.03.2004, zuletzt geändert am 07.03.2008 (GVBl. S. 52) und 22.12.2008 (GVBl. S. 340)

Verkehrsangebot und Nachfrage:

– –

Schienenpersonennahverkehr:

- (10) Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr Rheinland-Pfalz (Nahverkehrsgesetz NVG) vom 17. November 1995

Angebotskonzept:

- (11) vgl. Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar, 2006, S. 54/55

Finanzielle Auswirkungen:

– –

Konzeptionelle Umsetzung, Wettbewerb:

- (12) Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr des Landes Rheinland-Pfalz vom 17.12.1995



Impressum

Herausgeber:

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN)
B1, 3-5 · 68159 Mannheim

Verantwortlich für den Inhalt:

Werner Schreiner, Geschäftsführer
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)

Konzeption und Karten:

VRN GmbH
Abteilung Planung und Infrastruktur
B1, 3-5 · 68159 Mannheim

Projektteam:

Dipl.-Ing. Michael Heilmann
Dipl.-Ing. Gottfried Maier-Straßburg
Dipl.-Ing. Markus Heeren
Dipl.-Ing. Frieder Zappe

unterstützt durch:

K+K KÜPPER
Bundeskanzlerplatz 2-10 · 53113 Bonn
Dipl.-Geogr. Swantje-A. Küpper

TEAM red
Schönhauser Allee 45 · 10435 Berlin
Dipl.-Gegr. Martina Hertel
(Kartografie)

Gestaltung / Druckvorstufe:

koronamedien
St.-Klara-Straße 24 · 67373 Dudenhofen

Druck:

Chroma Druck & Verlag GmbH
Werkstraße 25 · 67354 Römerberg

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar
Kaiserslautern/Mannheim, 15. Mai 2009

