



Nahverkehrsplan Landkreis Kusel

2023 ff.



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5	5.2	Bedienungsstandards.....	23
1.1 Aufgaben, Inhalt und Wirkung des lokalen NVP.....	5	5.3	Infrastrukturstandards.....	24
1.2 Vorgehen.....	5	5.4	Fahrzeugstandards.....	25
1.3 Verkehrlicher Hintergrund	5	5.5	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	25
1.4 Neue Verkehrsangebote	6	5.6	Belange der Barrierefreiheit	25
1.5 Zusammenarbeit VRN	6	5.7	Verkehrliche Verknüpfung	28
2. Sachstandsbericht zur Maßnahmenumsetzung des NVP ab 2009.....	6	6. Angebotskonzeption	31	
3. Aktuelles Bedienungsangebot im Landkreis Kusel	6	6.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV.....	31	
4. Grundlagen der Angebotskonzeption	11	6.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	32	
4.1 Ziele des Aufgabenträgers.....	11	6.3 Verkehrliche Verknüpfung	34	
4.2 Netzhierarchie im VRN	13	6.4 Mobilitätsmanagement und Marketing	36	
4.3 Raumstruktur des Landkreis Kusel	14	6.5 Ergänzende Mobilität.....	37	
4.4 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	16	6.6 Tarif.....	39	
4.5 Demografischer Wandel.....	17	6.7 Fahrgastinformation	39	
4.6 Verkehrsnachfrage und Potentialanalyse.....	18	6.8 Beteiligung	39	
4.7 Achsenkonzept.....	22	7. Fazit	41	
5. Anforderungsprofil	23	8. Anhang	42	
5.1 Erschließungsstandards.....	23	8.1 Linienliste	42	
		8.2 Haltestellenkataster und barrierefreier Ausbau	50	
		8.3 Standard für Haltestellenschilder im VRN.....	63	



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ruftaxiverkehre im Landkreis Kusel (Status quo).....	9
Abbildung 2: Liniennetz im Landkreis Kusel (Status quo).....	9
Abbildung 3: Bürgerbus Kusel-Altenglan.....	10
Abbildung 4: Bürgerbus Oberes Glantal.....	10
Abbildung 5: Bürgerbus Lauterecken-Wolfstein	10
Abbildung 6: Netzhierarchie im VRN.....	13
Abbildung 7: zentralörtliche Gliederung im Landkreis Kusel.....	15
Abbildung 8: Schulstandorte im Landkreis Kusel	15
Abbildung 9: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV.....	16
Abbildung 10: Verkehrszwecke der Binnenfahrten.....	16
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung der Verbandsgemeinden im Landkreis Kusel in den letzten 10 Jahren	17
Abbildung 12: Bevölkerung nach Altersgruppen im Landkreis Kusel	17
Abbildung 13: Anzahl der Fahrten Mo-Fr im Landkreis Kusel	19
Abbildung 14: Nachfrage Mo-Fr im Bus- und SPNV-Angebot im Landkreis Kusel	19
Abbildung 15: Pendlerbeziehungen Landkreis Kusel.....	20
Abbildung 16: Potenzialanalyse – Modal-Split-Anteil	21
Abbildung 17: Achsenkonzept Kreis Kusel	22
Abbildung 18: Ausstattungsstandards der Haltestellen im VRN	24
Abbildung 19: Barrierefreiheit an SPNV-Haltestellen	26
Abbildung 20: Vorgehensweise zur Planung der Barrierefreiheit bei Haltestellen	27
Abbildung 21: Kurze Umsteigewege zwischen Bus und Bahn	28
Abbildung 22: Überdachte Fahrradabstellanlage.....	29
Abbildung 23: Anforderungen an P+R/B+R.....	29



Abbildung 24: B+R mit direktem Zugang zum Bahnsteig	30
Abbildung 25: SPNV-Strecken im Landkreis Kusel (R66, R67)	31
Abbildung 26: Kleinbusfahrzeug	33
Abbildung 27: Intermodalität / Multimodalität	37
Abbildung 28: Ergebnis Smart-Cities-Workshop vom 06.07.2022.....	40

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur (Stand: 12.2021), Werte gerundet	14
Tabelle 2: Zentralörtliche Gliederung, Werte gerundet.....	14
Tabelle 3: Übersicht Schulstandorte (Stand: 02.2023).....	14
Tabelle 4: Nachfrage ÖPNV – Landkreis Kusel, Quelle: VRN-Erhebung 2016; Werte gerundet.....	18
Tabelle 5: Erschließungsstandards (* Radverkehr; ** 200 m bei räumlichen Nachfrageschwerpunkten)	23
Tabelle 6: Übernahme SPNV-Strecken-Angebot im Landkreis Kusel.....	31
Tabelle 8: Bewertung der P+R und B+R Anlagen an den SPNV-Haltestellen im Landkreis Kusel	35
Tabelle 9: Wertung P+R-Anlagen	35
Tabelle 10: Wertung B+R-Anlagen	35
Tabelle 11: RegioLinien, Buslinien (Schulverkehr) und ehemalige Rufbus-Linien	42
Tabelle 12: Kleinbuslinien	46
Tabelle 13: Ruftaxiverkehre	47
Tabelle 14: Klassifizierung des Handlungsbedarfs zum barrierefreien Ausbau einer Haltestelle.	50
Tabelle 15: Haltestellenliste VG Kusel-Altenglan	51
Tabelle 16: Haltestellenliste VG Lauterecken-Wolfstein	55
Tabelle 17: Haltestellenliste VG Oberes Glantal.....	59



1. Einleitung

1.1 Aufgaben, Inhalt und Wirkung des lokalen NVP

Der vorliegende lokale Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Kusel erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit ab dem Jahr 2023.

Die Aufstellung und Fortschreibung von NVP beruht auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG) und des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG -, § 12). Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs erfüllen diese Aufgabe als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit (§ 5 Abs. 1 NVG). Soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan (gemäß der hier definierten Mindeststandards) vergeben werden, ist deren Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes (§ 16 Abs. 2 NVG). Dem Land obliegen hierbei die strategische Steuerung sowie die Darstellung der Gesamtfinanzierung. (§5 Abs. 6 NVG).

Jeder Aufgabenträger stellt für sein Gebiet einen lokalen NVP auf, der die Ziele und Rahmenvorgaben aus dem Landesnahverkehrsplan für sein Gebiet sowie für ein- und ausbrechende Verkehre konkretisiert. Als Maßstab gilt dabei die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, des Nahverkehrsgesetzes und des Landesnahverkehrsplans (Stand 03/23 ist dieser noch nicht verabschiedet).

Ebenfalls werden die Aussagen des Regionalplans IV Westpfalz (ROP) und des Landesentwicklungsprogramm IV Rheinlandpfalz (LEP), insbesondere zu den Aspekten Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentralen Orte und zur Vernetzung der Verkehrsträger, aufgegriffen

und über die hier getroffenen Aussagen konkretisiert. Die im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) IV Westpfalz dargestellten Karten 7 (funktionales Schienennetz) und 8 (funktionales Netz des öffentlichen Verkehrs) stellen für den NVP des Landkreis Kusel eine zentrale Grundlage dar, auf welcher die weitergehenden planerischen Aussagen aufbauend getroffen werden.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV gehört auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im NVP ihren Ausdruck findet. Das Instrument NVP stellt die wesentliche Grundlage des Aufgabenträgers für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV dar. Mit dem Aufstellen bzw. der Fortschreibung des NVP sollen die verkehrlichen, sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Ziele für die weitere Ausrichtung des ÖPNV in den nächsten Jahren festgelegt werden. Die Inhalte des NVP werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen berücksichtigt.

1.2 Vorgehen

Der letzte NVP des Landkreis Kusel wurde am 25.03.2009 vom Kreistag beschlossen. Im Jahr 2015 wurde die Fortschreibung des NVP im Rahmen einer verbundweiten Fortschreibung aller lokaler NVP angestoßen, seinerzeit vor dem Hintergrund noch langlaufender Liniengenehmigungen und fehlendem Handlungsspielraum nicht finalisiert.

Im Jahr 2022 wurden die Arbeiten zum NVP wieder aufgenommen und mit einem starken Fokus auf die besondere Situation des Landkreises, mit seiner expliziten ländlichen und größtenteils dörflichen Prägung, und den daraus resultierenden Anforderungen an Verkehr und Mobilität zielorientiert durchgeführt.

1.3 Verkehrlicher Hintergrund

Der ÖPNV steht allgemein in besonderer Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Im Landkreis Kusel wird dies insbesondere am Pkw-Bestand deutlich. Auf die rund 70.000 EinwohnerInnen¹ des Kreises kommen rund 48.000 Pkw². Dies ist ein deutlicher Hinweis auf die hohe Bedeutung des Pkw für die alltägliche Mobilität im Landkreis. Soll der ÖPNV als Alternative zum Pkw zukünftig erfolgreich sein, muss das Angebot den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer entsprechen und ein hohes Maß an Flexibilität und Verlässlichkeit aufweisen.

Im Landkreis Kusel nutzen an Werktagen etwa 12.500 Fahrgäste den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)³. Sie fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeit Zwecken. So vielfältig die Nutzungszwecke sind, so vielfältig sind auch die spezifischen Anforderungen an den ÖPNV: Berufspendelnde fordern möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schülerinnen und Schüler möglichst direkte Verbindungen zur Schule und Personen ohne Pkw fordern eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben.

Die bisherigen NVP legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht – unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Mit dem vorliegenden NVP wird dieses Vorgehen nicht weiterverfolgt. Der Landkreis Kusel hat sich zum Ziel gesetzt, für seine Bürgerinnen und Bürger flächendeckend und ganztätig ein verlässliches Grundangebot im ÖPNV anzubieten, losgelöst von den jeweiligen Bevölkerungszahlen und damit einhergehender gesteigerter

¹ Stand 2021

² Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Bestand an Kraftfahrzeugen, hier nur

Personenkraftwagen, Stand Januar 2021.

³ Fahrgäste entspricht hier Anzahl Fahrten, Quelle VRN-Erhebung 2016



oder niedrigen Fahrgastpotenzialen. Eine Differenzierung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere vor dem Hintergrund der Finanzierung, soll demgegenüber durch Festbedienung (regulärer Linienverkehr) oder bedarfsgesteuerter Bedienung erreicht werden, wie dies schon heute im Landkreis Kusel durch die Ruftaxi-Verkehre erfolgreich praktiziert wird.

1.4 Neue Verkehrsangebote

Der Mobilitätsmarkt befindet sich im Umbruch. Multimodalität, Elektromobilität, On-Demand-Verkehre und ein sich langsam abzeichnender Bedeutungsverlust des Pkw (besonders bei jüngeren Menschen) sind erkennbare Entwicklungen. Nicht mehr die Wahl eines speziellen Verkehrsmittels, sondern die Frage „Wie komme ich am besten bzw. effizientesten von A nach B?“ steht im Vordergrund täglicher Mobilitätsroutinen. Um Mobilitätsbedürfnissen jenseits des eigenen Pkw Rechnung zu tragen, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereitgestellt werden. Hierfür ist ein leistungsfähiger Schienen- und Busverkehr unabdingbar und stellt noch immer das Rückgrat des öffentlichen Mobilitätsangebotes dar. Doch

2. Sachstandsbericht zur Maßnahmenumsetzung des NVP ab 2009

Vor dem Hintergrund des Alters des NVP ist eine dezidierte Auseinandersetzung mit dem NVP aus dem Jahr 2009 nicht sachdienlich. Es soll jedoch darauf hingewiesen werden, dass schon seinerzeit die Bedeutung der Ruftaxi-Verkehre für den Landkreis Kusel hervorgehoben wurde und deren Ausweitung (im Stundentakt) als zielführend für den Landkreis Kusel beschrieben wurde. Die Flexibilität bei der Gestaltung der Linienwege, die Verlässlichkeit durch Fahrplangebundenheit, positive wirtschaftliche Effekte aufgrund der Bedarfssteuerung sowie die hierdurch gegebene Möglichkeit der Flächenerschließung sind einige Beispiele, die schon damals benannt wurden.

der ÖPNV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen.

Neue Angebote wie Verleihsysteme und Zubringerangebote ergänzen den ÖPNV. Um diesen neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, haben die im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) zusammengeschlossenen Aufgabenträger beschlossen, dass sich der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) vom klassischen Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln soll. Das Kernelement des NVP – die gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geforderte Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienung – wird daher durch neue Punkte wie Mobilitätsmanagement, die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und neue Mobilitätskonzepte ergänzt.

Im Rahmen des Smart-City-Förderprogrammes ist geplant Pilotprojekte im Bereich der neuen Verkehrsangebote im Landkreis Kusel umzusetzen. Hierzu zählen unter anderem die Einrichtung von drei Mobilitätshubs (Stand 03/23 sind die Standorte hierfür noch nicht bestimmt), Echtzeitinformationen im Ruftaxiverkehr sowie digitale

3. Aktuelles Bedienungsangebot im Landkreis Kusel

Allgemeines

Im Landkreis Kusel gibt es neben den beiden Bahnlinien (Lauterecken – Kaiserslautern (RB 66) und Kusel – Kaiserslautern (RB 67)) und den drei RegioLinien zahlreiche weitere Buslinien, so dass alle Ortsgemeinden im Landkreis an den Nahverkehr angeschlossen sind. Das Angebot besteht insgesamt aus 35 Buslinien, die durch 20 Ruftaxi-Angebote ergänzt werden.

Fahrgastinformationssysteme an den Mobilitätshubs (Ausbaus zu Mobilitätsstationen).

1.5 Zusammenarbeit VRN

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der NVP übernimmt die VRN GmbH das zentrale Projektmanagement. Somit wird erreicht, dass die NVP der Aufgabenträger im VRN-Gebiet weitestgehend aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind. Die einzelnen NVP finden Eingang in den verbundweiten Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Er berücksichtigt die Inhalte der einzelnen lokalen NVP und beschreibt die großräumigen Zusammenhänge und Entwicklungen. Dies betrifft insbesondere das zukünftige Angebot im SPNV.

Des Weiteren legt der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar für Teilbereiche verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest. Dies betrifft besonders Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen, da dadurch Insellösungen vermieden werden.

Busverkehr

Der überwiegende Anteil des Busverkehrs im Landkreis Kusel ist im Linienbündel 53 Pfälzer Bergland zusammengefasst. Im Jahr 2015 wurde das Linienbündel für 10 Jahre gemeinwirtschaftlich an das Verkehrsunternehmen Südwest mobil GmbH vergeben. Mit der Betriebsaufnahme wurden die Linien 290, 297 („Burgenbus“) sowie 360 neu konzipiert. Außerdem erfolgte eine Anpassung der Rufbuslinien im nördlichen Landkreis.



Linienbündel 53 (Pfälzer Bergland)

Nachfolgende Auflistung stellt die Buslinien des Bündels Pfälzer Bergland mit ihrem Linienweg dar:

- Linie 265: Odenbach - Adenbach - Ginsweiler - Reipoltskirchen - Nußbach - Niederkirchen
- Linie 266: Deimberg - Kirrweiler - St. Julian
- Linie 267: Lauterecken - Hoppstädten - Herrensulzbach
- Linie 268: Lauterecken - Ginsweiler - Nußbach
- Linie 269: Lauterecken - Cronenberg
- Linie 270: RegioLinie (Lauterecken - St. Julian - Altenglan – Kusel)
- Linie 271: Lauterecken - St. Julian / Niederalben - Altenglan - Kusel
- Linie 272: Lauterecken - Hinzweiler - Eßweiler
- Linie 273: Wolfstein - Hefersweiler - Seelen - Nußbach
- Linie 274: Wolfstein - Altenglan - Kusel
- Linie 275: Kusel - Wolfstein
- Linie 276: Altenglan - Mühlbach
- Linie 277: Kusel – Theisbergst. - Neunkirchen - Niederstaufenbach
- Linie 278: Haschbach - Altenglan - Föckelberg
- Linie 279: Kuseler Stern (Kusel - Brücken - Waldmohr - Homburg)
- Linie 280: RegioLinie (Kusel - Brücken - Waldmohr – Homburg)
- Linie 281: Kusel - Wahnwegen - Quirnbach - Brücken
- Linie 282: Glan-Münchweiler - Quirnbach - Wahnwegen - Herchweiler-Pettersheim
- Linie 283: Glan-Münchweiler - Steinbach - Brücken
- Linie 285: Glan-Münchweiler - Gries - Schönenberg - Homburg
- Linie 286: Homburg - Schönenberg - Bruchmühlbach
- Linie 287: Dünzweiler - Schönenberg - Waldmohr - Homburg
- Linie 288: Kusel - Schönenberg - Waldmohr - Homburg
- Linie 290: Kusel - Diedelkopf - Ruthweiler - Thallichtenberg - Baumholder
- Linie 292: Kusel - Thallichtenberg - Oberkirchen - Freisen - Baumholder
- Linie 293: Kusel - Herchweiler - Selchenbach
- Linie 294: Kusel - Herchweiler - Selchenbach
- Linie 295: Stadtbus Kusel (Bahnhof - Rathaus - Weiherplatz - AOK - Altenheim - Friedhof – Ziegelhütte)
- Linie 296: Kusel - Blaubach - Oberalben - Kusel
- Linie 297: Burgenbus (Kusel - Burg Lichtenberg)

Linie 360: Lauterecken - Langweiler - Fischbach - Weierbach

Neben den oben genannten Linien des Bündels 53 (Pfälzer Bergland) verkehren Linien aus den umliegenden Linienbündeln im Landkreis Kusel.

Diese Linien gilt es bei der Erstellung des NVP zu beachten und in Absprache mit den jeweiligen Aufgabenträgern bei Bedarf weiterzuentwickeln.

Linienbündel 51 (Donnersbergkreis)

Linie 912: Rockenhausen - Dörrmoschel - Nußbach

Linienbündel 54 (Kaiserslautern Nord)

Linie 130: Kaiserslautern - Otterberg - Niederkirchen – Wörsbach
Linie 131: Kaiserslautern - Niederkirchen - Nußbach - Ginsweiler

Linienbündel 55 (Kaiserslautern West)

Linie 142: Ramstein - Hütschenhausen - Bruchmühlbach-Miesau - Schönenberg
Linie 148: Landstuhl - Ramstein - Miesau – Schönenberg
Linie 149: Landstuhl - Ramstein - Miesebach - Reichenbach-Steegen
Linie 153: Ramstein - Miesebach - Reichenbach-Stegen – Lauterecken
Linie 173: Landstuhl - Ramstein - Miesau - Schönenberg

Linienbündel Bad Kreuznach

Linie 260: RegioLinie (Bad Sobernheim – Staudernheim – Odernheim – Meisenheim – Lauterecken)

Linienbündel Neunkirchen

Linie 304: Oberbexbach - Bexbach - Wellesweiler - Neunkirchen - Wiebelskirchen - Ottweiler/Hangard - Fürth - Münchweiler - Lautenbach - Breitenbach
Linie 704: Fürth - Breitenbach - Münchwies - Hangard - Wiebelskirchen - Neunkirchen/Schiffweiler
Linie 759: Breitenbach - Lautenbach - Fürth/Hangard - Steinbach - Ottweiler

Linienbündel St. Wendel II

Linie 644: Ottweiler - Niederkirchen - Oberkirchen - Freisen - Kusel

Ruftaxi

Der Buslinienverkehr wird durch das Ruftaxiangebot ergänzt. Die Ruftaxiverkehre erfüllen neben der Funktion der Abend- und Freizeitverkehre auch die Funktion Lückenschlüsse im Bedienungsangebot des regulären Linienverkehrs zu schließen. Das Ruftaxi hat einen festen Fahrplan, fährt aber nur dann, wenn es mindestens eine Stunde vorher telefonisch bestellt worden ist und bedient die im Fahrplan genannten öffentlichen Haltestellen. Seit Juni 2021 besteht für mobilitätseingeschränkte Personen die Möglichkeit einer Haustürbedienung. Durch den Ruftaxiverkehr wird die Anbindung an die zentralen Orte im Landkreis Kusel sichergestellt. Im Jahr 2022 wurden rund 42.000 Fahrgäste mit rund 24.000 durchgeführten Ruftaxi-Fahrten im Landkreis Kusel befördert. Einschließlich der Buchungen auf den Rufbuslinien gab es im Jahr 2022 sogar ca. 50.000 Buchungen.

Im Landkreis Kusel verkehren folgende Ruftaxi-Linien:

Anbindung an Altenglan

2970: Altenglan – Rathweiler – Niederalben
2978: Altenglan – Friedelhausen – Bosenbach – Niederstaufenbach – Reichenbach – Oberstaufenbach – Neunkirchen – Föckelberg
2979: Theisbergstegen – Rutsweiler am Glan – Mühlbach – Altenglan – Bedesbach – Welchweiler – Elzweiler – Horschbach

Anbindung an Waldmohr

2987: Waldmohr – Waldziegelhütte – Dünzweiler – Bambergerhof – Breitenbach – Frohnhofen – Grube Labach – Werschweiler

Anbindung an Glan-Münchweiler

2982: Glan-Münchweiler – Quirnbach – Liebthal – Wahnwegen – Hüffler – Langenbach – Herschweiler-Pettersh. – Krottelbach
2983: Glan-Münchweiler – Quirnbach – Sangerhof – Henschtal – Steinbach – Brücken
2985: Glan-Münchweiler – Nanzdietschweiler – Börsborn – Gries – Sand – Schönenberg-Kübelber



Anbindung an Kusel

- 2981: Kusel – Schellweiler – Etschberg – Haschbach – Godelhausen –
Theisbergstegen – Gimsbach – Matzenbach
2992: Kusel – Ruthweiler – Thallichtenb. – Pfeffelbach – Reichweiler
2993: Kusel – Diedelkopf – Bledesbach – Konken – Ehweiler – Al-
bessen – Herchweiler – Selchenbach
2996: Kusel – Blaubach – Mayweilerhof – Oberalben – Dennweiler-
Frohnbach – Körborn – Kusel

Anbindung an Lauterecken

- 2966: Lauterecken – Deimberg – Homberg – Lauterecken
2967: Lauterecken – Sien – Unterjeckenbach – Lauterecken
2968: Lauterecken – Ginsweiler – Rathskirchen – Rockenhausen
2969: Lauterecken – Lohnweiler – Heinzhaus. – Hohenöllen – Einöllen
2972: Lauterecken – Offenbach – St. Julian – Eschenau

Anbindung an Schönenberg-Kübelberg

- 2988: Schönenberg-Kübelberg – Schmittweiler – Paulengrund – Ditt-
weiler – Altenkirchen – Frohnhofen – Krottelbach – Herschwei-
ler-Pettersheim

Anbindung an Wolfstein

- 2973: Wolfstein – Nußbach – Einöllen – Wolfstein
2974: Wolfstein – Oberweiler – Tiefenbach – Hinzweiler – Oberweiler
im Tal
2975: Wolfstein – Immetshausen – Rutsweiler – Rothselberg – Jetten-
bach – Eßweiler – Kreimbach-Kaulbach

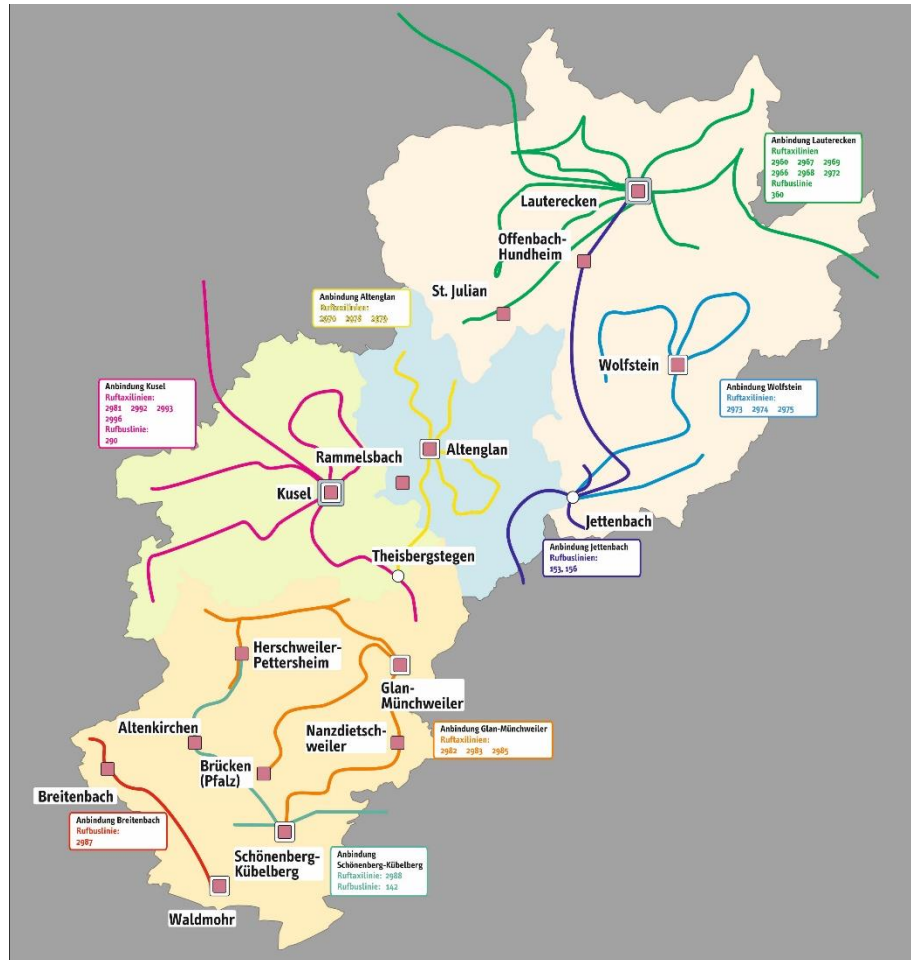


Abbildung 1: Ruftaxiverkehr im Landkreis Kusel (Status quo)

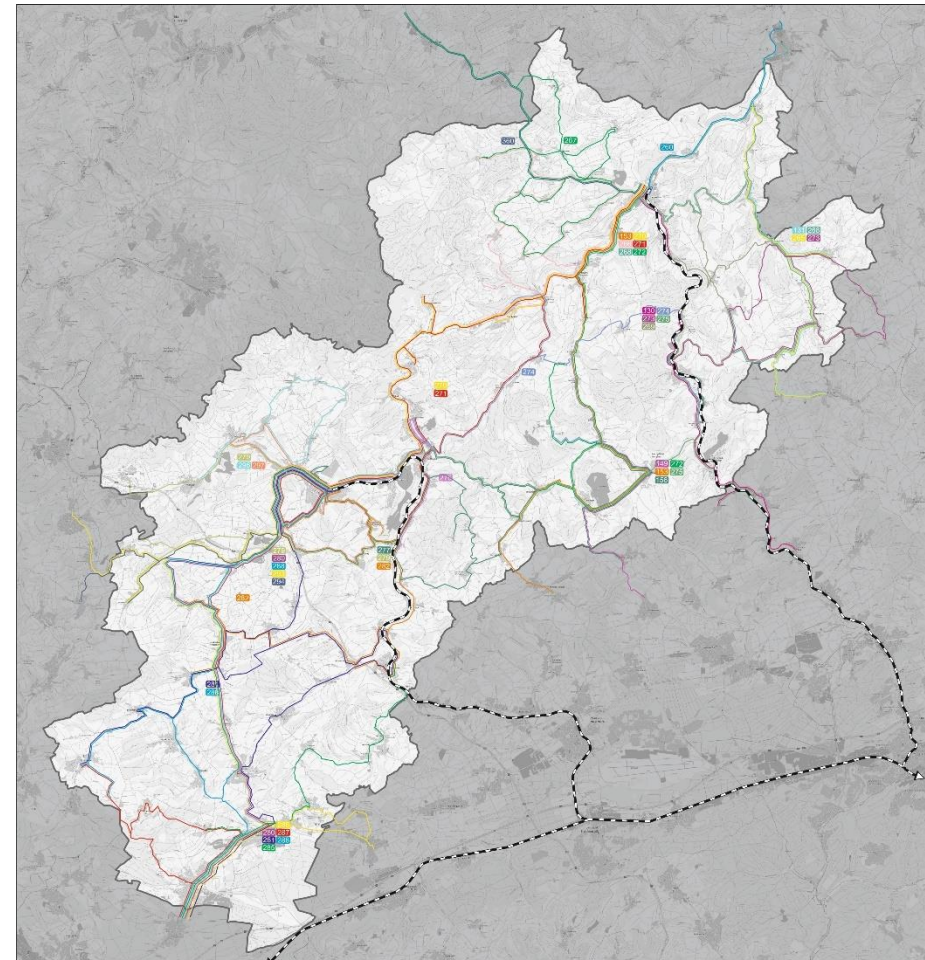


Abbildung 2: Liniennetz im Landkreis Kusel (Status quo)



Bürgerbusangebote

Neben den vorangestellten Verkehrsangeboten existieren mittlerweile flächendeckend, ehrenamtlich betriebene Bürgerbusangebote im Landkreis Kusel.

In der Verbandsgemeinde Kusel-Altenglan wird derzeit ein Bürgerbus-Betrieb mit zwei Fahrzeugen angeboten. Den Betrieb stellt die Verbandsgemeinde zusammen mit ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern (Disposition und Fahrbetrieb) in Eigenregie sicher. Folgende Rahmenparameter gelten für das Angebot:

- ▶ Fahrtage sind Dienstag und Donnerstag von 08.00 bis 18.00 Uhr
- ▶ Die Inanspruchnahme des Bürgerbusses setzt voraus, dass selbstständig ein- und ausgestiegen werden kann.
- ▶ Pro Fahrt dürfen maximal vier Personen aus zwei Haushalten gleichzeitig im Bus sitzen
- ▶ Innerhalb der VG Kusel-Altenglan sind sämtliche Fahrtrelationen möglich, zu gebietsnahen medizinischen Einrichtungen werden zusätzlich Arztfahrten angeboten



Abbildung 3: Bürgerbus Kusel-Altenglan

In der Verbandsgemeinde Oberes Glantal existiert ein weiteres Bürgerbusangebot.

- ▶ Das Angebot kann per Telefon oder per E-Mail gebucht werden
- ▶ Wunschtermine und -ziele werden koordiniert und Fahrten ggf. zusammengelegt
- ▶ Fahrtage sind Dienstag und Donnerstag
- ▶ Die Fahrten sind für die Fahrgäste kostenlos
- ▶ Seit Januar 2023 können die Gemeinden Langenbach, Herschweiler-Pettersheim, Wahnwegen und Matzenbach/Gimbsbach das Angebot auch in Richtung Kusel nutzen.



Abbildung 4: Bürgerbus Oberes Glantal

Analog zu den anderen Angeboten besteht auch in der Verbandsgemeinde Lauterecken-Wolfstein ein Bürgerbusangebot.

- ▶ Fahrtage sind Dienstag und Donnerstag von 08.00 bis 18.00 Uhr
- ▶ Das Angebot wird mit zwei Fahrzeugen erbracht
- ▶ Eine Haustürbedienung wird angeboten



Abbildung 5: Bürgerbus Lauterecken-Wolfstein

komm gud hääm-Taxi

Mit dem „komm gud hääm-Taxi“ bietet der Landkreis Kusel eine finanzielle Unterstützung für Jugendlichen zwischen 14 und 21 Jahren für Fahrten im Freizeitverkehr. Freitag und Samstag von 21:45 bis 6:00 Uhr, vor gesetzlichen Feiertagen und in der Faschingswoche werden Heimfahrten mit dem Taxi mit aktuell fünf Euro pro Fahrt und Person unterstützt. Dies erfolgt als Jugend-Service Angebot für eine sichere Heimfahrt.



4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.1 Ziele des Aufgabenträgers

Der NVP stellt gemäß dem PBefG die wesentliche Grundlage des Aufgabenträgers für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV dar. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung fest. Er bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele des Landkreises Kusel:

- ▶ Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden. Gleichwertige Lebensverhältnisse sollen auch im ländlichen Raum geschaffen werden.
- ▶ Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen und der Raumstruktur des Kreises Rechnung tragen.
- ▶ Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil im Jedermannverkehr sollen auch zukünftig als Festangebot (ggf. als Kleinbuslinie) im Takt verkehren, die übrigen Linienangebote werden ebenfalls im Taktverkehr angeboten, verkehren jedoch nur, wenn Fahrtwünsche angemeldet wurden (bedarfsorientierter Ansatz).
- ▶ Bei Ruftaxilinen soll eine Umwandlung auf Kleinbuslinien geprüft werden, wenn eine entsprechend große und regelmäßige Nachfrage nachgewiesen wird und eine Finanzierbarkeit gegeben ist.
- ▶ Der Fahrplan soll zu einem Integralen Taktfahrplan (ITF) für den Landkreis Kusel ausgebaut werden. An wichtigen Knotenpunkten und insbesondere im Übergang zum SPNV

und zu den RegioLinien sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden. Ein transparentes Fahrplanangebot soll geschaffen werden.

- ▶ Gemeinden, die keinen Schienen- bzw. Regionallinienschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Bus- bzw. Ruftaxiverkehr an die zentralen Orte angebunden werden, sodass auch Ziele mit weiterer Entfernung erreicht werden können.
- ▶ Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- ▶ Die zukünftige Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen anzulegen.
- ▶ Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und Pkw (P+R) ausgestattet werden. Sie sollen barrierefrei gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen.
- ▶ Die Gewerbegebiete sollen zukünftig verbessert angebunden werden. Die innerörtliche Erschließung und somit auch die Anbindung der Gewerbegebiete durch den ÖPNV soll insbesondere durch Kleinbuslinien und Ruftaxiangebote noch besser ermöglicht werden.
- ▶ Der Landkreis strebt entsprechend den Vorgaben des

PBefG das Ziel an, langfristig die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Träger der Maßnahmen im Bereich der Haltestellen sind die zuständigen Straßenbaulastträger. Den besonderen Anforderungen eines ländlich geprägten Landkreises, mit einem hohen Anteil an Ruftaxiverkehren (Einsatz von Pkw) mit tlw. Haustürbedienung sowie Bürgerbusangeboten ist dabei Rechnung zu tragen und in Hinblick auf den barrierefreien Ausbau zu berücksichtigen.

- ▶ Alle Nahverkehrsangebote im Landkreis Kusel sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten müssen diese den VRN-Tarif anwenden.
- ▶ Das Spektrum der zukünftigen öffentlichen Verkehrsangebote soll über den klassischen ÖPNV hinausgehen und den neuen Anforderungen an Mobilität entsprechen. Pilotprojekte sollen im Rahmen des Smart-City-Projektes umgesetzt werden.
- ▶ Die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs durch neue Technologien, insbesondere durch umweltfreundliche Antriebe oder den Einsatz alternativer Kraftstoffe soll technologieoffen umgesetzt werden.
- ▶ Digitalisierte Informations- und Vertriebswege sollen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund ausgebaut werden. Insbesondere die Einrichtung weiterer Dynamischer Fahrgastinformationen (DFI) an den zentralen Verknüpfungspunkten sind sukzessive umzusetzen. Eine Aus-



stattung der Haltestellen nach den definierten Infrastrukturstandards (siehe Kapitel 5.3) wird angestrebt.

- ▶ Für alle Orte ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienung zu gewährleisten. Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen. Prinzipiell soll aber ein stündliches Angebot an allen Verkehrstagen für alle Ortsgemeinden zum nächsten zentralen Ort oder Verknüpfungspunkt vorgehalten werden (was nicht gleichbedeutend mit einem Stundentakt auf jeder einzelnen Linie sein muss). Ein etwaiges Abweichen hiervon kann durch den Aufgabenträger begründet festgelegt werden. Entsprechende ÖPNV-Angebote sollen verstärkt in Form flexibler Bedienungsformen angeboten werden.
- ▶ Bei der Linien- und Angebotsentwicklung sind insbesondere Orte mit zentralörtlicher Bedeutung (medizinische Versorgung, Einkaufsmöglichkeiten etc.) zu berücksichtigen und anzubinden.
- ▶ Die Anbindung touristischer Ziele, aber auch die Verbindung zu den Nachbarkreisen soll weiterhin gepflegt bzw. ausgeweitet werden. Maßgeblich für die Weiterführung und Realisierung entsprechender Angebote ist aber eine gesicherte Finanzierung, die in Abhängigkeit von der verkehrlichen Verortung und Schwerpunktsetzung der jeweiligen Linien in einer Gesamtübernahme, in einer finanziellen Beteiligung oder anderweitig ausgestalteter Finanzierungsmodelle realisiert werden können.



4.2 Netzhierarchie im VRN

Die unter Kap. 4.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz zu entwickeln.

Abbildung 6 stellt die allgemeingültige Netzhierarchie im VRN als Systemskizze dar, wie sie verbundweit Anwendung findet.

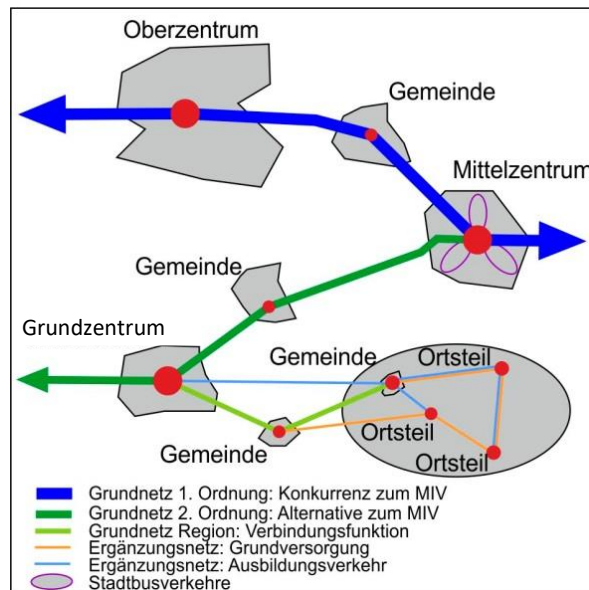


Abbildung 6: Netzhierarchie im VRN

Der SPNV bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsangebots. Er stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität in hoher Reisegewindigkeit, hohem Komfort und starkem Bedienungsangebot her. Im SPNV können Anteile von bis zu 20% im Jedermannverkehr am Gesamtverkehr erreicht werden. Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden.

Der SPNV wird dem Grundnetz 1. Ordnung oder 2. Ordnung zugeordnet.

Im **Grundnetz 1. Ordnung** soll das öffentliche Mobilitätsangebot eine echte Konkurrenz zum MIV bieten. Grundsätzlich haben PKW-Nutzer die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Choice Riders). Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren hierfür mindestens ein 30-Minuten-Takt notwendig ist. Hier können im Jedermannverkehr ÖPNV-Anteile von bis zu 20% vom Gesamtverkehr erreicht werden. Auf Strecken, die weniger dicht bedient werden, findet eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV nur in geringem Umfang statt. Unter Nachhaltigkeits- und Umweltgesichtspunkten bildet der 30-Min-Takt daher die Untergrenze.

Auf dem **Grundnetz 2. Ordnung** soll ebenfalls ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Die zu erwartende Nachfrage rechtfertigt jedoch keinen 30-Min-Takt. Der ÖPNV stellt hier eine mögliche Alternative zum MIV dar. Im Jedermannverkehr beträgt der Anteil des ÖPNV bis zu 5% am Gesamtverkehr. Damit der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird, ist mindestens ein 60-Min-Takt notwendig. Zu Zeiten schwacher Nachfrage können ggf. auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Auf dem **Grundnetz Region** wird ebenfalls ein regelmäßiges Angebot bereitgestellt, das aufgrund einer mittleren bis geringen Nachfrage im Jedermannverkehr etwa im 120-Min-Takt bedient wird. Der Fahrplan berücksichtigt ebenfalls die Belange des Ausbildungsverkehrs und Umsteigebeziehungen. In ländlichen Räumen sind durchgängig vertaktete Angebote im Busverkehr aufgrund des hohen Schülerverkehrsanteils und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf wenigen Busachsen möglich. Daher werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als Grundnetz Region festgelegt. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des Schülerverkehrs, insbesondere zu Gymnasien und beruflichen Schulen. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen auch am Wochenende durch flexible Bedienformen erfolgen.

Das **Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr** ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die Linien verkehren nur an Schultagen und zu den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Linienwege sind auf die Wohnorte der Schüler und der Schulstandorte ausgerichtet. Die Nachfrage kann in einzelnen Kursen sehr hoch sein. Schülern, welche die Angebote des Ausbildungsverkehrs nutzen, stehen in der Regel keine Verkehrsmittel alternativ zur Verfügung (Captive Riders).

Das **Ergänzungsnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKWs gewährleisten. Hier steht der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, im Mittelpunkt. Die Bedienung kann durch den normalen Linienverkehr aber auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen. Das Angebot muss ganzjährig zur Verfügung stehen. Eine nennenswerte Nachfrage ist hier nicht vorhanden.

Netzhierarchie im Landkreis Kusel

Dem Ansatz der hier dargestellten Netzhierarchie wird auch im Landkreis Kusel im Prinzip gefolgt. Orte hoher Zentralität und mit entsprechendem Bedeutungsüberhang sowie weiterführende Anschlussmöglichkeiten (Schiene und RegioLinien) sollen mit öffentlichen Verkehrsangeboten besonders gut und verlässlich erreicht werden.

Vor dem Hintergrund der besonderen und kleinteiligen Raumstruktur im Landkreis Kusel (vgl. Kap. 4.3) ist jedoch das Herunterbrechen der Netzhierarchie des VRN und die Ausdifferenzierung der jeweiligen Angebote auf den einzelnen Netzabschnitten in Gänze nicht zielführend. Abseits des SPNV-Angebotes und der RegioLinien, soll ein flächendeckendes Angebot für den Landkreis Kusel vorgehalten werden, der nicht beim Taktangebot differenziert, sondern lediglich zwischen Festangebot (klassischer Linienverkehr) und bedarfsgesteuerter Bedienung (Fahrt findet nur bei angemeldetem Fahrtwunsch statt). Siehe hierzu Kap. 4.7.



4.3 Raumstruktur des Landkreis Kusel

Bevölkerung

Der Landkreis Kusel ist räumlich in drei verschiedene Verbandsge-
meinden untergliedert. In diesen leben rund 71.000 Menschen auf ei-
ner Fläche von 573,58 km².

Verbandsge- meinde	Einwohner	Fläche in km ²	Einwohner- dichte in EW/km ²
Kusel-Altenglan	ca. 23.000	180	129
Lauterecken-Wolf- stein	ca. 18.000	238	75
Oberes Glantal	ca. 29.000	156	186

Tabelle 1: Übersicht Raumstruktur (Stand: 12.2021)⁴, Werte gerundet

Relevante Entwicklungsgebiete im Landkreis

Für die Entwicklung des Nahverkehrs im Landkreis Kusel sind unter
anderem für die Zukunft geplante, größere Entwicklungen im Sied-
lungs- und Gewerbebereich zu berücksichtigen. Nachfolgend sind die
bekanntesten und geplanten Entwicklungsgebiete dargestellt.

Geplante Gewerbe- und Siedlungsentwicklungen

- Gewerbegebiet Schellweiler
(ÖPNV-Anbindung über Linie 297 bereits eingeplant)

Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung dient als weitere Grundlage für die
Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrsangebots. Neben den
zentralen Orten des Landkreises sind die Städte Kaiserslautern sowie
Homburg und St. Wendel von besonderer Bedeutung für den Land-
kreis Kusel.

Zentrumstypus	Ort mit Einwohnerzahl
Benachbarte Oberzentren	[Kaiserslautern (ca. 99.000)]
	[Homburg (ca. 42.000)]
Mittelzentren	Kusel (ca. 5.500)
	Lauterecken (ca. 2.000)
	[St. Wendel (ca. 25.500)]
	[Neunkirchen (ca. 46.000)]
	Altenglan (ca. 2.700)
Grundzentren	Glan-Münchweiler (ca. 1.200)
	Schönenberg-Kübelberg (ca. 5.500)
	Waldmohr (ca. 5.200)
	Wolfstein (ca. 1.800)

Tabelle 2: Zentralörtliche Gliederung⁵, Werte gerundet

Schulstandorte

In der Schullandschaft im Landkreis Kusel sind etwa 6.400 Schülerin-
nen und Schüler auf 21 Schulstandorte verteilt. Für den Schülerver-
kehr relevant sind in dieser Aufstellung die Schularten Grundschule,
Gymnasium, Integrierte Gesamtschule (IGS), Realschule +, Förder-
schule sowie berufsbildende Schulen (BBS).

Im Vergleich der Schülerzahlen sticht v.a. der Standort Kusel mit rund
2.250 Schülerinnen und Schülern hervor, hier sind zudem die meisten
Schularten vorzufinden. Weitere bedeutende Standorte sind Lauter-
ecken, Schönenberg-Kübelberg, Wolfstein, Waldmohr und Altenglan.

Standort	Schüler	Standort	Schüler
Altenglan	343	Neunkirchen	73
Altenkirchen	63	Nußbach	59
Breitenbach	64	Pfeffelbach	86
Brücken	120	Rammelsbach	153
Glan-Münchwei- ler	139	Schönenberg- Kübelberg	879
Herrschweiler- Pettersheim	125	Sankt-Julian	132
Jettenbach	76	Theisbergst.	73
Konken	83	Ulmet	84
Kusel	2.223	Waldmohr	510
Lauterecken	800	Wolfstein	416
Nanzdietsch- weiler	56	Insgesamt	6.557

Tabelle 3: Übersicht Schulstandorte (Stand: 02.2023)

Für den Landkreis Kusel sind darüber hinaus die außerhalb liegenden
Schulstandorte Homburg und Freisen von besonderer Bedeutung.
Homburg wird von Schülerinnen und Schülern, die im Südkreis woh-
nen, stark nachgefragt und die Gemeinschaftsschule in Freisen er-
freut sich einer zunehmenden Nachfrage insbesondere aus der Kreis-
mitte des Landkreises Kusel.

⁴ Datengrundlage: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2015

⁵ Bedeutsame Zentren außerhalb des Landkreises sind mit eckigen Klammern

gekennzeichnet. Datengrundlagen: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz
2021 und Statistisches Amt Saarland 2021

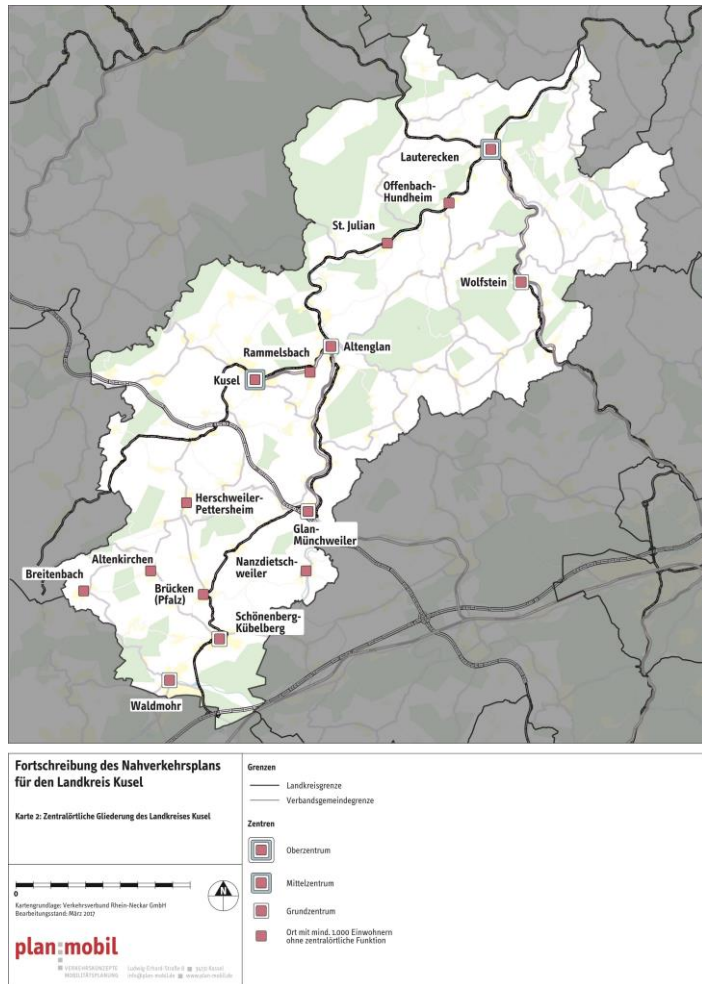


Abbildung 7: zentralörtliche Gliederung im Landkreis Kusel

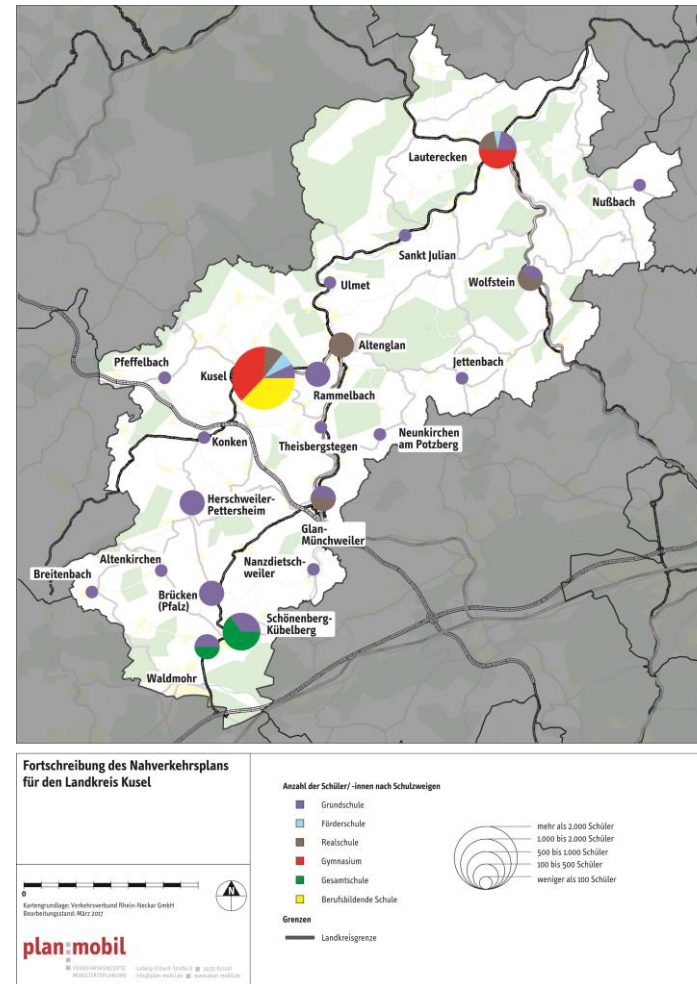


Abbildung 8: Schulstandorte im Landkreis Kusel

4.4 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Es gibt nicht „den“ einheitlichen ÖPNV- Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche an ihn (s. Abbildung 9). Vereinfacht kann in die Segmente Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge unterschieden werden.

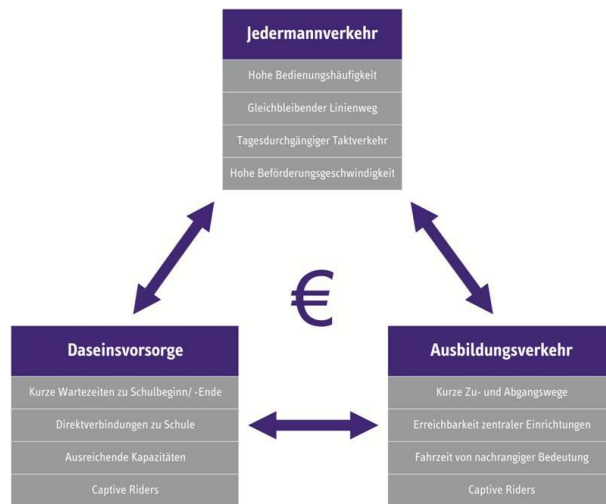


Abbildung 9: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Berufsverkehr

Für Berufspendler sind eine hohe Bedienungshäufigkeit (vor allem in den Hauptverkehrszeiten), ein gleichbleibender Linienweg, ein tagesdurchgängiger Taktverkehr und eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit wichtig. Der Berufsverkehr wird insbesondere durch die Altersgruppe der 25–65-Jährigen bestimmt. In dieser Altersgruppe ist der

Führerscheinbesitz sehr hoch. Aufgrund dessen und der hohen PKW-Verfügbarkeit im Landkreis Kusel ist der PKW das dominierende Verkehrsmittel für das tägliche Berufspendeln. Prinzipiell birgt der Berufsverkehr ein hohes Potenzial an zusätzlichen Fahrgästen für den ÖPNV, wenn das ÖPNV-Angebot attraktiv gestaltet und zuverlässig ist und ein günstiges Ticketangebot zur Verfügung steht.

Ausbildungsverkehr

Im Ausbildungsverkehr handelt es sich bei Schülerinnen und Schülern meist um sogenannte „Captive Riders“. Dies sind Personen, die ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können. Daher können in diesen Bereichen auch keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden. Der Schülerverkehr weist schulzeitbedingt einen hohen Beförderungsbedarf sowohl zur morgendlichen Hauptverkehrszeit, als auch mittags, bzw. nachmittags auf. Hierbei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass vor allem zukünftig der nachmittägliche Bereich aufgrund der sukzessiven „Aufweichung“ der Regelschulzeiten besser abgedeckt werden muss. Es werden keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gestellt, die über die normalen Anforderungen hinausgehen. Von hoher Bedeutung sind allerdings direkte Verbindungen zu den Ausbildungsstätten.

Versorgungs- und Freizeitverkehr

Der Versorgungs- und Freizeitverkehr beinhaltet eine Schnittmenge der verschiedenen Nutzergruppen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Bevölkerungsgruppe der älteren Menschen ihre Wege im Versorgungs- und Freizeitverkehr zu einem hohen Anteil im ÖPNV zurücklegt (diese sind ebenfalls als „Captive Riders“ zu bezeichnen). Die ältere Bevölkerungsgruppe stellt besondere Ansprüche an die Sicherheit Angebotes, sowohl an der Haltestelle als auch im Fahrzeug (z. B. ausreichend Sitzplätze, Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals etc.). Von Bedeutung sind im Versorgungs- und Freizeitverkehr insbesondere die zeitliche Flexibilität und eine ausreichende Bedienung im Spätverkehr, wenn der ÖPNV eine Alternative zu anderen Verkehrsmitteln sein soll.

Die generellen Anforderungen, die an den Versorgungs- und Freizeit-

verkehr gestellt werden, sind kurze Wege zur Haltestelleninfrastruktur sowie eine gute Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen. Die Fahrzeit ist hier im Vergleich zum Berufs- und Ausbildungsverkehr von eher nachgelagerter Bedeutung.

Des Weiteren richten mobilitätseingeschränkte Personen bestimmte Anforderungen an den ÖPNV. Für diese Personengruppe sind insbesondere die Punkte Barrierefreiheit, einfache und verständliche Fahrgastinformationen sowie einfacher Ticketerwerb wichtig.

Die Angebotskonzeption im ÖPNV muss den unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten und festzuhalten, dass die unterschiedlichen Ansprüche aus Kostengründen nicht überall und nicht jederzeit gleichermaßen erfüllt werden können.

Abbildung 10 zeigt die Nachfragesegmente des ÖPNV im Bündel 53 „Pfälzer Bergland“. Mit 81% dominiert der Fahrtzweck Ausbildung deutlich.

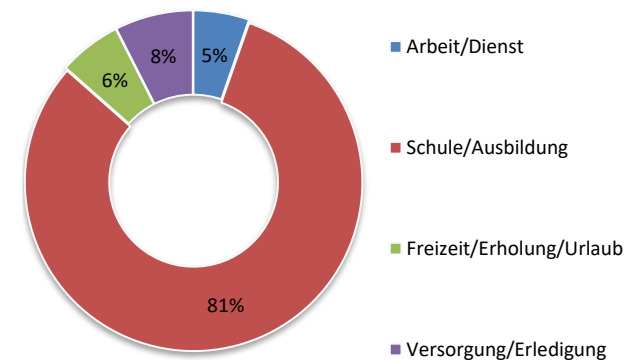


Abbildung 10: Verkehrszwecke der Binnenfahrten (innerhalb des Landkreises, im Linienbündel 53) Mo-Fr (S)
Quelle: VRN-Erhebung 2016



4.5 Demografischer Wandel

Seit Jahren wird die lokale Bevölkerungsstruktur durch die Auswirkungen des demografischen Wandels tiefgreifend verändert. Durch eine tendenzielle Abnahme der Geburtenrate bei einer gleichzeitig steigenden Lebenserwartung wird die Gesamtbevölkerung Deutschlands geringer und im Durchschnitt älter. Besonders der ländliche Raum sieht sich mit den Folgen dieses Strukturwandels konfrontiert, da sich dessen Auswirkungen durch eine Abwanderung der jüngeren Bevölkerung in die Städte zusätzlich verstärkt. Dieser Prozess ist hauptsächlich dadurch zu erklären, dass die Infrastrukturvorteile der Städte immer deutlicher werden. Dies gilt bspw. für Bereiche der medizinischen Versorgung, dem Arbeitsplatz- und Kulturangebot oder den Nahversorgungsmöglichkeiten.

Die Betrachtung der Bevölkerungsverteilung und -entwicklung bildet eine wesentliche Grundlage für die Erarbeitung eines zukunftsfähigen ÖPNV im Landkreis Kusel. Wie viele ländlich geprägte Regionen in Rheinland-Pfalz, ist auch der Landkreis Kusel durch einen stetigen Bevölkerungsrückgang gekennzeichnet. Die Bevölkerungsabnahme im gesamten Landkreis vollzieht sich seit vielen Jahren relativ konstant. Jedoch weisen die jeweiligen Verbandsgemeinden z.T. deutlich unterschiedliche Ausprägungen auf. Generell sind jedoch alle Verbandsgemeinden durch eine Bevölkerungsabnahme gekennzeichnet (vgl. Abbildung 11).

Da das Alter großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der jeweiligen Person ausübt, ist die Betrachtung der Altersstruktur der Bevölkerung und seiner Veränderung über die Zeit von großer Bedeutung für den ÖPNV. Bereits heute ist die Alterskohorte der über 65-Jährigen stärker besetzt, als die Altersgruppe der unter 20-Jährigen.

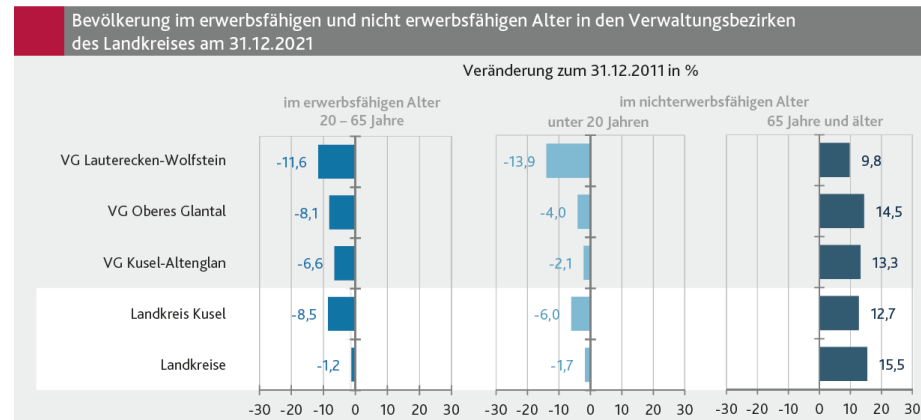


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung der Verbandsgemeinden im Landkreis Kusel in den letzten 10 Jahren ⁶

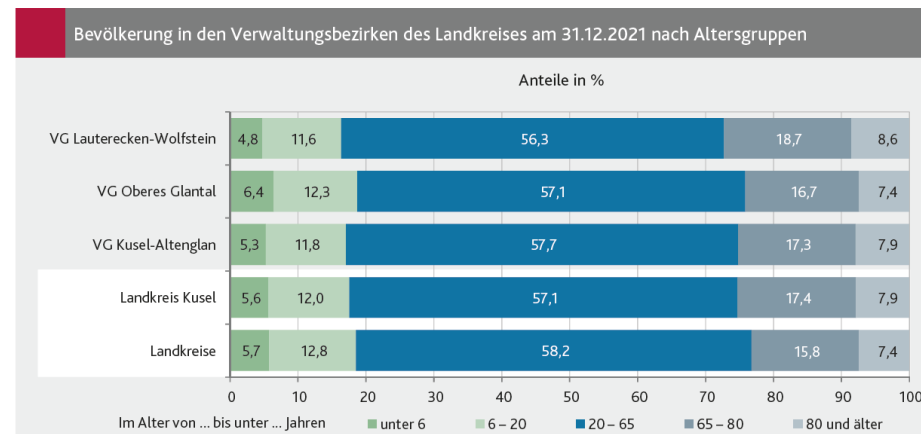


Abbildung 12: Bevölkerung nach Altersgruppen im Landkreis Kusel ⁶

⁶ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2022 - Kommunaldatenprofil



Wie aus den vorangestellten Abbildungen abzulesen ist, hat sich die Zusammensetzung der Gesamtbevölkerung im Landkreis Kusel in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Sowohl die Gruppe der erwerbsfähigen (20 – 65 Jahre) sowie die Gruppe der nichterwerbsfähigen (unter 20 Jahren) ist kleiner geworden, die Gruppe der nichterwerbsfähigen (über 65 Jahren) dementsprechend größer.

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demografische Entwicklungen zukünftig weiter verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung kontinuierlich. Aufgrund der Änderung des Mobilitätsverhaltens und der unterschiedlichen Mobilitätsansprüche eines Menschen in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung diese Entwicklungen berücksichtigen. Serviceangebote wie Haustürbedienung oder die Barrierefreiheit im ÖPNV können zukünftig somit zu Themen mit steigender Bedeutung werden.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat im Jahr 2016 die Wohnflächenbedarfsprognose aktualisiert. Datengrundlage bildet die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose (Raumordnungsprognose 2035) des BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) aus dem Jahr 2014. Laut BBSR wird mit einem gleichmäßigen Bevölkerungsrückgang von rund 10% gerechnet. Dies entspricht einer Bevölkerungszahl von ca. 64.000 Einwohnern im Jahr 2030. Außerdem kommt es zu einer starken Veränderung der Altersverteilung. Sowohl die wachsende Gruppe der älteren Menschen, von den Best-Agern mit intensiver Pkw-Nutzung bis zu den Hochbetagten, als auch die gleichbleibenden Schülerzahlen sind bei der mittel- bis langfristigen Entwicklung des ÖPNV zu berücksichtigen.

⁷ Eine aktuelle Verkehrserhebung durch den Verbund wird im Laufe des Jahres 2023 erfolgen. Eine deutliche Abweichung von den hier genannten

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Durch die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung werden mittel- bis langfristig deutliche Anpassungen im ÖPNV-Angebot notwendig werden. Bei rückläufigen Schülerzahlen werden die morgendlichen Belastungsspitzen geringer ausfallen, die Nachfrage wird disperser als heute sein und die etwaige Anpassung der Schullandschaft kann ggf. zu neuen Relationen im Schulverkehr führen. Das Thema der Daseinsvorsorge und damit die stärkere Berücksichtigung von Menschen die auf den ÖPNV als Basismobilitätsangebot angewiesen sind wird an Bedeutung gewinnen. Ein verlässliches und flächendeckendes öffentliches Mobilitätsangebot im Landkreis Kusel und dessen ausdifferenzierte und auf die besondere räumliche Situation zugeschnittene Ausgestaltung ist damit Planungsaufgabe der kommenden Jahre.

Verlässlichkeit, Direktheit, Barrierefreiheit und Sitzplatzverfügbarkeit sind Handlungsfelder, die vor allem für ältere Menschen im ÖPNV wichtig sind. Im Ausbildungsverkehr müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Dies kann aufgrund von freier Schulwahl, neuen schulischen Angeboten, uneinheitlicher Unterrichtszeiten und Inklusion trotz zurückgehender Schülerzahlen unter Umständen zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

4.6 Verkehrsnachfrage und Potentialanalyse

Verkehrsnachfrage

In diesem Unterkapitel wird die Nachfrage auf Basis der Daten der Verkehrserhebung der VRN GmbH aus dem Jahr 2016 im ÖPNV dargestellt.

Zahlen wird nicht erwartet. Die dann aktualisierten Zahlen werden für die Ausschreibungsplanung abermals geprüft.

Im Landkreis Kusel finden pro Werktag (Mo-Fr) im ÖPNV und SPNV rund 12.400 Fahrten statt, davon 10.400 im Binnenverkehr innerhalb des Kreises. 2.000 Fahrten sind kreisüberschreitend. Das heißt, jeweils etwa 1.000 Fahrten haben ihre Quelle bzw. Ziel außerhalb des Kreises. An Wochenenden verändert sich dies deutlich. Während an Werktagen etwa 84% der Fahrten innerhalb des Kreises durchgeführt werden, liegt dieser Anteil an Wochenendtagen bei nur etwa 50% und der Anteil der Fahrten, die ihre Quelle bzw. das Ziel außerhalb des Kreises haben, steigt von 16% (an Werktagen) auf 50% (an Wochenendtagen) an (siehe Tabelle 4). Dies lässt sich insbesondere auf den hohen Anteil des Schülerverkehrs an Werktagen zurückführen (vgl. Abbildung 10). Innerhalb des Landkreises Kusel dominiert der Schülerverkehr mit 81% deutlich die Nachfrage im ÖPNV. Arbeits-, Dienst-, Freizeit- und Erledigungsfahrten nehmen dagegen insgesamt nur 19% ein.

Fahrten	Mo-Fr	Sa	So/Fe
Binnenfahrten	10.400	900	500
umlandverbindend	2.000	800	600
Gesamt	12.400	1.700	1.100

Tabelle 4: Nachfrage ÖPNV – Landkreis Kusel, Quelle: VRN-Erhebung 2016; Werte gerundet⁷

Verteilung der Nachfrage nach den Verkehrsarten Bus und SPNV

Abbildung 14 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV und SPNV im Landkreis Kusel. Es wird deutlich, dass auf den SPNV-Strecken die höchste Nachfrage besteht. Im Busbereich konzentriert sich die Nachfrage auf die Achse Lauterecken – Altleinsbach – Kusel – Schönenberg-Kübelberg – Homburg.

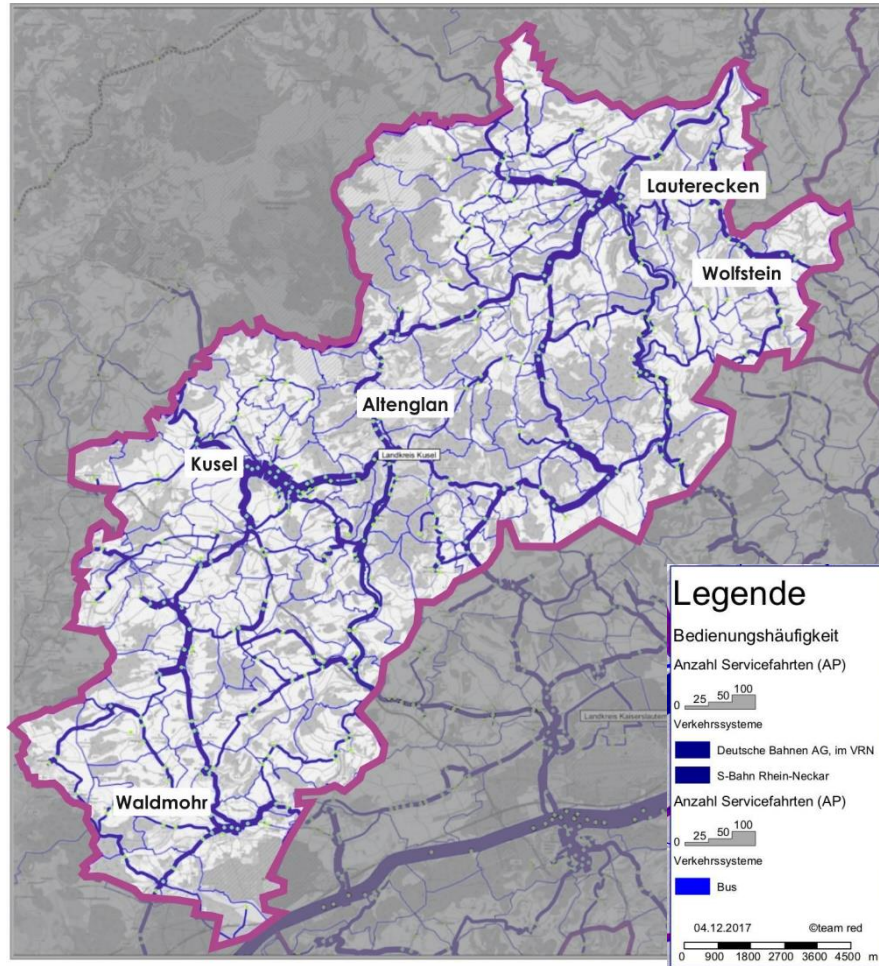


Abbildung 13: Anzahl der Fahrten Mo-Fr im Landkreis Kusel

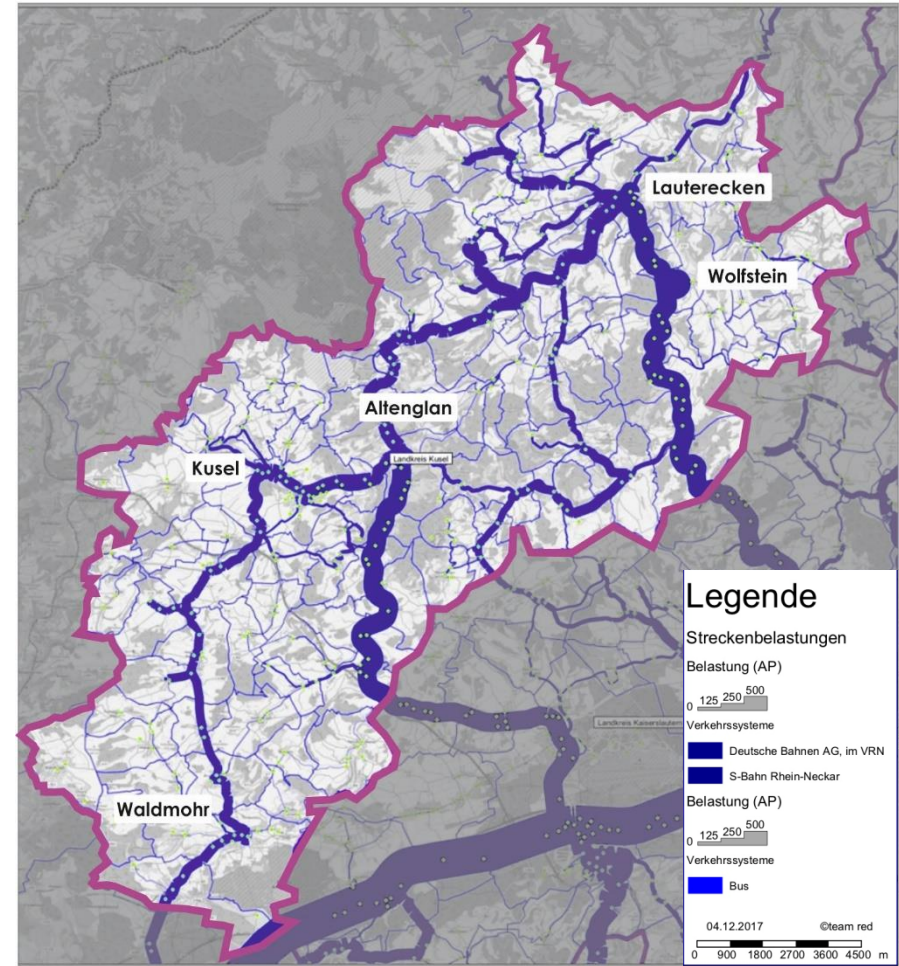


Abbildung 14: Nachfrage Mo-Fr im Bus- und SPNV-Angebot im Landkreis Kusel



Pendlerströme

In der Abbildung 15 sind die Pendlerbeziehungen zwischen den Arbeits- und Wohnstandorten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgebildet. Dabei werden sowohl Binnenpendler innerhalb des Kreises als auch die Pendlerströme betrachtet, die sich über die Kreisgrenze hinweg bewegen. Je nach geografischer Lage im Landkreis Kusel und der damit verbundenen Distanz zu einem anderen Ort, variieren sowohl die Richtung als auch die Intensität der Pendlerströme.

Dargestellt werden die Pendlerbeziehungen ab einer Summenanzahl von insgesamt 100 Ein- und Auspendlern auf Gemeindeebene. Innerhalb des Landkreises Kusel besteht die stärkste Beziehung zwischen Kusel und Altenglan. Darüber hinaus wird deutlich, dass das Oberzentrum Kaiserslautern das Ziel der meisten Pendlerbewegungen darstellt. Für die Pendlerbewegungen über die Kreisgrenzen hinaus ist außerdem die Region um Homburg von großer Relevanz. Auffällig ist, dass es zwischen den Grundzentren und weiteren Ortschaften vergleichsweise niedrige bis kaum nennenswerte Pendlerströme gibt. Das damit verbundene Fahrgastpotenzial im Berufsverkehr ist dementsprechend begrenzt.

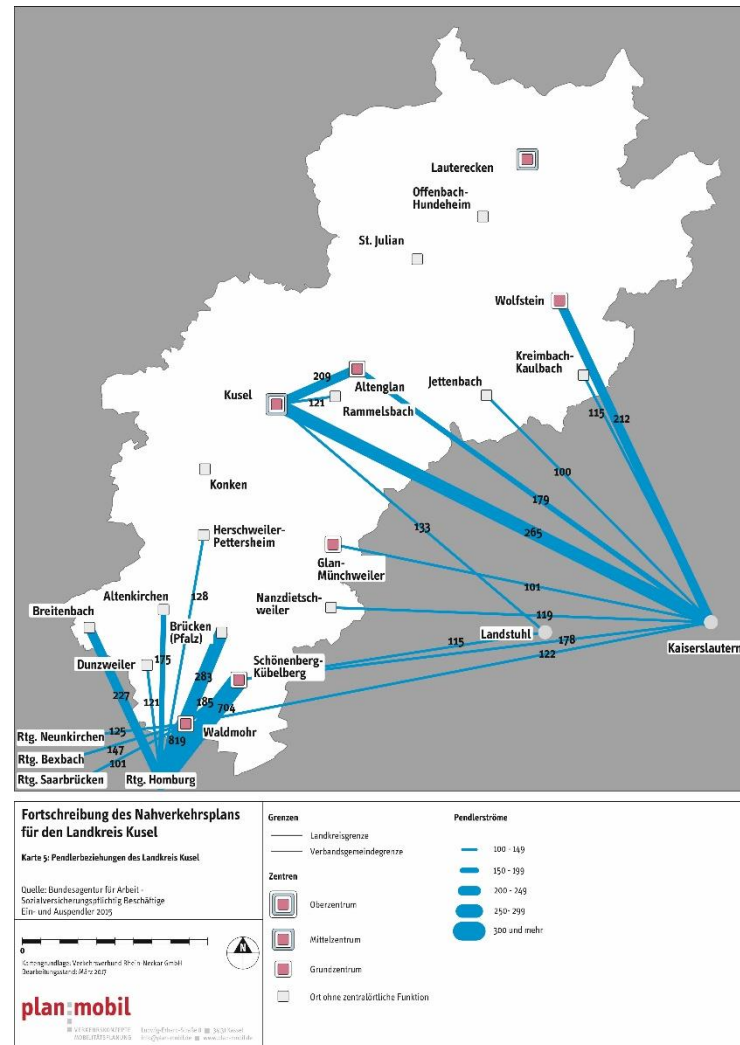


Abbildung 15: Pendlerbeziehungen Landkreis Kusel



Potentialanalyse

Bei der überwiegenden Zahl der bisherigen Nahverkehrspläne im VRN wurden ausschließlich die Fahrgastströme des ÖPNV zur Analyse und damit zur Erstellung des Zielkonzeptes herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch etwas zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Im Rahmen der NVP-Erstellung wurden daher die Verkehrsströme sowohl des MIV als auch des ÖPNV im Rahmen einer Potentialanalyse miteinander verglichen. Dieser Potentialanalyse liegen zwei Fragestellungen zugrunde:

1. Welche Bedingungen müssen für eine Akzeptanz des ÖPNV erfüllt sein?
2. Auf welchen Relationen bestehen noch nicht ausgeschöpfte Potentiale?

Den Bedingungen für die Akzeptanz des ÖPNV wurden bei der Entwicklung der Netzhierarchien Rechnung getragen.

Zur Betrachtung der Verkehrsrelationen und des abschöpfbaren Fahrgastpotentials wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. In dem Verkehrsmodell ist im ÖPNV ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt. Denn nur Fahrgäste mit einer grundsätzlichen Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders“), lassen sich als neue Nutzende des ÖPNV gewinnen. Das Verkehrsmodell bildet regionale Verkehre ab, weshalb die Potentialanalyse ausschließlich Ergebnisse zu regionalen Verbindungen liefert.

Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quelle- Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch eine Quelle-Ziel-Matrix im MIV. Diese beiden Matrizen wurden auf das ÖPNV-Netz umgelegt, die Umlegungsergebnisse gegenübergestellt und bewertet.

Um neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, müssen beide Bedingungen erfüllt sein: ein ausreichendes Angebot und eine noch nicht ausgeschöpfte Nachfrage. Da ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt eine entsprechende Fahrgastnachfrage benötigt, werden nur nachfragestarke Relationen mit mehr als 2.000 Personen im

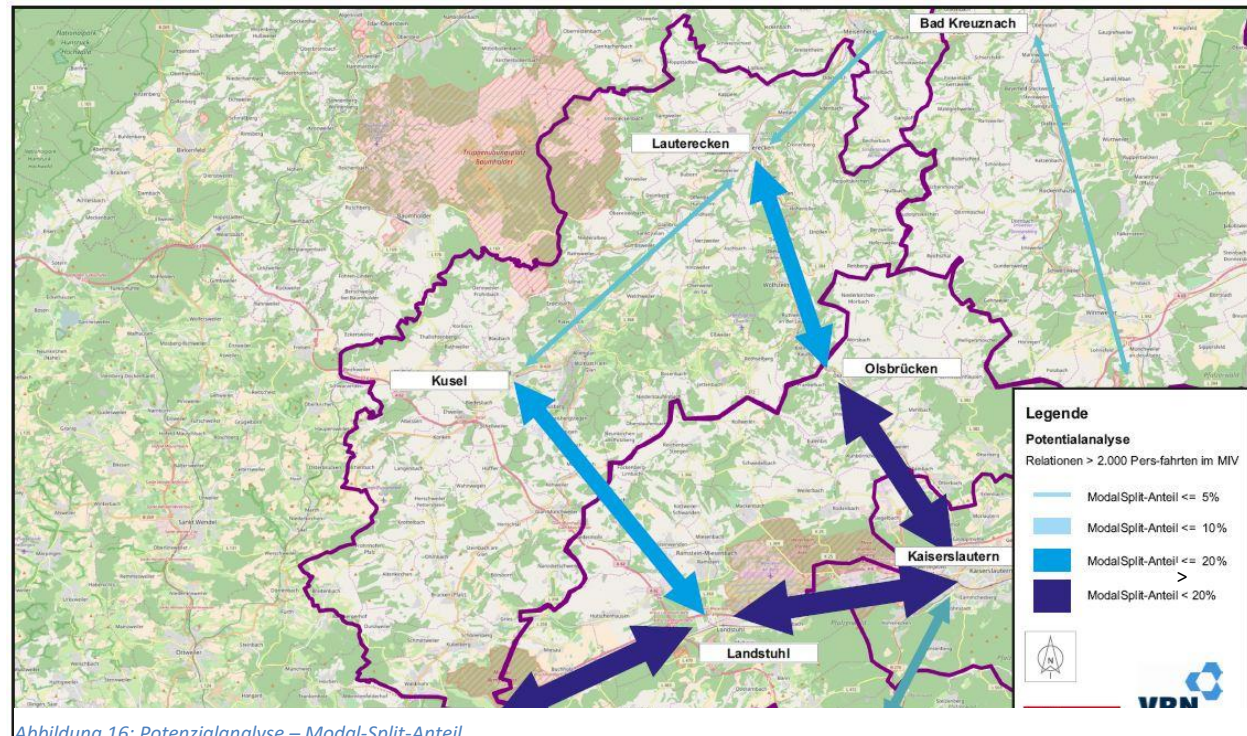


Abbildung 16: Potenzialanalyse – Modal-Split-Anteil

MIV (tägliche Querschnittsbelastung Mo-Fr) herangezogen. Die wesentlichen Ergebnisse zu nachfragestarken Achsen und deren ÖV-Anteil am Gesamtverkehr (ÖPNV + MIV) sind in Abbildung 13 dargestellt.

Bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz zeigt sich, dass im Landkreis Kusel die SPNV-Achsen die mit Abstand höchste Nachfrage aufweisen. Die SPNV-Verbindungen zwischen Kaiserslautern und Lauterecken sowie zwischen Landstuhl und Kusel zeigen im Kreisgebiet einen Modal-Split-Anteil zwischen 10 und 20%.

Die Achsen außerhalb der SPNV-Trassen besitzen deutliche geringere Potentiale. Die heutige Busstrecke zwischen Kusel und Lauterecken erzielt ein Potenzial von unter 5%. Die Verbindung von Lauterecken nach Bad Kreuznach, die derzeit nicht direkt vom ÖPNV befahren wird, weist dasselbe Potenzial auf. Die Ergebnisse zur Potentialbetrachtung führen dazu, dass innerhalb des Landkreises kaum nennenswerte Erfolge durch die Einrichtung neuer Linien und Verbindungen im Busverkehr zu erwarten sind. Vielmehr bleibt es Aufgabe für sämtliche Städte und Gemeinden ein verlässlicheres Grundangebot im ÖPNV weiterzuentwickeln.



4.7 Achsenkonzept

Die Nahverkehrsachsen leiten sich aus der Zentralität und der damit einhergehenden Bedeutsamkeit der Städte und Ortsgemeinden sowie aus den Ergebnissen der Potentialanalyse ab. Aufbauend auf den Aussagen zur Netzhierarchie im VRN (vgl. Kap. 4.2) und der dort dargelegten Abweichungen für den Landkreis Kusel leitet sich das Achsenkonzept ab.

Gemäß der allgemeingültigen Netzhierarchie im VRN stellen die heute schon durch den SPNV und durch die RegioLinien bedienten Korridore das Grundnetz 2. Ordnung im Landkreis Kusel dar. Das öffentliche Verkehrsangebot stellt in diesen Bereichen eine mögliche Alternative zum MIV dar. Damit der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird, ist mindestens ein 60-Minuten-Takt auf diesen Relationen notwendig. Hierüber werden die bedeutsamen Orte mit einer erhöhten Zentralität verbunden. Im Vergleich zu anderen Bedienungsangeboten im Landkreis ist hier mit der höchsten Fahrgastnachfrage zu rechnen. Dementsprechend sind attraktive Reisezeiten zu gewährleisten und ein klar strukturierter Takt anzubieten.

Damit möglichst alle Teilbereiche des Landkreis Kusel von dem SPNV- und RegioLinien-Netz profitieren, wird ein Ergänzungsnetz mit unterschiedlichen Busangeboten entwickelt und bestmöglich auf die zentralen Verknüpfungspunkte des Grundnetzes ausgerichtet. Das untergeordnete Netz, welches sich aus Hauptachsen im Busverkehr mit Festbedienung und Rufbus- sowie Ruf-taxi-Achsen mit bedarfsgesteuerter Bedienung zusammensetzt, soll angebotsseitig nicht differenziert werden. Auf allen dargestellten Relationen (grün und blau) wird ein 60-Minuten-Takt angeboten. Ausnahmen können bei den Rufbuslinien gemacht werden, da diese explizit die weiterführenden Anschlüsse in die Nachbarlandkreise bzw. aus den Nachbarlandkreisen berücksichtigen und auf die Taktung dieser Angebote ausgerichtet sind. Bedeutend ist, dass alle Bedarfsverkehre (grün) auf die bedeutsamen Verknüpfungspunkte und dort auf den SPNV, auf die RegioLinien und ggf. auf die anderen weiterführenden Buslinien mit Festangebot ausgerichtet werden.

Weitere Linien und deren Fahrplan berücksichtigen die Belange des Ausbildungsverkehrs und deren Umsteigebeziehungen. Das in Abbildung 17 dargestellte Achsenkonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Kusel.

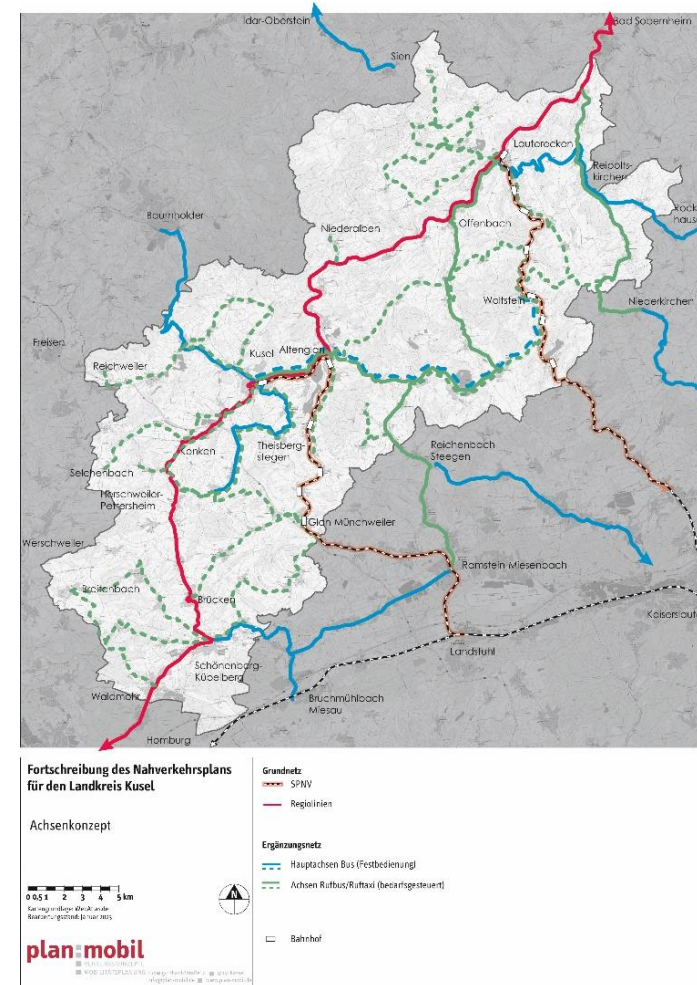


Abbildung 17: Achsenkonzept Kreis Kusel



5. Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot durch den ÖPNV-Aufgabenträger festgelegt. Die gewünschte ÖPNV-Qualität wird anhand geeigneter, messbarer Parameter beschrieben. Einen Schwerpunkt bildet die Festlegung der Leistungsstandards zur Erschließungs- und Bedienungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Landkreis überprüft und mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. In einigen Bereichen zeigt sich, dass die bisherigen Festlegungen unverändert weitergeführt werden können. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugstandards, die zwecks Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen eine verbundweite Gültigkeit besitzen müssen und dementsprechend im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar festgelegt sind und fortgeschrieben werden. Die Vorgaben für die ausreichende Verkehrserschließung und Bedienung wurden den aktuellen bzw. zu erwartenden Entwicklungen vor allem im Hinblick auf die demografischen Prozesse im ländlich geprägten Raum angepasst.

5.1 Erschließungsstandards

Damit der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist eine ausreichende flächendeckende Erschließung erforderlich. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein ausreichendes Fahrtenangebot an den Haltestellen vorhanden ist (siehe Bedienungsstandards). Die Erschließungsstandards (Angabe der Erreichbarkeit einer Haltestelle als Luftlinienentfernung) sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Der Zugang zum ÖPNV erfolgt in der Regel zu Fuß. Insbesondere im Zulauf zum SPNV benutzen viele Fahrgäste auch das Fahrrad, um zum Bahnhof zu gelangen. Hier können erweiterte Einzugsradien von ca. 3.000 m angesetzt werden. Die potenziell mit dem Rad erschließbare Fläche beträgt dabei etwa das 10-fache im Vergleich zum Fußgängerverkehr. Damit B+R von den Fahrgästen akzeptiert wird, sind jedoch hochwertige, sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen und eine attraktive Zuwegung erforderlich.

Fußläufiger Einzugsbereich	
SPNV	1.000 m (3.000 m*)
Bushaltestelle im Ort oder außerhalb	600 m
Bushaltestelle in verdichtetem Bereich	300 m / 200 m**

Tabelle 5: Erschließungsstandards (Radverkehr; ** 200 m bei räumlichen Nachfrageschwerpunkten)*

Der ÖPNV bildet ein Element der Daseinsvorsorge. Insbesondere für Ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen dürfen die Wege nicht zu weit sein. Vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300 m als akzeptabel. Bei den Schwerpunkten mit Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie z. B. Supermärkten oder Arzthäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst kurz sein. Hier reduziert sich die maximale Entfernung auf 200 m.

Über die Ruftaxiangebote werden im Landkreis Kusel zum Teil auch Haustürbedienungen angeboten die ihrerseits dafür Sorge tragen die Zugänglichkeit des ÖPNV deutlich zu verbessern und auch hierüber die Barrierefreiheit zu verbessern.

5.2 Bedienungsstandards

Neben der räumlichen Erschließung bestimmt die Bedienung in Bezug auf Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die Grundnetzachsen des Busverkehrs erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

In den übrigen Bereichen sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten.

Die Bedienzeiten des ÖPNV im Kreis Kusel werden wie folgt festgelegt:

- ▶ Montag bis Samstag von 5.00 – 22.00 Uhr
- ▶ Sonn- und Feiertag von 8.00 – 22.00 Uhr
- ▶ weiterhin wird es darüber hinaus auf einzelnen Linien bedarfsgerecht frühere und spätere Fahrplanangebote für den Berufspendlerverkehr geben.

In den Bedienzeiten wird für den Kreis Kusel definiert:

- ▶ Für alle Orte wird an allen Tagen innerhalb der definierten Bedienzeiten ein Stundentakt angeboten.
- ▶ Der Stundentakt kann dabei durch die Überlagerung unterschiedlicher Linienangebote erzielt werden.
- ▶ Der Stundentakt soll überwiegend in Form von bedarfsgesteuerten Bedienformen (Ruftaxiverkehre) umgesetzt werden
- ▶ Eine Differenzierung der Angebote findet nur noch dahingehend statt, dass auf nachfragestarken Linien künftig ein festes Fahrplanangebot mit Kleinbussen statt Ruftaxiangebot eingerichtet wird.

Für Bedarfsverkehre gilt:

- ▶ Es gelten 60 Minuten Voranmeldezeit für die Bedarfsverkehre.
- ▶ Für frühe Fahrten mit Fahrtbeginn bis 7.00 Uhr müssen am Vortag bis 21.00 Uhr Voranmeldungen erfolgen.
- ▶ Für barrierefreie Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Rollstuhlmithnahmemöglichkeit gilt eine Vorbuchungsfrist von bis zu 2 Tagen.

5.3 Infrastrukturstandards

Haltestellen

SPNV-Stationen und Bushaltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV und unmittelbarer Zugangspunkt zum System. Der Zugang zum ÖPNV sollte möglichst attraktiv und übersichtlich gestaltet sein. Haltestellen und Stationen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb an den Haltestellen vor allem störungsfrei abgewickelt werden und der Zeitbedarf für die Ein- und Ausfahrt sowie den Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV.

Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tabelle 15.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Halte sollen dabei eine Ausstattung bekommen, die den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei Regional-Express-Halten ist ein höherer Standard anzusetzen.

	Haltestelle von								
	Bahn		Straßenbahn/Meterspureisenbahn			Bus			
	Regional-Express	Regional-/S-Bahn	In der Stadt	In der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie D
Aufenthalt/Warten									
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Witterungsschutz	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)
geschlossener Warteraum	x	(x)				(x)			
Mülleimer/Ascher	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Information									
Haltestellenschild	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>Reflektierend</i>						(x)	(x)	(x)	(x)
Statischer Richtungsanzeiger	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	
<i>dynamisch (DFI / DSA)</i>	x	x	(x)	(x)	x	x	x	(x)	
Lautsprecher	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
Uhr	x	(x)			(x)				
Aushangfahrplan	x	x	x	x	x	x	x	x	x
VRN-Liniennetz	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tariffinformation	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Umgebungs-/Ortsplan	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Wegweisung Bahnsteig(e) / Ausgang	x	x		x					
Beschilderung Haltestelle im Ort	x	x		(x)		(x)			
allgemeine bzw. touristische Informationen	x	(x)			(x)	(x)			
Sicherheit									
Beleuchtung	x	x	x	x	x	x	(x)		
Notrufsäulen / Notrufmöglichkeit	x	x		x	(x)		x	(x)	(x)
Videoüberwachung	(x)	(x)							
niveaugleicher Einstieg	x	x	(x)	x	x	x	(x)		
<i>Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)</i>	55 / 76	55 / 76	22 / 30	22 / 30	22 / 30	22	22		22
Service									
Nennung VRN-Hotline	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Toiletten (behindertengerecht)	x	(x)			(x)				
Wickelraum	(x)								
Gepäckschließfächer	x								
Fahrausweisverkauf									
am Schalter / Verkaufskiosk	x	(x)			(x)	(x)			
am Automat	x	x	x	x	x	(x)			
beim Fahrpersonal						x	x	x	x
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln									
P+R-Anlage	x	(x)		(x)	(x)	(x)			
B+R-Anlage	x	(x)		x	(x)	x			
Fahrradboxen (abschließbar)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)			

X = erforderlich / in der Regel; (X) = nach Möglichkeit / im Einzelfall zu prüfen

Abbildung 18: Ausstattungsstandards der Haltestellen im VRN



Für Bushaltestellen wurden somit vier Kategorien gebildet. Der Standard für die „einfache“ Haltestelle gilt als Grundausstattung. Bei wichtigen Verbindungen ist diese Grundausstattung zu ergänzen. Für schwach frequentierte Bereiche ist ein Standard mit minimaler Ausstattung zu sichern. Hier kann den Anforderungen an den Aspekt Aufenthaltsqualität eine geringere Bedeutung beigemessen werden. Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Folgende Mindestanforderungen für jede Bushaltestelle im Verbundgebiet werden festgelegt:

- ▶ Wechselsystem mit Einzelelementen für:
- ▶ Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
- ▶ Haltestellenbezeichnung
- ▶ Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
- ▶ Aktuelles VRN-Logo rechts unterhalb des H-Zeichens
- ▶ Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan DIN A4/DIN A3
- ▶ Für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4/DIN A3 hoch
- ▶ Bodenmontage durch Bodenhülse

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Um dauerhaft attraktive, sichere und saubere Haltestellen zu gewährleisten, ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes sicherzustellen.

Für den Landkreis Kusel ist ebenfalls dem Umstand Rechnung zu tragen, dass im Status quo und zukünftig verstärkt kleinere Fahrzeuge im ÖPNV eingesetzt werden und dass über diese auch Haustürbedie-

nungen angeboten werden können. Dem etwaigen Ausbau der Haltestellen ist somit immer das aktuelle und zukünftige Verkehrsangebot voranzustellen und im Einzelfall über den grundhaften Ausbau von Haltestellen zu befinden.

5.4 Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert und durch ein verbindliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgesetzten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbindlich zu gewährleisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen. Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Streckeneingeschränkt befahren können.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden. Kategorie A und Kategorie B unterscheiden sich hinsichtlich des Alters der Fahrzeuge und Fahrzeuge der Kategorie B dürfen im Gegensatz zur Kategorie A sogenannte Low-Entry-Fahrzeuge sein. Die ausführliche Darstellung der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems finden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Die jeweils aktuelle Version findet sich unter www.vrn.de.

5.5 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen:

- ▶ Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, sollen die Busse an Knotenpunkten vorfahrtsberechtigt sein.
- ▶ Fahrbahnbreiten und Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze usw.) müssen busverträglich gestaltet werden.
- ▶ Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV die Durchfahrt auch durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen bei Planungen hinsichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen.

5.6 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrenden sowie der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität



(z. B. auch Hochbetagte, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung). Für all diese Gruppen ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- ▶ Auffindbarkeit,
- ▶ Zugänglichkeit und
- ▶ Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- ▶ in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- ▶ wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen. Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- ▶ die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- ▶ die Straßenbaulastträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- ▶ die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,

- ▶ die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Aufgabenträger formuliert über den Nahverkehrsplan, die Vorabekanntmachung und/ oder über die Vergabeunterlagen (ÖDA) seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln. Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient aber nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

Abbildung 19 gibt einen Überblick über die aktuelle Situation hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung der SPNV-Haltepunkte. Bis auf den Haltepunkt Lohnweiler sind alle Einstiege/Ausstiege zwischen Bahnsteig und Fahrzeug im Landkreis Kusel barrierefrei möglich. Auch die Zuwegung zu den Bahnsteigen ist aktuell in Lohnweiler nicht barrierefrei möglich (ein Umbau des Bahnhof ist jedoch bereits in Planung). Die restlichen Haltepunkte ermöglichen einen barrierefreien Zugang zu allen Bahnsteigen.



Abbildung 19: Barrierefreiheit an SPNV-Haltepunkten (Quelle: www.rolph.de)



Im Landkreis Kusel kommen Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckflächen, Kneeling und Klapprampe sowie optischer Haltestellenanzeige im Busverkehr zum Einsatz.

Es ist darauf hinzuwirken, dass bei den Verkehrsunternehmen regelmäßige Schulungen für die Fahrpersonale zum Thema Barrierefreiheit durchgeführt werden. Durch solche Schulungen und eine praktische Selbsterfahrung können Berührungsängste abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft gegenüber mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen erzielt werden.

Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Dies bedeutet, dass neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden muss. Der VRN verfügt über eine eigens gestaltete Fahrplanauskunft für Sehbehinderte. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft.

Die Haltestellen im Schienen- und Busnetz sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen auszustatten. Dieses „Zwei-Sinne- Prinzip“ ist auch in den Fahrzeugen fortzuführen.

Zuständig für die Infrastruktur – also auch die Bushaltestellen, deren Betrieb und Unterhaltung - sind in der Regel die Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger. Die Nahverkehrspläne treffen daher keine Aussagen, wie eine barrierefreie Haltestelle konkret auszusehen hat. Der VRN hat als Unterstützung für die Umsetzung von Barrierefreiheit die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ erarbeitet. Hier sind die vielfältigen, umfangreichen und teils widersprüchlichen Regelwerke praxisnah und komprimiert zusammengefasst.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten muss daher sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei gestaltet sind. Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen.

Die zu Beginn genannte Passage des PBefG kennt verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist. Dies kann in vielen alten Ortskernen mit historisch gewachsener Straßenstruktur nicht immer gewährleistet werden. Weitere Ausnahmen von der Barrierefreiheit sind gegeben, wenn:

- ▶ problematische räumliche Randbedingungen vorliegen (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl, Haltepunkt auf freier Strecke etc.),
- ▶ unverhältnismäßig hoch ausfallende Kosten für den Ausbau zu erwarten sind (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- ▶ in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und für Mobilitätseinge-

schränkte eine zumutbare Nutzung dieser Haltestelle gewährleistet ist (Prüfung der Wegeverbindung muss vorgenommen werden),

- ▶ die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur sehr stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- ▶ im Zuge von absehbaren Linienwägänderungen die Haltestelle in absehbarer Zeit aufgelassen werden soll.

Für Bau und Unterhalt der Haltestellen sind im Landkreis Kusel die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Ein barrierefreier Ausbau von Haltestellen ist insbesondere immer dann zu prüfen und umzusetzen, wenn Arbeiten, Modernisierung und Umbauten des Straßenraums bevorstehen. Der Kreis als ÖPNV- Aufgabenträger und damit zuständig für die Erstellung des NVP verfügt über keine rechtliche Handhabe die Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren aktives Mitwirken angewiesen.

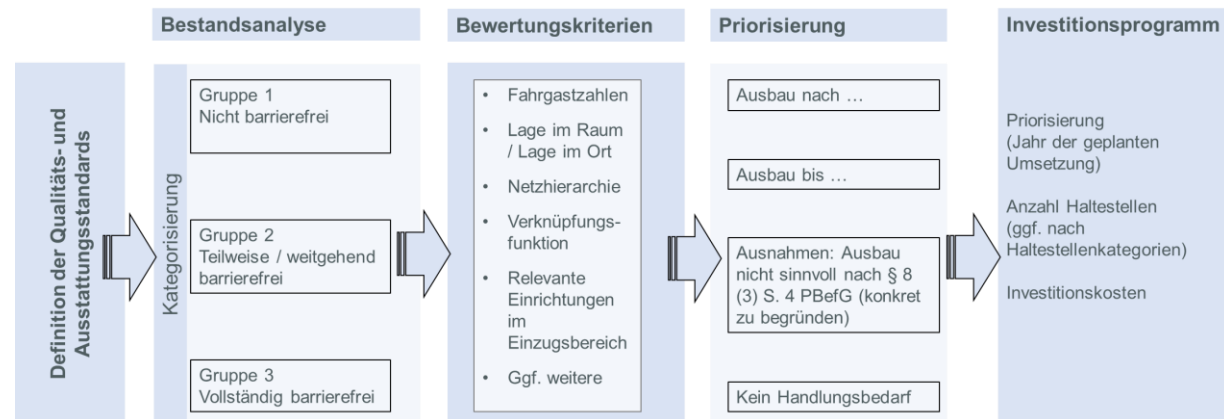


Abbildung 20: Vorgehensweise zur Planung der Barrierefreiheit bei Haltestellen



Die geplante Vorgehensweise, um die angestrebte Barrierefreiheit zu erreichen, beschreibt die nachfolgende Abbildung. Im Anhang (8.2) wird der aktuelle Stand zur Barrierefreiheit bei den Haltestellen dargestellt.

5.7 Verkehrliche Verknüpfung

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV.

Täglich nutzen weit über 50.000 Kunden im VRN den eigenen PKW oder das Fahrrad für die Fahrt zu Umsteigepunkt, insbesondere zu den Haltestellen des SPNV-Netzes. Attraktive P+R- sowie B+R-Anlagen können daher einen wesentlichen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität darstellen und für zusätzliche Fahrgastnachfrage sorgen.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber der Fußläufigkeit um den Faktor zehn. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine gleichwertige Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist. Eine weitere Erhöhung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht werden. Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten und der dortigen Infrastruktur (überdachte und sichere Abstellanlagen, Ladestationen, Wegweisung) in den nächsten Jahren noch stärker in die Betrachtung einbezogen werden. Nur durch hohe Qualitäten und Verlässlichkeit der Angebote kann es gelingen den Umweltverbund zu stärken und ggü. dem MIV als echte Alternative wahrgenommen zu werden.

Für die Nahmobilität gelten im Wesentlichen ähnliche Qualitätsanforderungen wie für P+R- Anlagen. Die Verknüpfungspunkte müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein. Sie müssen in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegenetz ebenso eingebunden werden, wie dies bereits heute für P+R in das Straßennetz gilt. Ein entsprechendes

Leitsystem zur Orientierung und die problemlose Auffindung der ÖPNV-Zugangsstellen auch für Ortsunkundige sind somit unabdingbar.

- ▶ Innerhalb des ÖPNV/SPNV sollen an wichtigen Knoten optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien (ITF-Konzept) hergestellt werden.
- ▶ Die Umsteigewege sollen möglichst ohne Umwege und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus sind diese mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten.
- ▶ An größeren Verknüpfungspunkten sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen.

Wesentliche Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet sind:

- ▶ Altenglan Bf
- ▶ Breitenbach, Wendeplatz
- ▶ Glan-Münchweiler Bf
- ▶ Kusel Bf
- ▶ Lauterecken Bf
- ▶ Schönenberg-Kübelberg, ZOB
- ▶ Waldmohr, Mitte
- ▶ Wolfstein Bf

Des Weiteren kommt auch den weiteren SPNV-Stationen eine entsprechende Bedeutung auch hinsichtlich der Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr (Park+Ride) und dem Radverkehr (Bike+Ride) zu.

Beispiel Verknüpfungspunkt Lauterecken

Der Bahnhof Lauterecken liegt im nördlichen Teil des Stadtgebietes und ist einer der bedeutsamsten Verknüpfungspunkte im Landkreis. Von hier besteht im SPNV eine Anbindung an das Oberzentrum Kaiserslautern.

Produkt	Linie(n)
Buslinien	153, 260, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272
Ruftaxi	360, 2966, 2967, 2968, 2969, 2972
SPNV	R 66

Folgende Produkte des ÖPNV sind hier miteinander verknüpft:

- ▶ Bus / Bus
- ▶ Ruftaxi / Bahn
- ▶ Bus / Bahn
- ▶ Ruftaxi / Bus

Am Bahnhof Lauterecken sind überdachte Abstellmöglichkeiten für insgesamt 24 Fahrräder vorhanden. Diese sind sicher und ohne Umweg zu erreichen und befinden sich in kurzer Distanz zum Bahnsteig.



Abbildung 21: Kurze Umsteigewege zwischen Bus und Bahn



Abbildung 22: Überdachte Fahrradabstellanlage

Park+Ride und Bike+Ride im Landkreis Kusel

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen (sowie sichere Radwege) sind die Voraussetzung, dass Kunden möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen und staufrei sowie pünktlich zu ihren Zielen gelangen können.

Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Bereits vor dem Bau muss daher der Bedarf an P+R- sowie B+R-Stellplätzen festgestellt werden, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind. Der VRN hat daher in seinem Leitfaden „Parken am Bahnhof – Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R und B+R-Anlagen“ qualitative Mindeststandards festgelegt. Dieser Leitfaden ist als Grundlage zu verstehen und gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, die Planung und den Bau von P+R- und B+R-Anlagen.

Anforderungen an P+R-/B+R-Anlagen	
P+R	B+R
bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleis (< 100 m)	
ausreichende Beleuchtung	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	Gute Einsehbarkeit der Anlage
markierte Stellplätze	Überdachung sowie rahmenanschließbare Fahrradständer als Standard
übersichtliche Verkehrsführung der Anlage	Fahrradboxen/Sammelschließanlagen (zwingend erforderlich bei mehr als 50 Stellplätzen)
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben, Kindersitzen, o.ä.)
	möglichst direkte Lage an den Bahnsteigen

Abbildung 23: Anforderungen an P+R/B+R

Die im Landkreis Kusel vorhandenen P+R- und B+R-Anlagen wurden hinsichtlich ihrer Auslastung an Werktagen sowie ihrer Ausbaupotentiale untersucht. Die Anzahl der verfügbaren Pkw-Stellplätze der P+R-Anlagen an den Bahnhöfen und –haltepunkten Altenglan, Glan-Münchweiler, Heinzenhausen, Kreimbach-Kaulbach, Kusel, Lauterecken, Matzenbach, Rammelsbach, Rehweiler, Theisbergstegen und Wolfstein liegt im Schnitt bei rund 21. Die Haltepunkte Lohnweiler, Reckweilerhof und Roßbach bieten keine P+R-Anlage. Am Tag der Erhebung (April 2017, sonnig) war der Großteil der Anlagen gut ausgelastet. Viele Anlagen verzeichneten auch eine Überlastung, sodass neben den ausgewiesenen Bereichen „wild geparkte“ Fahrzeuge vorzufinden waren. Am Haltepunkt Reckweilerhof ist nur eine unmarkierte Fläche vorzufinden, auf der viele Nutzer „wild parken“, sodass hier unter Umständen ein Bedarf an einer P+R-Anlage besteht. Die B+R-Anlagen in Altenglan, Heinzenhausen, Kreimbach-Kaulbach, Kusel, Lauterecken, Matzenbach, Rammelsbach, Rehweiler, Theisbergstegen und Wolfstein stellen durchschnittlich eine Abstellfläche für etwa 20 Fahrräder bereit. Diese sind meist gering ausgelastet

(<20%). Lediglich in Rammelsbach besteht eine relativ hohe Auslastung mit 57%. Glan-Münchweiler verfügt über keine B+R Anlage

Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. zu ihrem eigentlichen Ziel. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellt gerade der Fußverkehr relativ hohe Anforderungen an die Ausgestaltung und Qualität des Wegenetzes.

Fußgänger sind sehr umwege- und zeitempfindlich. Jeder zusätzlich zurückzulegende Meter kostet Energie und wird daher möglichst vermieden. Außerdem müssen die Wege im Umfeld von Verknüpfungspunkten so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellige Fußgängerströme sicher aufgenommen werden können. Ebenfalls wichtig ist es, auch die Wege innerhalb der Verknüpfungspunkte in die Betrachtung mit einzubeziehen, da Verknüpfungspunkte sowohl Quelle als auch Ziel von Fußwegen sind. Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden.

Die Wege für Fußgänger müssen demnach folgende Ansprüche erfüllen:

- ▶ direkt
- ▶ überschaubar
- ▶ attraktiv
- ▶ sicher
- ▶ Barrierefrei

Zuwegung Radverkehr

Analog den Fußgängern stellen auch Fahrradfahrende vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung. Sie soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen.



Unter Berücksichtigung der Topografie und möglichst geringer Umwege sollte dem Radfahrenden, unterstützt durch geeignete Wegweisung, bevorzugt die Fahrt durch Tempo-30-Zonen angeboten werden oder durch sichere und ggf. getrennt vom MIV geführte Radwege.



Abbildung 24: B+R mit direktem Zugang zum Bahnsteig

6. Angebotskonzeption

6.1 Schienenpersonennahverkehr SPNV

Der öffentliche Personennahverkehr ist Hauptbestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität. Er soll als Bestandteil der Daseinsvorsorge im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines flächendeckenden, integrierten, vertakteten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiges, attraktives, umweltfreundliches, barrierefreies und zukunftsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen, das gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Landesgebiet unterstützt. Der SPNV bildet hierbei entsprechend der unter Kapitel 4.2 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsangebotes. Der NVP des Landkreis Kusel kann de jure keine unmittelbar gültigen Aussagen zur Gestaltung des SPNV-Angebotes treffen, gleichwohl hat er die vom zuständigen SPNV-Aufgabenträger beschlossene Gestaltung der SPNV-Angebote zu beachten. Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre wird nach § 5 Abs. 1 des Nahverkehrsgesetzes den Zweckverbänden übertragen. Für das Gebiet des VRN ist der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV-Süd) zuständig.

Da sich das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV hier nachrichtlich dargestellt. Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Mittel- und Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher. Die drei Verbandsgemeinden des Landkreises Kusel sind alle an das SPNV-Netz angeschlossen, jedoch nicht flächendeckend. Wesentliche Verbesserungen konnten in den letzten Jahren durch die Umsetzung der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erzielt werden. Neben vielen neuen barrierefreien Zügen, die das alte Zugmaterial abgelöst haben, wurde seitdem ein landesweites Regional-Express Netz geschaffen, welches alle Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz sowie z.T. mit den Oberzentren der benachbarten Bundesländer schnell und umsteigefrei miteinander verbindet.

Aufbauend auf dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wird durch das Land und die Zweckverbände derzeit ein Nachfolgekonzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“ entwickelt. Im Rahmen dieses Zukunftsprojektes soll geprüft werden, wie das SPNV-Angebot weiter verbessert und moderat ausgebaut werden kann. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen:

- ▶ nahezu alle Stationen barrierefrei ausgebaut,
- ▶ noch bestehende Infrastrukturengpässe beseitigt sein,
- ▶ auf den meisten nicht elektrifizierten Strecken in der Westpfalz sowie auf allen Bahnstrecken der Südpfalz ohne Oberleitung ab Dezember 2026 neue Akku-Hybrid-Fahrzeuge (mit Energiespeicher) eingesetzt werden.

Linie	Streckenführung	Grundtakt		
		Mo-Fr	Sa	So
R66	Kaiserslautern - Lauterecken	T60	T60	T60
R67	Landstuhl - Kusel	T60 z.T. Verdichtung zu T30	T60	T60

Tabelle 6: Übernahme SPNV-Strecken-Angebot im Landkreis Kusel

Folgende Forderungen an den SPNV werden im Sinne des Gegenstromprinzips vom ÖPNV-Aufgabenträger gestellt:

R66

Für eine Verbesserung des Bedienungsangebotes sollten auf der Linie R66 pro Tag (Mo-So) jeweils ein zusätzliches Fahrtenpaar eingesetzt werden (insbesondere eine Verbindung in Richtung Lauterecken mit Abfahrt gegen ca. 22:00 Uhr relevant). Auch bei den frühen Verbindungen sind Verbesserungen umzusetzen, da Firmen im Landkreis

Kusel zu den frühen Arbeitsbeginnzeiten nicht bedient werden.

R67

Für eine Verbesserung des Bedienungsangebotes sollten auf der Linie R67 pro Werktag (Mo-Fr) ein früheres Angebot in Richtung Kusel umgesetzt werden. Abends sollte in Richtung KL zum Lückenschluss um 19:20 Uhr sowie möglichst auch um 21:20 Uhr noch eine Verbindung angeboten werden. In KL fährt der letzte Zug bereits um 20:36 Uhr nach Kusel. Auch hier wäre eine Stunde später eine weitere Verbindung im Sinne eines attraktiven ÖPNV-Angebotes sinnvoll.

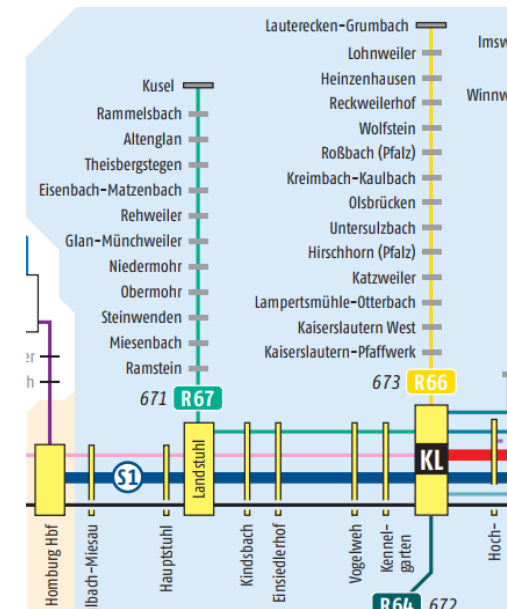


Abbildung 25: SPNV-Strecken im Landkreis Kusel (R66, R67)



Aktuell wird durch den ZÖPNV-Süd eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Glantalbahn durchgeführt. Ob die Reaktivierung eine realistische Realisierungschance besitzt, ist Stand heute nicht seriös abschätzbar. Zeitlich würde eine etwaige Reaktivierung nicht vor dem Jahr 2030 stattfinden. Die Reaktivierung würde insbesondere im Zusammenhang mit dem Angebot der heutigen Linien 260 und 270 zu betrachten sein.

6.2 Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Die Verkehrsleistung im Landkreis Kusel (Bündel 53 „Pfälzer Bergland“) wurde zum Sommer 2015 für einen Zeitraum von zehn Jahren in gemeinwirtschaftlicher Erbringung vergeben. Im Jahr 2025 steht somit eine neuerliche Vergabe an, die dann das weiterentwickelte Netz und Angebot berücksichtigen soll.

Wie in den vorangestellten Kapiteln dargestellt ist es Ziel der Angebotskonzeption das bestehende Angebot zu sichern und auszubauen. Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil im Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt verkehren, alle übrigen Buslinien und Ruftaxiverkehre sollen bedarfsorientiert verkehren und darüber hinaus als Zu- und Abbringerverkehre zum SPNV und zu den RegioLinien fungieren. Folgende Grundsätze werden dementsprechend festgelegt:

- ▶ Für den Landkreis Kusel soll ein flächendeckendes und integriertes Bedienungsangebot im Linien- und Bedarfsverkehr realisiert werden.
- ▶ Die **Bedienzeiten** werden gemäß Anforderungsprofil für alle Relationen wie folgt festgelegt
- ▶ Montag bis Samstag von 5.00 – 22.00 Uhr
- ▶ Sonn- und Feiertag von 8.00 – 22.00 Uhr

(Für Berufspendler wird es weiterhin auf einzelnen Linien bedarfsgerechte Fahrplanangebote mit früheren und späteren Fahrtenangeboten geben)

- ▶ Es wird der **60 Minuten-Takt auf allen Linien und zu allen Zeiten** festgelegt
Ausnahmen: **Reine Schulverkehrslinien, Rufbuslinien (Bestand)** und **Ruftaxilinen** die explizit die weiterführenden Anschlüsse in die Nachbarlandkreise bzw. aus den Nachbarlandkreisen berücksichtigen und auf die Taktung dieser Angebote ausgerichtet sind.
- ▶ **Bedarfsverkehre** sind auf die bedeutsamen Verknüpfungspunkte und dort auf den SPNV, auf die RegioLinien und ggf. auf andere weiterführende Buslinien mit Festangebot ausgerichtet.
- ▶ Es gelten 60 Minuten **Voranmeldezeit** für die Bedarfsverkehre. Für frühe Fahrten mit Fahrtbeginn bis 7.00 Uhr müssen am Vortag bis 21.00 Uhr Voranmeldungen erfolgen. Für barrierefreie Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Rollstuhlmitnahmemöglichkeit gilt eine Vorbuchungsfrist von bis zu 2 Tagen.
- ▶ Die Abwicklung der **Kita-Fahrten** erfolgt mit Kleinfahrzeugen, die mit altersgerechten Rückhaltesystemen ausgestattet sind, ohne Begleitpersonal und **außerhalb des ÖPNV** (freigestellter Verkehr oder Sonderverkehr, ohne Mitnahme weiterer Fahrgäste).

Die hiermit verbunden und notwendigen **Änderungen** werden für die einzelnen Verkehre im Folgenden zusammenfassend dargestellt. Die gesamte Angebotskonzeption ist detailliert in einer Linientabelle (Anlage 8.11) beschrieben.

RegioLinien

260, 270, 280

Grundsätzlich handelt es sich um ein gutes Bedienungsangebot, welches auch zukünftig beibehalten werden soll. Im Freizeitverkehr (insbesondere am Samstag und Sonntag und im Spätverkehr) sollte das Angebot verbessert werden (Weiterentwicklung 120-Minuten-Takt

zum 60-Minuten-Takt, auch als Ruftaxiverkehr möglich).

Bus (Festbedienung)

142 Schönenberg-Kbg. - Ramstein

Im Spätverkehr soll Montag bis Freitag eine zusätzliche Fahrt ergänzt werden. Wünschenswert ist die Verdoppelung des Angebots am Wochenende (Umstellung 120-Minuten-Takt auf 60-Minuten Takt, auch als Ruftaxiangebot). Maßnahme kann nur in Abstimmung und mit Zustimmung des Landkreis Kaiserslautern realisiert werden.

271 Lauterecken – Kusel

Nachfrageorientierte Umstellung des Wochenendangebotes (verkehrt zukünftig nur noch an den Wochenenden in den Sommerferien und wird bei zukünftig zu geringer Nachfrage komplett entfallen) und zukünftig nur noch Sicherstellung des Schulverkehrs, vor dem Hintergrund des verbesserten Angebotes auf der Linie 270

273 Wolfstein – Nußbach

Entfall der Rufbusfahrten am Wochenende. Kompensation durch Linie 2973

275 Kusel – Wolfstein

Einrichtung von vier zusätzlichen Direktfahrten von Kusel Bahnhof zur Firma Braun für ein verbessertes ÖPNV-Angebot im Berufsverkehr (bei geringer Fahrgastnachfrage Einsatz von Kleinbus möglich)



Abbildung 26: Kleinbusfahrzeug

Kleinbus (Festangebot mit ggf. temporärer Umstellung auf eine bedarfsgesteuerte Bedienung)

297 Kusel – Wahnwegen – Kusel

Neukonzept des bisherigen Burgenbusangebots. Umstellung auf Kleinbusangebot mit geänderter Linienführung und Ausweitung des Fahrtenangebotes an allen Tagen (Studentakt). Ggf. Ergänzung gegenläufiges Ruftaxi- oder Kleinbusangebot (Prüfauftrag). Entfall der gesamten Burgenbusschleife Thallichtenberg (Kompensation u. a. durch Linie 2992 und weiteren Ruftaxiangeboten).

2968 Lauterecken – Rockenhausen

Verdopplung des Angebotes durch wechselnde Bedienung Ruftaxi- und Kleinbus-Angebot Mo-Fr. In Abhängigkeit der zukünftigen Entwicklung und der Finanzierung der Linie ist eine Überführung in Festangebot angestrebt (Mitfinanzierung durch Donnersbergbereich notwendig).

2987 Waldmohr – Schönenberg-Kübelberg – Waldmohr

Taktverdopplung und Neukonzeptionierung des Linienweges zur Ausbildung einer Ringlinie mit Kleinbuseinsatz in Kombination mit der Linie 2988

2988 Waldmohr – Schönenberg-Kübelberg – Waldmohr

Taktverdopplung u. Neukonzeptionierung des Linienweges. Ausbildung einer Ringlinie mit Kleinbuseinsatz in Kombination mit Linie 2987

Ruftaxiverkehre (bedarfsgesteuerte Bedienung)

153 Lauterecken – Reichenbach-Steegen

[mit Anschluss nach Ramstein-Miesebach]

Zur Sicherstellung eines tagesdurchgängigen Angebots von Lauterecken über Jettenbach nach Reichenbach-Steegen soll von Montag bis Freitag ein 60-Minuten-Takt als Ruftaxi angeboten werden, mit fahrplanseitiger Abstimmung zum Angebot der Linie 153 des Landkreises Kaiserslautern. Am Wochenende wird das heutige Angebot auf einen Zweistundentakt verdichtet, abgestimmt auf das weiterführende Angebot der Linien des Landkreises Kaiserslautern.

156 Eßweiler – Kollweiler

Entfall mangels Nachfrage und bestehende Alternative durch Ruftaxiangebot

265 Odenbach – Niederkirchen

Zusätzliches Fahrtenangebot Mo-Fr für eine verbesserte Anschlussbeziehung zur Linie 130 und für eine verbesserte Andienung Niederkirchens (Einzelhandel und medizinische Versorgung). In Abhängigkeit der Weiterentwicklung des Angebotes der Linie 130 durch den Landkreis Kaiserslautern, ggf. 120-Minuten-Takt am Samstag und Ruftaxiangebot am Sonntag, analoge Umsetzung des Angebots auf der Linie 265 (Prüfauftrag). Eine Mitbedienung von Morbach erfolgt auf der Linie 265 nur bei entsprechender Kofinanzierung durch den Landkreis Kaiserslautern.

278 Föckelberg – Haschbach

Entfall mangels Nachfrage und bestehende Alternative durch Ruftaxiangebot

290 Kusel – Baumholder

Stärkung als wichtige Achse im Ruftaxiverkehr. Zusätzliches Fahrtenangebot an allen Tagen (Maßnahme bedingt die Kofinanzierung durch den Landkreis Birkenfeld). Die mögliche Anbindung der Haltestelle Burg Lichtenberg im Linienverlauf ist zu prüfen.

360 Lauterecken – Weierbach

Entfall mangels Nachfrage. Verbindung wird über andere Linienangebote abgedeckt.

2960 Lauterecken – Meisenheim

Entfall (bereits zum Dezember 2022 entfallen) im Zuge der Verbesserungen der Linie 260

2966 Lauterecken – Kirrweiler – Offenbach-Hundheim – Lauterecken

Erweiterung der Linienführung über Offenbach-Hundheim zur Anbindung an das Medizinische Zentrum und Pflegeheim. In Offenbach-Hundheim soll der Anschluss nach Möglichkeit an die RegioLinie 270 hergestellt werden. Verdopplung des Taktangebotes.

2967 Lauterecken – Hoppstädten – Lauterecken

Verdopplung des Angebotes. Im Rahmen der Ausschreibung der Linien 2966 und 2967 wird eine mögliche verbesserte Andienung von Sien, mit attraktiveren Übergangszeiten zu den Linien 286 und 870, geprüft.

2969 Lauterecken – Wolfstein

Taktverdopplung und Erweiterung des Linienwegs von Einöllen nach Wolfstein

2970 Altenglan – Niederalben

Taktverdopplung

2973 Wolfstein – Reipoltskirchen

Taktverdopplung. Entfall Linienabschnitt Einöllen – Wolfstein aufgrund eines zu engen Fahrplans im Bestand. Kompensation durch Linie 2969.

2974 Wolfstein – Oberweiler im Tal

Taktverdopplung. Mo - Fr Entfall der Bedienung zwischen Hinzweiler und Nerzweiler aufgrund ausbleibender Buchungen aus Nerzweiler. Sa und So inkl. Andienung von Nerzweiler (Nerzweiler wird von Mo-Fr durch die Linie 153 im Studentakt an Lauterecken angebunden. Am Wochenende wird der Studentakt für Nerzweiler über die Linie 2974 sichergestellt).



2975 Wolfstein – Kreimbach-Kaulbach

Beibehaltung und auf Linie 275 angepasstes Angebot

2978 Altenglan – Föckelberg

Taktverdopplung

2979 Theisbergstegen – Horschbach

Taktverdopplung und Erweiterung des Linienwegs von Horschbach nach Hinzweiler zwecks Anbindung an die Linie 153

2981 Theisbergstegen – Godelhausen – Matzenbach

Taktverdopplung. Veränderung der Linienführung durch Neuorganisation der Linie 297. Anschluss nach Kusel über Verknüpfung mit dem SPNV in Theisbergstegen oder in Eisenbach-Matzenbach

2982 Glan-Münchweiler – Krottelbach

Taktverdopplung

2983 Glan-Münchweiler – Brücken

Taktverdopplung

2985 Glan-Münchweiler – Schönenberg-Kübelberg

Aufnahme des Fahrtenangebotes der Linie 285 und Ergänzung von weiteren Fahrten zur Erreichung des 60-Minuten-Taktes. Vor dem Hintergrund heute schon guter Fahrgastnachfrage ggf. Weiterentwicklung zur Kleinbuslinie (Prüfauftrag).

2992 Kusel – Reichweiler

Taktverdopplung und Übernahme der Bedienung Haltestelle Burg Lichtenberg

2993 Kusel – Selchenbach

Taktausweitung Mo – Fr. Linie als umsteigefreie Linie in Richtung Kusel. Entfall der Bedienung Diedelkopf und Bledesbach.

2996 Kusel – Oberalben – Kusel

Taktverdopplung. Prüfauftrag zeitliche Realisierbarkeit der Erweiterung des Linienwegs Körborn – Burg Lichtenberg – Körborn

6.3 Verkehrliche Verknüpfung

Die Untersuchungen zur Verknüpfung haben ergeben, dass die Potentiale der P+R- und B+R-Anlagen im Landkreis Kusel noch nicht ausgeschöpft sind.

Entsprechend der Auslastung fallen die P+R-Anlagen in Glan-Münchweiler, Kreimbach-Kaulbach, Kusel, Lauterecken und Theisbergstegen in Kategorie P2 (vergleiche Tabelle 8, Tabelle 9 und Tabelle 10), für sie bestehen Handlungsbedarfe zur Ausweitung der Kapazitäten. Dies könnte ebenfalls für Reckweilerhof zutreffen, wo noch keine P+R-Anlage existiert (P5).

Für die B+R-Anlagen betrifft dies lediglich Glan-Münchweiler (Kategorie B5), wo das Nachrüsten einer entsprechenden Anlage zielführend erscheint. Generell gilt, fortlaufend Untersuchungen zur Auslastung vorzunehmen, um rechtzeitig Handlungsbedarfe feststellen zu können.

P+R und B+R werden sowohl in der Zuwegung als auch direkt vor Ort nicht ausreichend beschildert (Zuordnung Flächen unklar). Folge dieser Situation ist das Wildparken auf Flächen, die nicht explizit für den Zweck des schnellen Umstiegs bereitgestellt werden. So kommt es dazu, dass auch Parkflächen von Sportanlagen oder Straßenbegleitgrün als Ersatz genutzt werden. Eine deutlichere Ausweisung der Flächen an allen Haltepunkten im Landkreis Kusel kann deren Bahnhofsumfeld entlasten und die Zeit der Fahrgäste für die Suche nach Abstellmöglichkeiten von Pkw oder Rad reduzieren.

Die Qualität der P+R-Anlagen kann weiterhin erhöht werden, indem die Zuwegung zwischen Abstellfläche und Bahngleis verbessert wird. Um einen schnellen und komfortablen Umstieg gewährleisten zu können, bedarf es einer barrierefreien und möglichst direkten Wegführung zu allen Gleisen, in diesem Sinne sind auch befestigte und steigungsfreie bzw. -arme Wege auszubauen. Dies betrifft insbesondere die Haltepunkte Matzenbach und Rammelsbach.

Insbesondere die Infrastruktur der B+R-Anlagen bietet neben der o.g. Optimierung der Beschilderung und Ausweisung Potentiale zur Steigerung der Nachfrage:

- ▶ Die Überdachung der Fahrradabstellanlagen ist an fast allen B+R-Anlagen gegeben. Lediglich in Heizenhausen, Rehweiler und Theisbergstegen ist der Witterungsschutz unzureichend. Für weitere (Aus-) Baumaßnahmen entlang der Haltepunkte ist dies weiter zu verfolgen.
- ▶ Neben dem Schutz vor Witterungen sind auch die Standsicherheit und der Schutz vor Diebstahl Voraussetzungen für die Annahme der Anlagen. Aufgrund dessen ist zum einen die gut einsehbare Positionierung der Anlagen und zum anderen die Umstellung von Vorderradhaltern auf Anlehnbügel vorzusehen, dies betrifft insbesondere die Anlagen in Heizenhausen und Lauterecken.
- ▶ Entsprechend der Nachfrage ist zu prüfen, ob ein erhöhter Bedarf an Fahrradboxen besteht, diese sind momentan nur in Kusel und Theisbergstegen vorhanden.

Neben Erhalt und Ausbau bestehender P+R- und B+R-Anlagen an Bahnhofpunkten ist zu prüfen, ob und inwieweit zusätzliche wesentliche (Bus-Bus-) Verknüpfungspunkte mit Anlagen ausgestattet werden können.

Die Verknüpfung zwischen Rad und ÖPNV an Haltestellen der ÖPNV-Achsen 2. Ordnung kann deutlich zur Optimierung der Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten im Umkreis der Verknüpfungspunkte führen. Dabei liegen nicht nur die direkt an die Haltestellen angebundenen Orte, sondern auch benachbarte Ortsteile noch in einem Einzugsbereich, der eine gute Erschließung mit dem Fahrrad oder E-Bike ermöglicht.



Verknüpfungspunkt	P+R			B+R		
	Stellplätze		Wertung	Stellplätze		Wertung
	Angebot	Auslastung		Angebot	Auslastung	
Altenglan	32	56%	P3	10	0%	B3
Glan-Münchweiler	48	79%	P2	0	-	B5
Heinzenhausen	10	70%	P2	32	0%	B1
Kreimbach-Kaulbach	14	93%	P2	14	0%	B1
Kusel	28	82%	P2	52	17%	B3
Lauterecken	26	80%	P2	24	0%	B1
Lohnweiler	0	-	P4	0	-	B4
Matzenbach	8	25%	P1	6	0%	B1
Rammelsbach	12	33%	P1	7	57%	B1
Reckweilerhof	Fläche	8 Pkw	P5	0	-	B4
Rehweiler	14	14%	P1	4	0%	B3
Roßbach	0	-	P4	0	-	B4
Theisbergstegen	24	100%	P2	16	12,5%	B1
Wolfstein	16	50%	P3	10	0%	B1

Tabelle 8: Bewertung der P+R und B+R Anlagen an den SPNV-Haltepunkten im Landkreis Kusel

P1	P+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	Bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
P2	P+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
P3	P+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	Kein Handlungsbedarf
P4	Keine P+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	Bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
P5	Keine P+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	Akuter Handlungsbedarf

Tabelle 9: Wertung P+R-Anlagen

B1	B+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	Bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
B2	B+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
B3	B+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	Kein Handlungsbedarf
B4	Keine B+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	Bei Angebotsverbesserung ggf. Handlungsbedarf
B5	Keine B+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	Akuter Handlungsbedarf

Tabelle 10: Wertung B+R-Anlagen



6.4 Mobilitätsmanagement und Marketing

Das Mobilitätsmanagement nimmt in den NVP der neuen Generation eine wichtige Rolle ein, da es auf eine nachhaltig positive Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des individuellen Verkehrsverhaltens im ÖPNV abzielt. Mobilitätsmanagement konzentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, um die Einstellung der Menschen langfristig zugunsten des ÖPNV und weiterer umweltverträglicher Mobilitätsarten zu verändern. Insbesondere die Beratung über Informationsplattformen im Internet steht dabei im Vordergrund, um hierüber Alternativen zum privaten Pkw aufzuzeigen.

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen und Dienstleister zusammenbringt. Zu den positiven ökologischen Auswirkungen die über das Mobilitätsmanagement erzielt werden können – nämlich Verringerungen von Emissionen, CO₂-Ausstoß und Ressourcenverbrauch – kommt ein ökonomischer Vorteil: Die „weichen“ Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte“ Vorhaben wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur.

Die Maßnahmen sollen mit Hilfe von Aktionen und Kampagnen kommuniziert werden. Informationen für spezielle Ziel- und Fokusgruppen runden das Mobilitätsmanagement ab. Es können auf die jeweiligen Zielgruppen ausgerichtete Mobilitätsschulungen durchgeführt und Internetplattformen eingerichtet werden. Als Adressaten für Mobilitätsmanagement kommen Betriebe, Schulen, Verbände, Interessensgemeinschaften und Netzwerke in Frage.

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilitätssituation in den Städten und Gemeinden zu verbessern und weiterzuentwickeln. Als Maßnahmen in der verkehrlichen Angebotsgestaltung kommen Systeme zur gemeinschaftlichen Nutzung von PKWs (Carsharing), Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften und das örtliche Parkraummanagement

in Betracht. Gleichsam kann auch die institutionelle Fahrradvermietung ein möglicher Ansatz sein.

Innerhalb der Kommunen sind die Fachabteilungen für die Organisation des Informations- und Erfahrungsaustauschs, die Beratung, Qualifizierung und Gewährleistung von Kooperationen zuständig. Der Landkreis Kusel und der Verkehrsverbund beraten, begleiten und koordinieren die einzelnen Maßnahmen.

Mobilitätsmanagement im Landkreis Kusel:

Mobilitätstraining im Alter

Verbundweit wird mit finanzieller Unterstützung des VRN ein Mobilitätstraining für Senioren angeboten. Dieses ist im Allgemeinen auf die Bedürfnisse älterer Nutzende ausgerichtet, behandelt aber auch die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Senioren. Unter dem Motto „Gut planen, sicher fahren und den VRN entdecken“ werden neben dem kostenlosen Training mit speziell ausgebildetem Personal auch seniorengerecht gestaltete Broschüren ausgegeben, sodass auch im Nachhinein Bestandteile des Trainings selbstständig wiederholt oder nachgelesen werden können.

Ziel des Trainings ist die Sicherung der Mobilität im Alter – auch ohne Pkw. Unsicherheiten und Berührungängste mit dem für einige Nutzer fremden ÖPNV sollen dadurch abgebaut und gleichzeitig Lust auf Entdeckungsfahrten in der Region gemacht werden. Als Multiplikator und Kooperationspartner werden u.a. Seniorenbeiräte mit einbezogen.

Schulisches / zielgruppenorientiertes Mobilitätstraining

Neben den Senioren gelten Schülerinnen und Schüler als besonders relevante Zielgruppe für den ÖPNV. Neben dem Fahrrad und dem zu Fuß gehen können sie v.a. für weite Strecken nur den ÖPNV ohne fremde Hilfe nutzen. Es ist notwendig, ihnen frühzeitig ein selbstständiges und sicheres Nutzen der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV beizubringen, um den benötigten Grad an Mobilität zu ermöglichen.

Verschiedene Trainingsstufen, die dem Alter und dem Verkehrsmittel angepasst sind, können dazu beitragen, die Schülerinnen

und Schüler als souveräne Nutzende des Umweltverbundes heranwachsen zu lassen.

Bei erfolgreicher Umsetzung entsteht auf diese Weise auch langfristig betrachtet eine erwachsene Gruppe von Nutzenden, die die Vorteile der ÖPNV- und Fahrradnutzung verinnerlicht hat und auch zukünftig nicht zwangsläufig auf einen eigenen Pkw angewiesen sein wird. Um dieses Ziel erreichen zu können, bedarf es auch bei dieser Zielgruppe entsprechender Angebote, wie Feriencampes, attraktive Ausbildungs- und Semestertickets.

Multiplikatoren für schulische Mobilitätsgruppen können neben den Schulen auch Vereine und jugendorientierte Institutionen sein.

Umfassende Information der Bürgerinnen und Bürger

Um (potentiell) Nutzende an ein vorhandenes Angebot heranzuführen, ist es notwendig, diese Angebote auch hinreichend zu bewerben und dessen Vorteile zu vermitteln.

Dabei liegt die Aufgabe darin, die Vorteile des Angebotes hervorzuheben und insbesondere im Vergleich mit dem Pkw die eigenen Vorteile herauszustellen, sodass jeder Nutzende nicht nur den gesellschaftlichen oder ökologischen Mehrwert, sondern im speziellen auch seine eigenen Vorteile erkennen kann.

Über die herkömmlichen Werbeträger wie Flyer, Plakat- oder Rundfunkwerbung hinaus, muss ein Informationsangebot geschaffen werden, das auch die möglichen Nutzer in ihrem Lebensumfeld abholt, ohne dass sie sich selbst allzu große Mühe bei der Beschaffung der Informationen machen müssen.

Um neu gewonnene Kunden weiterhin zu halten, bedarf es zudem die Möglichkeit des anhaltenden Kontaktes, um sie über Veränderungen im Angebot frühzeitig informieren zu können oder sie im Vorlauf sogar mit in die Planung einbeziehen zu können. Informationszentralen oder „Mobilitätsberatende“ können diese Aufgaben als Anlaufstelle für Interessierte übernehmen.

Ein weiteres beispielhaftes Projekt zur frühen Kundeninformation und -bindung ist das Angebot von „Schnuppertickets“ für Neubürgerinnen und -bürger. Mit umfassendem Informationsmate-



rial und einer persönlichen Beratung zur optimalen ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg, wird ihnen somit schneller der Einstieg in die öffentliche Mobilität am neuen Wohnort ermöglicht.

Mögliche zuständige Akteure für dieses Aufgabenfeld sind neben dem Kreis, die Kommunen und der Verkehrsverbund, aber auch Vereine und Initiativen vor Ort.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens und seiner Mitarbeiter im Fokus. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement bezweckt zum einen die Arbeitnehmenden an ein bewussteres Mobilitätsverhalten heranzuführen und zum anderen die Unternehmen dabei zu unterstützen, Mobilität innerhalb des Unternehmens nachhaltiger auszugestalten. Analog zu den beschriebenen Vorzügen des Kommunalen Mobilitätsmanagement lassen sich die Belange des Umweltschutzes mit ökonomischen Zielen des Unternehmens, nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und –zufriedenheit, verbinden.

Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen“ wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck, eine allgemeine Kostenreduzierung oder auch eine veränderte strategische Ausrichtung der Firma sein. Zahlreiche Maßnahmen wie bspw. eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV bzw. an das Radwegenetz, die Einrichtung von Mitfahrerbörsen bilden attraktive Lösungsansätze.

Ein Handlungsfeld ist das Dienstfahrtenmanagement. Die Unternehmen sollen hier für den Einsatz möglicher Alternativen zum Pkw sensibilisiert werden. So soll von Fall zu Fall entschieden werden, ob anstehende Dienstfahrten alternativ mit dem ÖPNV oder per Fahrrad oder durch deren Kombination erledigt werden können. Pedelecs bieten die Möglichkeit, kurze Pkw-Fahrten kosten- und zeitsparend sowie gesundheitsfördernd zu ersetzen. Neben der dienstlichen Mobilität liegt ein weiterer Fokus auf dem Weg, den die Mitarbeiter täglich zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zurücklegen. Hier sollen die jeweiligen Pendlerströme

analysiert werden, um Alternativen zur Pkw-Nutzung zu benennen. Dabei soll geprüft werden, ob eine nachfrageorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (z. B. zu Schichtwechselzeiten) notwendig und möglich ist. Die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Tickets können mit den jeweiligen Unternehmen erörtert werden.

Der Verkehrsverbund übernimmt auch beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement eine beratende, begleitende und koordinierende Funktion. Bei ihm laufen die Vorhaben und Maßnahmen der jeweiligen Betriebe nachrichtlich zusammen, werden dokumentiert, ausgewertet und bei Bedarf übergeordnet kommuniziert.

Im Landkreis Kusel ist die Anzahl großer Betriebe eher gering, für die ein speziell zugeschnittenes betriebliches Mobilitätsmanagement ratsam wäre. Dagegen lässt sich vielmehr ein gemeinsamer Schwerpunkt für räumlich oder thematisch zusammenliegende Betriebe entwickeln. Beispielsweise kann die Vernetzung der Betriebe in bestimmten Gewerbegebieten genutzt und verstärkt werden, um Fahrgemeinschaften zu entwickeln oder in bestehende Netzwerke einzubinden.

Gegebenenfalls besteht für Betriebe und Unternehmen zudem ein Potential der Fahrrad- oder Pedelec-Nutzung. Beispielsweise lässt sich durch eine optimierte Bahn-Fahrradverknüpfung an den Bahnhofsteppunkten Potential ausschöpfen. Grundlage für die Akzeptanz der Mitarbeiter muss hierfür eine ausreichend ausgebaute Infrastruktur wie überdachte Abstellanlagen oder Duschräume am Arbeitsplatz sein. Für Betriebe mit Schichtzeiten ist ein angepasstes Mitfahrnetzwerk eine mögliche Lösung.

6.5 Ergänzende Mobilität

Das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung verändert sich. Der Anteil der Menschen die für einen Weg am Tag mehr als ein Verkehrsmittel nutzen steigt ständig. Die Wege werden zudem immer mehr mit einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodal) zurückgelegt. Im Vordergrund steht nicht mehr der Besitz, sondern die Nutzung des Autos als eines von vielen Verkehrsmitteln. Vor diesem Hintergrund bringt der Verkehrsmarkt derzeit eine Vielzahl neuer Angebote hervor (hauptsächlich in

Ballungsräumen). Neben dem inzwischen seit Jahren etablierten klassischen Carsharing entwickeln sich neue Systeme, wie Fahrradverleihsysteme und moderne Mitfahrzentralen auf Basis von sozialen Netzwerken.

Auf die dargestellten Veränderungen im Verkehrsverhalten muss der ÖPNV reagieren. Einerseits steht er in Konkurrenz zu den sich neu entwickelnden Verkehrsangeboten, andererseits bildet er aber auch die Grundlage für ein funktionierendes inter- und multimodales Angebot.

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar gibt es bereits mehrere geeignete Ansätze, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht nur durch Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen zu beeinflussen und zu fördern. Diese Ansätze sind im Rahmen eines multimodal ausgerichteten Mobilitätsverbundes auf einer Plattform zur Verfügung zu stellen und weiter zu entwickeln. Hierzu sind Kooperationen mit den verschiedenen Akteuren einzugehen und die Angebote sinnvoll zu verknüpfen. Sie sind auf einer neuen multimodalen Informationsplattform auf Basis des bestehenden Informationsangebotes des Verkehrsverbundes dem Kunden als Service anzubieten.

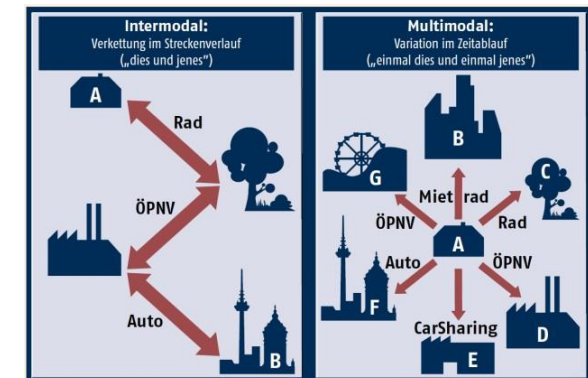


Abbildung 27: Intermodalität / Multimodalität



Carsharing

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann durch Carsharing-Angebote sinnvoll ergänzt werden. Der ÖPNV soll hierbei die Basis für die alltägliche Grundmobilität bilden. Das Carsharing-System bietet darüber hinaus die Rückfallebene für den Sonderfall des Gepäcktransportes und für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden.

In der Region sind u.a. die beiden privaten Carsharing-Anbieter drivy und SnappCar vertreten. Sie dienen als Plattform, über die die Nutzende als Mietende und Vermietende von Fahrzeugen zusammenfinden können. So werden größtenteils Privatfahrzeuge für persönliche Zwecke vermietet. Das Angebot an Fahrzeugen, die im Landkreis Kusel zur Verfügung stehen, ist jedoch sehr gering.

Im Rahmen von Projekten zur Förderung ergänzender Mobilitätsformen ist zu prüfen, ob und wie im Landkreis Kusel Möglichkeiten eines kommunal getragenen Carsharings bestehen. Insbesondere in Form des kommunalen Carsharings besteht in Zusammenhang mit Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements die Chance, die Auslastung der Dienstfahrzeuge zu erhöhen, indem sie außerhalb der Dienstzeiten auch für Privatnutzende freigegeben werden.

Ein weiteres Carsharing-Modell sind sogenannte Dorfautos, die ein hohes Engagement von ehrenamtlichen Unterstützern voraussetzen. Bei diesem Modell steht ein Auto (häufig über Sponsoring finanziert) allen Bewohnern eines Ortes mit Führerschein zur Verfügung. Die Unterhaltungskosten werden i.d.R. durch einen monatlichen Beitrag abgedeckt.

Sowohl kommunale als auch private oder kommerzielle Carsharing-Angebote sind als Ergänzungen zum ÖPNV zu vermitteln und aufgrund dessen u.a. auch in die Informations- und Kommunikationskanäle der Kommunen und des Verkehrsverbundes zu integrieren, sodass den Nutzern ein System bereitgestellt, das ihnen die Abwägung zwischen allen vorhandenen Optionen auf Mobilität ermöglicht.

Im Rahmen des Smart-Cities-Förderprogramms wird aktuell eine

Studie zu Carsharing im Landkreis Kusel erstellt. Die hieraus gewonnenen Ergebnisse sollen zunächst im Rahmen des Förderprogrammes erprobt und bei positivem Ergebnis in das Mobilitätsangebot des Landkreises überführt werden.

Fahrradvermietsysteme / Fahrradverleih

Als ergänzendes Angebot in Form der Erschließungsmöglichkeit für die erste oder letzte Meile stellen Fahrradvermietsysteme auch in weniger verdichteten Räumen ein nützliches Angebot dar. V.a. in den modernen Formen der E-Bikes und Pedelecs können auch Nutzergruppen angesprochen werden, die aufgrund ihres Alters oder ihrer Kondition nicht für das Fahrradfahren zugänglich waren.

Neben der Nutzung für Pendel- oder Gelegenheitsfahrten, stellen Freizeit und Tourismus bedeutende Nutzergruppen dar. Längere touristische Routen im ganzen Kreisgebiet können auf diese Weise ohne große Mühen befahren und erkundet werden. Im Landkreis Kusel besteht jedoch (noch) nur in wenigen Fällen die Möglichkeit, Fahrräder von Einzelhändlern zu leihen.

Mitfahrzentralen / Carpooling

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt. Gerade im ländlichen, dünn besiedelten und vom ÖPNV nicht ausreichend bedienten Raum bieten sich hierdurch neue Ansätze für den Erhalt oder die Verbesserung der Daseinsvorsorge. Vor allem Menschen, die keine Möglichkeit zur Nutzung eines eigenen Pkw haben, können auf diese Weise ergänzend zur Nutzung des ÖPNV mobil bleiben.

Um ein solches Mitfahrnetzwerk zum Erfolg zu führen ist sowohl eine Vermarktung des Systems, aber auch die Bereitschaft der Bevölkerung zur Teilnahme Grundvoraussetzung.

Über nachbarschaftliche sowie gemeindeübergreifende Netzwerke lassen sich gemeinsame Fahrten organisieren, die die

ÖPNV-Nutzung ergänzen können. Zum einen kann so eine Mobilität gewährleistet werden zu Zeiten und in Gebieten, die nicht ausreichend vom ÖPNV bedient werden und zum anderen kann insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Verbindung von Tür zu Tür (beispielsweise für Arzttermine) gewährleistet werden.

Aufgrund dieser Vorteile und der Funktion als Ergänzung zum ÖPNV gilt es, dieses Angebot verstärkt zu fördern. Dafür ist eine Einbindung in das Informations- und Kommunikationssystem des Verbundes sowie eine Information der Bürger durch die Kommunen und den Kreis wichtig. Um den Bürgern ein optimales Mobilitätsangebot zu ermöglichen, ist eine gemeinsame Darstellung der ÖPNV und Mitfahrten sinnvoll, sodass jeder Nutzer im speziellen seine persönlich beste Verbindung wählen kann.

Beispiel Mitfahrerparkplatz

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz legt unter anderem im Landkreis Kusel Mitfahrerparkplätze an. Die Standorte dieser Parkplätze liegen dort, wo eine Bildung von Fahrgemeinschaften Potential bietet, nämlich an den Auffahrten zu den Autobahnen oder an wichtigen Kreuzungen von Bundesstraßen. Zum Teil liegen sie direkt am Stadtrand, andere etwas außerhalb. Die Mitfahrerparkplätze weisen Unterschiede in Ihrer Größe und Ausstattung auf. Auf jeden Fall können Autos an den ausgewiesenen Plätzen problemlos und gebührenfrei abgestellt werden. Im Landkreis Kusel existieren solche Parkplätze in Konken, Kusel und Glan-Münchweiler.

Bürgerbus

Der VRN begrüßt grundsätzlich die Einrichtung von Bürgerbussen als komplementäres Verkehrsangebot. Das Land Rheinland-Pfalz engagiert sich erheblich bei der Unterstützung entsprechender Initiativen (siehe <http://www.buergerbus-rlp.de>).

Im Landkreis Kusel wurden entsprechende Angebote bereits realisiert (siehe Kapitel 3) und es besteht mittlerweile ein flächendeckendes Zusatzangebot.



6.6 Tarif

Neben der landkreisweiten Einbindung in den VRN-Tarif ist die Pfalzcard ein wichtiges Zugangsmedium zum ÖPNV. Mit diesem an die Zielgruppe der Urlauber und Touristen orientierten Angebot soll u.a. die ÖPNV-Nutzung im Ausflugsverkehr gestärkt werden. Mit über 100 Übernachtungsbetrieben und weiteren Leistungspartnern im Freizeitbereich wird die Pfalzcard nahezu flächendeckend eingesetzt. Im ÖPNV wird den Urlaubern und Übernachtungsgästen über die Karte eine freie Fahrt in Bus und Bahn innerhalb des VRN-Gebietes ermöglicht.

Daneben wird das Deutschlandticket bzw. das 49-Euro-Ticket zukünftig eine wichtige Rolle spielen, da es den Nutzenden als Flatrate-Angebot einen uneingeschränkten Zugang zum SPNV und ÖPNV ermöglicht und Tarifgrenzen nicht mehr beachtet werden müssen.

6.7 Fahrgastinformation

Echtzeitinformation

Im Rahmen der Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie wird auch die Echtzeit-Information für viele Fahrgäste bedeutsamer. Nicht nur über PC und Smartphone, sondern auch direkt vor Ort an den Haltestellen möchten die Fahrgäste über eventuelle Veränderungen, wie Verspätungen oder Fahrausfälle informiert werden, um rechtzeitig ihre Fahrt anpassen zu können. Aufgrund dessen sind neben der Ausstattung der Fahrzeuge mit entsprechender Technik auch die Prüfung und Priorisierung von Standpunkten für Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sowie die Smartphone gestützten Apps mit Echtzeitinformationen zu speisen und zu pflegen bedeutende Maßnahmen der Fahrgastinformation. Zunächst ist eine Ausweitung der DFIs an den wichtigsten Verknüpfungspunkten im Landkreis Kusel vorzusehen, diese sollten sowohl das Angebot des SPNV wie auch des Busverkehrs darstellen. Darüber hinaus wird eine weitere Ausstattung entsprechend den Infrastrukturstandards des VRN angestrebt.

Kommunikation

Neben der Bereitstellung von (Echtzeit-) Informationen stellt die direkte Kommunikation mit den Bürgern und Fahrgästen ein bedeutendes Aufgabenfeld dar. Auf diesem Wege können die Anfragen und Bedürfnisse der Menschen individuell behandelt werden. Dabei ist nicht nur die Information über mögliche Verbindungen ein Schwerpunkt, sondern beispielsweise auch die Auskunft über Tarife oder spezielle Angebote.

6.8 Beteiligung

Im Vorfeld und parallel zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurden verschiedene Beteiligungsformate zum Themenfeld öffentliche Mobilität im Landkreis Kusel durchgeführt. Zu nennen sind

- ▶ Arbeitskreistreffen Ruftaxi am 24.03.21

Schwerpunktthema: Wie kann das bestehende Ruftaxiangebot noch besser am Bedarf der Fahrgäste ausgerichtet werden?

Maßgebliche Ergebnisse:

1. Wunsch nach Haustürbedienung,
2. Verdichtung des Fahrplanangebotes,
3. Anerkennung weiterer Tickets

Umgang:

Die Punkte 1 und 3 wurden dann bereits zum 01.06.2021 mit neuen Beförderungsrichtlinien, nach Abstimmung und Genehmigung mit dem LBM und

VRN, umgesetzt. Eine Fahrplanverdichtung wird sukzessive nach Bedarf umgesetzt und soll mit der Neuvergabe komplett auf ein stündliches Angebot ausgebaut werden (siehe Kapitel 6.2).

- ▶ Arbeitskreistreffen Ruftaxi am 22.09.21

Nachbearbeitung des neuen Angebots mit den Ruftaxiunternehmen.

- ▶ Smart-Cities-Workshops am 06.07.22 und 29.08.22

Schwerpunkthemen: 1. Ausbau des Angebots, 2. Flexible Angebote, 3. Ausbau Radwegenetz, 4. Digitale Haltestellenausstattung, 5. Gutes Schülerverkehrsangebot, 6. Mobilitätsstationen

Maßgebliche Ergebnisse: (siehe Abbildung 28)

Umgang: Ergebnisse finden Einfluss in die verschiedenen Planungen und Planwerke des Landkreis Kusel, so auch in den NVP wie hier in den einzelnen Kapiteln dargestellt.

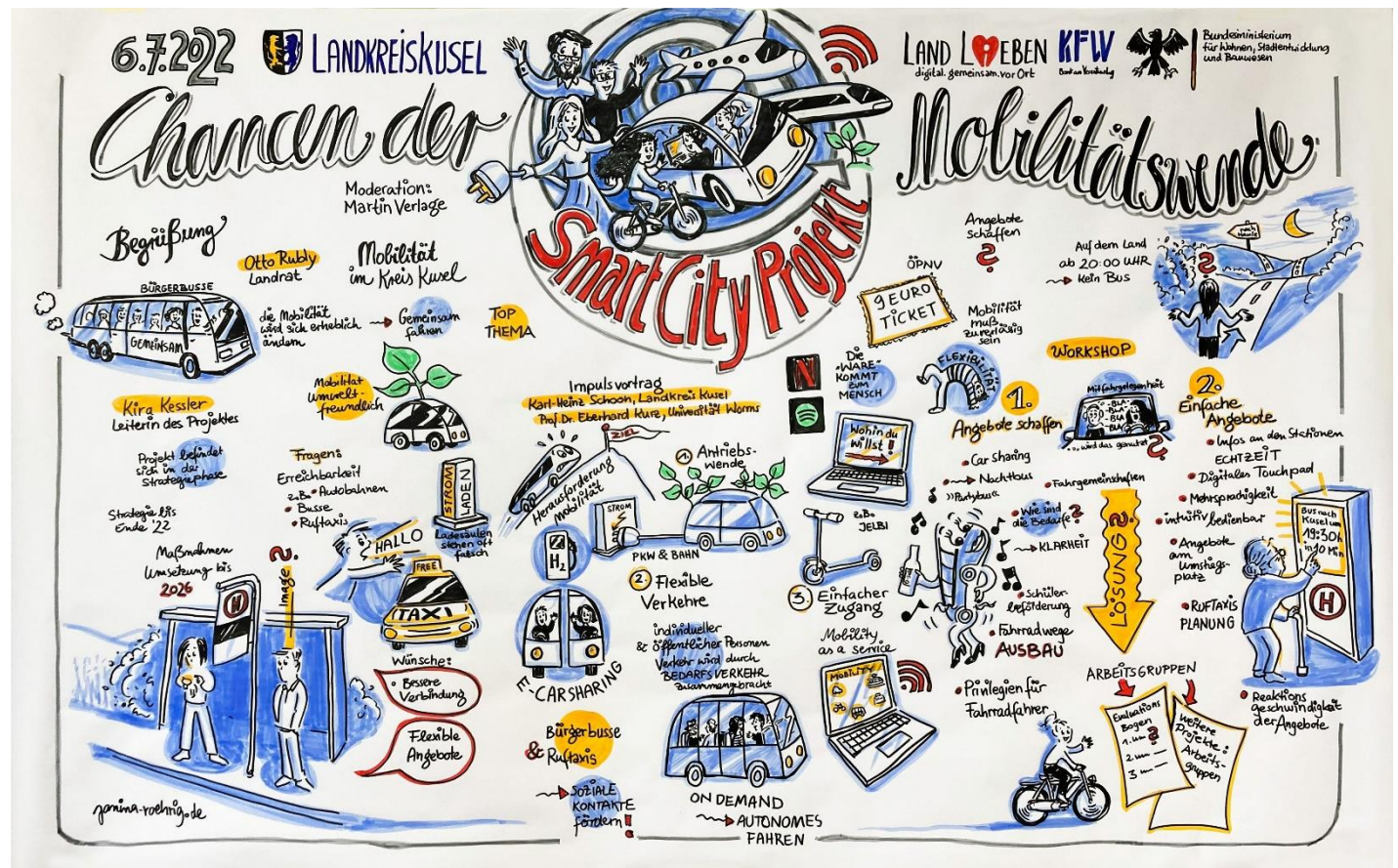


Abbildung 28: Ergebnis Smart-Cities-Workshop vom 06.07.2022 von Janina Röhrig

Illustration & Grafik Design



7. Fazit

Mit der hier vorliegenden Neuaufstellung des NVP reagiert der Landkreis Kusel auf die besonderen Herausforderungen, die sich insbesondere durch die ländliche Prägung des Landkreises und durch die kleinteilige sowie disperse Siedlungsstruktur ergeben. So weisen bspw. viele Ortsgemeinden, gerade im nördlichen Kreis, nur sehr geringe Einwohnerzahlen auf, die außerhalb des Schulverkehrs kein hohes Fahrgastaufkommen generieren, wodurch hiermit verbundene Fahrgeldeinnahmen im ÖPNV nur in geringem Maße erzielt werden können.

Die Aufstellung und Fortschreibung des NVP beruht auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG) und des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG -, § 12). Als Maßstab gilt dabei die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, Nahverkehrsgesetzes und des Landesnahverkehrsplans (Stand 03/23 ist dieser noch nicht verabschiedet). Mit dem Aufstellen bzw. der Fortschreibung des NVP sollen die verkehrlichen, sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Ziele für die weitere Ausrichtung des ÖPNV in den nächsten Jahren festgelegt werden.

Die bisherigen NVP legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht – unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Im neuen NVP des Landkreis Kusel wird dieses Vorgehen nicht weiterverfolgt.

Der Landkreis Kusel hat sich auch unter diesen schwierigen Bedingungen zum Ziel gesetzt, für seine Bürgerinnen und Bürger flächendeckend und ganztägig ein verlässliches Grundangebot im ÖPNV anzubieten, losgelöst von den jeweiligen Bevölkerungszahlen und damit einhergehender gesteigerten oder niedrigen Fahrgastpotenzialen.

Eine passende Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Kusel, insbesondere vor dem Hintergrund der Finanzierung des ÖPNV und der Verantwortung mit öffentlichen Mitteln sorgsam

umzugehen, soll demgegenüber durch ein differenziertes Angebot aus Linien mit Festbedienung (regulärer Linienverkehr) und bedarfsgesteuerter Bedienung erreicht werden. Der Landkreis Kusel stärkt somit insbesondere den Bedienungsansatz, der mit den Ruftaxi-Verkehren schon bereits heute gelebte Praxis ist und erfolgreich praktiziert wird.

Mit der hier erarbeiteten Angebotskonzeption werden Einsparungen von ca. 600.000 km im Standardbusbereich umgesetzt. **Diese Leistung wird komplett auf das neue Kleinbusangebot verlagert, er werden somit keine festen Linienkilometer beim neuen Angebot entfallen.** Mit der Verlagerung soll der Forderung nach bedarfsangepassten Fahrzeuggrößen auch unter dem Gesichtspunkt der Energieeinsparung Rechnung getragen werden. Gleichzeitig werden die bislang nicht immer zielführenden Standardbuskilometer in einen transparenten Fahrplan verlagert.

Die für den Landkreis Kusel nicht immer zielführenden Standardbuskilometer werden somit in einen transparenten Fahrplan, im Stundentakt als attraktives Angebot für die Nutzerinnen und Nutzer umgewandelt. Die **Verkehrszeiten können hierdurch deutlich ausgeweitet werden** und ein **flächendeckendes Angebot im Stundentakt für alle** Bürgerinnen und Bürger umgesetzt werden. Durch den Einsatz kleiner Fahrzeuge ist eine **verbesserte Feinerschließung der Orte möglich** und bspw. eine Haustürbedienung für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, angeboten werden.

Mit der Einführung eines stündlichen Bedienangebotes für alle Gemeinden, getaktet auf weiterführende Anschlüsse, wird ein wesentlicher Schritt in Richtung Vorhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes gemacht.



8. Anhang

8.1 Linienliste

Tabelle 11: RegioLinien, Buslinien (Schulverkehr) und ehemalige Rufbus-Linien

Linie	Bedienungsform	Linienverlauf	Fahrplanseitige Verknüpfung	Maßnahme	Angenommener zukünftiger Abrufungsgrad	kalkulierte Leistungssteigerung km p/a	Anmerkungen
260	RegioLinie	Bad Sobernheim - Staudernheim - Meisenheim – Lauterecken	Lauterecken: RB 66 KL, 270	Prüfung: Angebot in Randzeiten ausweiten (Festangebot oder Ruftaxi)	-	-	Aufgabenträgerschaft liegt im Kreis Bad Kreuznach
270	RegioLinie	Kusel - Altenglan - St. Julian – Lauterecken	Altenglan: RB 67 KL; Kusel: 280 längere Umstiegszeiten	Prüfung: Angebot in Randzeiten ausweiten (Festangebot oder Ruftaxi)	-	-	-
280	RegioLinie	Kusel - Konken - Herschweiler-Petersheim - Brücken - Schönenberg-Kübelberg - Waldmohr – Homburg	Kusel: 270 von HOM, nach HOM längere Umstiegszeiten	Prüfung: Angebot in Randzeiten ausweiten (Festangebot oder Ruftaxi)	-	-	-
142	Buslinie	Ramstein – Hütschenhausen – Bruchmühlbach-Miesau – Schönenberg-Kbg.	Schönenberg: 280 KUS und HOM. Ramstein: RB 67 KKL und KUS, 153 Reichenbach	Zusätzliches Fahrtenangebot Mo-Fr spät	-	ca. 12.000	Weiterentwicklung des Angebotes (auch am Wochenende) in Abhängigkeit mit der noch zu treffenden Abstimmung mit dem Landkreis Kaiserslautern
156	Rufbus	Eßweiler – Rothselberg – Jettenbach – Kollweiler	-	Entfall	-	ca. -1.500	-
266	Buslinie Schulverkehr	Deimberg - Kirrweiler - St. Julian	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -6.500	-
267	Buslinie Schulverkehr	Lauterecken - Hoppstädten - Herrnsulzbach	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -19.000	-
268	Buslinie Schulverkehr	Lauterecken - Ginsweiler - Nußbach	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -11.000	-



Linie	Bedienungsform	Linienverlauf	Fahrplanseitige Verknüpfung	Maßnahme	Angenommener zukünftiger Abrufungsgrad	kalkulierte Leistungssteigerung km p/a	Anmerkungen
269	Buslinie Schulverkehr	Lauterecken - Lohnweiler - Hohenöllen - Cronenberg	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -11.500	-
271	Buslinie Schulverkehr	Lauterecken - St. Julian/Niederualben - Rathweiler - Ulmet - Patersbach - Altenglan – Kusel	Lauterecken: RB 66 KL	Wochenendangebot nur in den Sommerferien sowie Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -34.000	Bei zukünftig zu geringer Nachfrage komplett Entfall des Wochenendangebotes
272	Buslinie Schulverkehr	Lauterecken - Hinzweiler - Eßweiler	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -10.000	
273	Buslinie Schulverkehr	Wolfstein - Hefersweiler - Seelen – Nußbach	Wolfstein: RB 66 KL	Entfall Rufbusfahrten am Wochenende. Kompensation durch Linie 2973 sowie Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -21.500	-
274	Buslinie Schulverkehr	Wolfstein - Tiefenbach - Reckweilershof Bf - Hinzweiler - Horschbach - Welchweiler - Altenglan – Kusel	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -32.000	-
275	Buslinie	Kusel - Altenglan - Bosenbach - Jettenbach - Kreimbach - Rutsweiler – Wolfstein	-	Mo-Fr vier zusätzliche Direktfahrten Kusel Bahnhof – Fa. Braun Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. 24.000 ca. -11.500	bei geringer Fahrgastnachfrage Einsatz von Kleinbus möglich
276	Buslinie Schulverkehr	Altenglan - Mühlbach - Theisbergstegen	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -2.500	-
277	Buslinie Schulverkehr	Kusel - Theisbergstegen - Föckelberg - Neunkirchen - Rutsweiler - Niederstauftenbach	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -36.500	-
278	Rufbus	Föckelberg – Altenglan – Haschbach (nur während Draisinensaison)	-	Entfall	-	-	keine Buchungen im Status quo



Linie	Bedienungsform	Linienverlauf	Fahrplanseitige Verknüpfung	Maßnahme	Angenommener zukünftiger Abrufungsgrad	kalkulierte Leistungssteigerung km p/a	Anmerkungen
281	Buslinie Schulverkehr	Kusel - Wahnwegen - Quirnbach – Brücken	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -19.500	-
282	Buslinie Schulverkehr	Glan-Münchweiler - Langenbach - Herschweiler-P. - Quirnbach - Wahnwegen	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -16.000	-
283	Buslinie Schulverkehr	Glan-Münchweiler - Steinbach - Brücken - Schönenberg-K. (- Homburg)	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes	-	ca. -17.000	-
285	Buslinie	Glan-Münchweiler - Nanzdietschweiler - Börsborn - Schönenberg (-Homburg)	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes.	-	ca. -11.500	-
286	Buslinie Schulverkehr	Homburg - Schönenberg – Bruchmühlbach	-	Fortschreibung Status quo	-	-	-
287	Buslinie Schulverkehr	Breitenbach - Dunzweiler - Schönenberg - Homburg	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund der Einrichtung eines Kleinbuslinienangebotes	-	ca. -41.500	-
288	Buslinie Schulverkehr	Kusel - Konken - Herschweiler-Petersheim - Brücken - Breitenbach / - Schönenberg-Kübelberg - Waldmohr – Homburg	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund der Einrichtung eines Kleinbuslinienangebotes	-	ca. -70.000	-
292	Buslinie Schulverkehr	Kusel - Thailichtenberg - Reichweiler - Oberkirchen - Freisen – Baumholder	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes.	-	ca. -43.000	-
293	Buslinie Schulverkehr	Kusel - Bledesbach - Konken - Albesen - Herchweiler – Selchenbach	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes.	-	ca. -26.000	-
294	Buslinie Schulverkehr	Kusel - Bledesbach - Konken - Albesen - Selchenbach - Herchweiler – Hoof	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes.	-	ca. -11.000	-



Linie	Bedienungsform	Linienverlauf	Fahrplanseitige Verknüpfung	Maßnahme	Angenommener zukünftiger Abrufungsgrad	kalkulierte Leistungssteigerung km p/a	Anmerkungen
295	Buslinie	Stadtverkehr Kusel: Bahnhof - Rathaus - Weiherplatz - AOK - Altenheim - Friedhof - Ziegelhütte - Bahnhof und Bahnhof - VDK-Heim - Berliner Str. - Friedhof - Ziegelhütte - Industriestr. – Bahnhof	Kusel: RB 67 und Linie 280	Fortschreibung Status quo, wenn die Finanzierungszusage durch die Stadt erfolgt (siehe Anmerkung)	-	-	Grundsätzlich findet eine Feinerschließung (z.B. Stadtbusangebot) über das reguläre Linienangebot des Kreises hinaus nur statt, wenn das Angebot von der Stadt/Gemeinde selbst finanziert wird. Vor Ausschreibung eines entsprechenden Angebotes ist eine Finanzierungszusage durch die Kommune, die das Angebot wünscht, gegenüber dem Landkreis zu erteilen.
296	Buslinie Schulverkehr	Kusel - Blaubach - Oberalben - Diedelkopf - Kusel	-	Fortschreibung Status quo, jedoch Entkernung einzelner Fahrten vor dem Hintergrund des verbesserten Ruftaxiangebotes.	-	ca. -21.200	-
360	Rufbus	Lauterecken – Langweiler – Fischbach-Weierbach	-	Entfall	-	ca. -7.000	-
644	Buslinie	Ottweiler - Niederkirchen - Oberkirchen - Freisen - Pfeffelbach - Thallichtenberg - Ruthweiler – Kusel	-	Fortschreibung Status quo	-	-	Aufgabenträgerschaft liegt beim Kreis St.Wendel
Summe						-445.200	

Abgeschätzter Kostenkennwert ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen: 3,85 €/km

Einsparungen für Maßnahmen gemäß Tabelle 1: 1.714.020 Euro



Tabelle 12: Kleinbuslinien

Linie	Bedienungsform	Linienverlauf	Fahrplanseitige Verknüpfung	Maßnahme	Angenommener zukünftiger Abrufungsgrad	kalkulierte Leistungssteigerung km p/a	Anmerkungen
297	Kleinbuslinie (mit Ruftaxiangebot im Spätverkehr und am Wochenende)	Kusel – Haschbach (ohne Remigiusberg) – Etschberg – Schellweiler – Hüfler – Wahnwegen – Konken – Bledesbach – Kusel bzw. Kusel – Bledesbach – Konken – Wahnwegen – Hüfler – Schellweiler – Etschberg – Haschbach – Kusel		Umstellung auf Kleinbusangebot mit geänderter Linienführung und Ausweitung des Fahrtenangebotes an allen Tagen (Stundentakt). Linie als Bedienungsschleife mit alternierender Bedienungsrichtung. Entfall der gesamten Burgenbusschleife Thallichtenberg (Kompensation u. a. durch Linie 2992 und weiteren Ruftaxiangeboten).	40% (Spätverkehr) 50% (Wochenende)	Mo – Fr ca. 27.000 Mo – Fr ca. 6.000 Sa – So ca. 19.000	In Abhängigkeit der Entscheidung zur Linie 295 und bei etwaigem Entfall dieser Linie, auch als gegenläufiger Linienverkehr weiterzuentwickeln. Damit wären weitere Mehrleistungen von ca. 116.000km Mo-Fr als Kleinbuslinie und ca. 25.000km für Ruftaxiangebot einzurechnen.
2968	Kleinbuslinie im 120-Minuten-Takt sowie Ergänzung zum Stundentakt mit Ruftaxilinie sowie Ruftaxiangebot im Spätverkehr und am Wochenende	Lauterecken - Sulzhof - Cronenberg - Adenbach - Ginsweiler - Reipoltskirchen - Nußbach - Rudolphskirchen - Rathskirchen - Dörrmoschel - Rockenhäusen	Lauterecken: RB 66 KL Rockenhäusen: RB 65 KL	Umstellung auf Kleinbuslinie. Taktverdopplung durch Ruftaxi-Ergänzung	40% (Mo – Fr, Tagverkehr) 20% (Spätverkehr) 20% (Wochenende)	Mo – Fr ca. 128.000 Mo – Fr. ca. -72.500 Mo – Fr ca. 7.000 Sa – So ca. 25.000	
2987 / 2988	Kleinbuslinie (mit Ruftaxiangebot im Spätverkehr und am Wochenende)	Waldmohr - Waldziegelhütte - Dünzweiler – Schmittweiler - Schönenberg-Kübelberg - Dittweiler - Altenkirchen - Frohnhofen – Breitenbach – Bambergerhof – Waldziegelhütte - Waldmohr	Waldmohr: 280 KUS (nicht Sa+So) und HOM Kübelberg: tlw. 280 HOM; Schönenberg: tlw. 142 Br.-M.	Taktverdopplung und Erweiterung des Linienweges zur Ausbildung einer Ringlinie mit Kleinbuseinsatz	Bestandsangebot Ruftaxi 20% (Spätverkehr) 20% (Wochenende)	Mo – Fr ca. 230.000 -ca. 60.000 Mo – Fr. ca. 7.000 Sa – So ca. 25.000	-
Summe						385.000 -43.500	

Abgeschätzter Kostenkennwert ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen für Festangebot: 3,85 €/km
Abgeschätzter Kostenkennwert ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen für Ruftaxiangebot: 1,40 €/km
Kosten für Maßnahmen gemäß Tabelle 12: 1.482.250 Euro - 60.900 Euro = 1.421.350 Euro



Tabelle 13: Ruftaxiverkehre

Linie	Bedienungsform	Linienverlauf	Fahrplanseitige Verknüpfung	Maßnahme	Angenommener zukünftiger Abrufungsgrad	Leistungssteigerung km p/a	Anmerkungen
153	Ruftaxi	Lauterecken – Offenbach-H. – Eßweiler – Rothselberg - Jettenbach – Reichenbach-Steegen [– Ramstein]	Lauterecken: R 66; 260 Bad Sob. Reichenbach 153 Ramstein	Umstellung auf Ruftaxiverkehr. Zusätzliches Fahrtenangebot Mo-Fr spät, 120-Minuten-Takt anstatt 180-Minuten-Takt am Wochenende	70% (Mo – Fr) 40% (Wochenende)	Mo – Fr ca. 10.500 Sa – So ca. 7.000	Planerische Abstimmung und Koordinierung des Angebotes mit dem Landkreis Kaiserslautern
265	Ruftaxi	Odenbach – Adenbach – Ginsweiler – Reipoltskirchen – Nußbach - Niederkirchen	Fahrplanseitige Verknüpfung in Niederkirchen an 130 und in Odenbach an 260 vorsehen	Mo-Fr + 8 Fahrten Odenbach – Relsberg und + 4 Fahrten Relsberg – Odenbach; heutiges Angebot am Wochenende bleibt bestehen		Mo – Fr ca. 77.000	In Abhängigkeit der Weiterentwicklung des Angebotes der Linie 130 durch den Landkreis Kaiserslautern, ggf. 120-Minuten-Takt am Samstag und Ruftaxiangebot am Sonntag (Prüfauftrag)
290	Ruftaxi	Kusel - Diedelkopf - Ruthweiler - Thallichtenberg - Baumholder	Kusel: von RB 67, aber nicht auf RB 67; von 270, aber nicht auf 270; auf 280, längere Umstiegszeit von 280; Baumholder: auf RB 34 I-O	Umstellung auf Ruftaxiverkehr. Taktverdichtung gemäß Verkehrszeiten: Mo-Fr 2 zusätzliche Fahrten je Richtung. Am Wochenende 120-Minuten-Takt (3 zusätzliche Fahrtenpaare am Samstag, 2 zusätzliche Fahrtenpaare am Sonntag)	70% (Mo – Fr) 40% (Wochenende)	Mo – Fr ca. 12.000 Sa – So ca. 4.000	Maßnahme bedingt Finanzierung durch den Landkreis Birkenfeld
2960	Ruftaxi	Lauterecken - Medard - Odenbach - Meisenheim		Entfall	-	ca. -500	
2966	Ruftaxi	Lauterecken - Grumbach - Hausweiler - Buborn – Hundheim Haus - Deimberg – Offenbach-Hundheim - Kirrweiler - Obereisenbach - Homberg - Herren-Sulzbach - Grumbach – Lauterecken	Lauterecken: RB 66 KL	Taktverdopplung und Linienführung über Offenbach-Hundheim	Mo- So 40%	ca. 55.000	Im Rahmen der Ausschreibung der Linien 2966 und 2967 wird eine mögliche verbesserte Andienung von Sien, mit attraktiveren Übergangszeiten zu den Linien 286 und 870, geprüft.
2967	Ruftaxi	Lauterecken - Grumbach - Windhof - Kappeln - Merzweiler - Hoppstädten - Langweiler - Unterjeckenbach - Herren-Sulzbach - Grumbach - Lauterecken	Lauterecken: RB 66 KL	Taktverdopplung	Mo- So 70%	ca. 90.000	
2969	Ruftaxi	Lauterecken - Lohnweiler - Heinzenhausen – Hohenöllen – Einöllen - Wolfstein	Heinzenhausen (von Einöllen): RB 66 KL; Lauterecken: RL 270 KUS	Taktverdopplung, Erweiterung Linienweg Einöllen - Wolfstein	Mo- So 40%	ca. 38.000	Fahrplanseitige Koppelung mit Linie 2968 sinnvoll



Linie	Bedienungsform	Linienverlauf	Fahrplanseitige Verknüpfung	Maßnahme	Angenommener zukünftiger Abrufungsgrad	Leistungssteigerung km p/a	Anmerkungen
2970	Ruftaxi	Altenglan - Rathswweiler – Niederalben	Rathswweiler: 270 Altenglan	Taktverdopplung	Mo- So 20%	ca. 14.000	Fahrplanseitiger Anschluss in Rathswweiler an Linie 270 in Richtung Lauterecken
2973	Ruftaxi	Wolfstein - Relsberg - Hefersweiler - Nußbach - Reipoltskirchen	Wolfstein: RB 67 KL	Taktverdopplung, Entfall Bedienung Einöllen – Wolfstein	Mo- So 40%	ca. 25.000	
2974	Ruftaxi	Wolfstein - Oberweiler - Tiefenbach - Hinzweiler - Oberweiler im Tal	Wolfstein: RB 67 KL	Taktverdopplung, Entfall Bedienung Hinzweiler – Nerzweiler. Sa und So inkl. Andienung Nerzweiler	Mo- So 20%	ca. 28.000	
2975	Ruftaxi	Wolfstein - Immethausen - Rutsweiler - Rothselberg - Jettenbach - Eßweiler - Kreimbach-Kaulbach	Wolfstein: RB 67 KL; Kreimbach-Kaulbach: RB 67 KL	Fortführung und Anpassung auf das erweiterte Angebot der Linie 275	Mo- So 20%	-	
2978	Ruftaxi	Altenglan - Friedelhausen - Bosenbach - Niederstauenb. - Reichenbach - Oberstauenb. - Neunkirchen - Föckelberg	Altenglan: RB 67 KL und KUS	Taktverdopplung	Mo- So 70%	ca. 72.000	
2979	Ruftaxi	Theisbergstegen - Rutsweiler am Glan - Mühlbach - Altenglan - Bedesb. - Welchweiler - Elzweiler - Horschbach	Altenglan: RB 67 KL und KUS	Taktverdopplung, Erweiterung Linienweg Horschbach – Hinzweiler	Mo- So 40%	ca. 35.000	
2981	Ruftaxi	[Kusel - Schellweiler - Etschberg – Haschbach – Remigiusberg -] Godelhausen - Theisbergstegen - Gimsbach - Matzenbach	Kusel: RB 67 KL; Theisbergstegen: RB 67 KL und KUS; Eisenbach-Matzenbach: KL, tlw. auch KUS	Taktverdopplung (Kompensation Linie 297, Remigiusberg)	Mo- So 40%	ca. 37.000	Bedienung Abschnitt Kusel – Remigiusberg ggf. in der morgendlichen Spitze und in Abhängigkeit der Weiterentwicklung der Linie 295 und 297
2982	Ruftaxi	Glan-Münchweiler - Quirnbach - Liebthal - Wahnwegen - Hüffler - Langenbach - Herschweiler-Pettersheim - Krottelbach	Glan-M.: RB 67 KL, von/nach KUS mit längeren Umstiegszeiten; Herschw.-P.: 280 HOM; Langenbach: 280 KUS (nicht nach KUS)	Taktverdopplung	Mo- So 40%	ca. 56.000	
2983	Ruftaxi	Glan-Münchweiler - Quirnbach - Sangerhof - Henschtal - Steinbach - Brücken	Glan-M.: RB 67 KL, von/nach KUS mit längeren Umstiegszeiten; Brücken: 280 KUS, HOM mit längeren Umstiegszeiten	Taktverdopplung	Mo- So 20%	ca. 15.000	
2985	Ruftaxi	Glan-Münchweiler - Nanzdietschweiler	Glan-M.: RB 67 KUS, von/nach KL mit längeren	Aufnahme von Fahrten der Linie 285 und Ergänzung des Angebotes	Mo- So 20%	ca. 10.000	



Linie	Bedienungsform	Linienverlauf	Fahrplanseitige Verknüpfung	Maßnahme	Angenommener zukünftiger Abrufungsgrad	Leistungssteigerung km p/a	Anmerkungen
		- Börsborn - Gries - Sand - Schönenberg-Kübelberg	Umstiegszeiten (nachmittags andersrum); Schönenberg : 280 HOM, von HOM mit längeren Umstiegszeiten				
2992	Ruftaxi	Kusel - Ruthweiler - Thallichtenberg - Pfeffelbach - Reichweiler	Kusel : RB 67 nach KL, 280 nach HOM; Gegenrichtung nur tlw.	Taktverdopplung, Kompensation Linie 297	Mo- So 20%	ca. 21.000	
2993	Ruftaxi	Kusel - Konken - Ehweiler - Albessen - Herchweiler - Selchenbach	Konken : 280 KUS, tlw. auch HOM; Kusel : RB 67 KL	Taktausweitung (Mo-Fr), Entfall Bedienung Diedelkopf und Bledesbach	Mo- So 20%	ca. 18.000	
2996	Ruftaxi	Kusel - Blaubach - Mayweilerhof - Oberalben - Dennweiler-Frohnbach - Körborn - Kusel	Kusel : RB 67 KL, 270 Lauterecken	Taktverdopplung, Erweiterung Linienweg Körborn - Burg Lichtenberg – Körborn	Mo- So 20%	ca. 15.000	
Summe						ca. 639.000	

Abgeschätzter Kostenkennwert ohne Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen: 1,40 €/km

Kosten für Maßnahmen gemäß Tabelle 2: 894.600 Euro



8.2 Haltestellenkataster und barrierefreier Ausbau

Die Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV betreffen auch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Bei der Barrierefreiheit der Haltestellen müssen immer auch die eingesetzten Fahrzeuge sowie das umgebende Wegenetz beachtet werden. Im Landkreis Kusel werden künftig verstärkt Kleinfahrzeuge wie barrierefreie Kleinbusse mit Klapprampe und Großraum-PKW zum Einsatz kommen. Für mobilitätseingeschränkte Personen besteht ergänzend ein Haustürbedienangebot. Die Bürgerbusse holen die Fahrgäste ebenfalls an der Haustür ab. Da ein barrierefreier Ausbau insbesondere dann zielführend ist, wenn auch das weiterführende Wegenetz barrierefrei gestaltet ist, wird ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen im Rahmen von Straßenausbaumaßnahmen grundsätzlich geprüft und bei Machbarkeit auch umgesetzt.

Eine Bestandsaufnahme aller Haltestellen im Landkreis Kusel ist durch die Erstellung eines Haltestellenkatasters erfolgt (siehe nachfolgende Tabellen). Nach einer verbundweiten Systematik wurde hierbei eine Kategorisierung nach den folgenden Bewertungskriterien vorgenommen. Die Kategorisierung basiert auf den Bewertungskriterien: Fahrgastzahlen, Lage im Ort, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen in der Umgebung. Die Fahrgastzahlen (Summe der Ein- und Aussteigenden an der Haltestelle) stellen das wesentliche Kriterium zur Kategorisierung dar. Je höher die Fahrgastanzahl, desto höher ist im Regelfall die Bedeutung der Haltestelle im ÖPNV-Netz.

Anhand der Bestimmung der Lage im Ort wird eine Einschätzung zu den im Einzugsbereich einer Haltestelle liegenden potenziellen ÖPNV-Nutzenden abgegeben. Bei der Wertigkeit einer Haltestelle spielt die Verknüpfungsbedeutung eine wichtige Rolle. Verknüpft eine Haltestelle straßengebundene ÖPNV-Linien mit Linien des Schienenpersonennah- oder Fernverkehrs, wird ihr eine höhere Verknüpfungsbedeutung für das gesamte ÖPNV-System beigemessen, als einer Haltestelle, die ausschließlich im lokalen Umfeld Bus- und/oder bedarfsgesteuerte Verkehre miteinander verknüpft. Relevante Einrichtungen werden in einem Umkreis von

ca. 200 m der Haltestelle betrachtet. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Krankenhäuser, Seniorenheime, Pflegeheime, Behinderteneinrichtungen, Ärztehäuser, Verwaltungen, zentrenrelevanter Einzelhandel, touristische Ziele, Friedhöfe usw. Besucherstarke Einrichtungen im Umfeld einer Haltestelle erhöhen im Regelfall die Nutzung und somit die Bedeutung einer Haltestelle. Als Ergebnis der zuvor beschriebenen Bewertungen einer Haltestelle wird diese in eine von vier Kategorien eingeordnet. Bereits barrierefrei ausgebaute Haltestellen sind in der Tabelle mit Z gekennzeichnet.

Das Haltestellenkataster mit den Anmerkungen der Kommunen zum weiteren geplanten Ausbau ist angefügt. Eine Priorisierung bezüglich des erforderlichen Ausbaus kann nach den vorliegenden Ausführungen jeweils nur von den Kommunen im Rahmen der diesen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel vorgenommen werden.

Bei einem barrierefreien Ausbau der Haltestellen ist künftig insbesondere auch das neue Verkehrsangebot in den jeweiligen Orten des Landkreises zu beachten. So benötigen Kleinbusse eine geringere Bordhöhe, damit die nach außen schwenkenden Türen über das Busbord geführt werden können. Bei überwiegender Bedienung der Haltestellen mit Kleinbussen ist in der Regel ein verkürzter Ausbau ausreichend, da die Kleinbusse über nur eine Tür zum gleichzeitigen Ein- und Ausstieg verfügen. Bei Haltestellen, die außerhalb des Schulverkehrs nur noch im Ruftaxiverkehr bedient werden, ist zu beachten, dass ein Hochbord an der Haltestelle ein Ein- und Ausstieg behindern kann. Bei reinen Ruftaxihaltestellen ist ein Ausbau daher noch nicht vorgesehen und sollte im Einzelfall mit den technischen Anforderungen der eingesetzten Fahrzeuge abgestimmt werden.

Der barrierefreie Haltestellenausbau wurde im Landkreis Kusel zunächst von Herrn Alfred Metzgen als Seniorenbeauftragten und später dann von der Behindertenbeauftragten, Frau Elke Klink jahrelang fachkundig mitbegleitet.

Tabelle 14: Klassifizierung des Handlungsbedarfs zum barrierefreien Ausbau einer Haltestelle.

Haltestellenkategorie	Handlungsbedarf
Z	bereits barrierefrei ausgebaut
A	Ausbau zwingend erforderlich
B	Ausbau notwendig
C	Ausbau nachrangig
D	Kein Ausbau



Tabelle 15: Haltestellenliste VG Kusel-Altenglan

Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Albessen, Kirchweg		D	k. A.
Albessen, Ort	niveaugleicher Ausbau mit Wartehäuschen	A	nein
Altenglan, Bahnhof		Z	ja
Altenglan, Glanstraße		Z	nein
Altenglan, Kindergarten		C	ja
Altenglan, Kino		B	ja
Altenglan, Schwimmbad, Richtung Altenglan		Z	ja
Altenglan, Schwimmbad, Richtung Bosenbach		Z	ja
Altenglan, Siedlung		Z	nein
Bedesbach, Ort		Z	nein
Bedesbach, Rosengarten	Reine Ruftaxi-Haltestelle, kein Ausbau	D	nein
Blaubach, Äckerchen	kein Ausbau vorgesehen	D	nein
Blaubach, Ortsmitte	Buswendeschleife barrierefrei geplant	B	nein
Bledesbach, Ortsanfang	Antrag barrierefreier Ausbau 2021 gestellt	Z	nein
Bledesbach, Ortsmitte	Antrag barrierefreier Ausbau 2021 gestellt	Z	nein
Bosenbach, Kindergarten	reine Kita-Haltestelle, Bedienung mit Kleinbus, künftig freigestellter Kita-Verkehr	D	k. A.
Bosenbach, Oberdorf		C	nein
Bosenbach, Ortsmitte		Z	nein
Dennweiler-Frohnbach, Anfang		Z	nein
Dennweiler-Frohnbach, Kiga		D	nein
Dennweiler-Frohnbach, Mitte		Z	nein
Diedelkopf, Abzweigung Blaubach		D	nein
Diedelkopf, Bad		B	ja
Diedelkopf, Bad West		D	ja
Diedelkopf, Blockweg	Haltestelle für Grundschule und Kita, Mo - Fr ein Fahrtangebot	D	nein
Diedelkopf, Burgweg		D	nein
Diedelkopf, Sodpfad, Richtung Konken		Z	nein
Diedelkopf, Sodpfad, Richtung Kusel		B	nein
Ehweiler, Ort	Bei Straßenausbau barrierefreier Halstellenausbau vorgesehen	A	nein
Elzweiler, Brunnen		Z	nein
Erdesbach, Ort		Z	nein
Etschberg, Dorfgemeinschaftshaus		B	ja
Etschberg, Oberdorf		Z	nein
Etschberg, Ortsmitte		B	nein
Etschberg, Unterdorf		C	nein



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Föckelberg, Abzweigung Turm		B	nein
Föckelberg, Wartehalle		Z	nein
Föckelberg, Wendeplatz		Z	nein
Föckelberg, Wildpark		C	ja
Friedelhausen, Ort		B	nein
Godelhausen, Ort		A	nein
Haschbach, Ort, Richtung Glan-M.		A	nein
Haschbach, Ort, Richtung Kusel		Z	nein
Haschbach, Remigiusberg		Z	ja
Herchweiler, Ortsanfang		C	nein
Herchweiler, Wendeplatz, Richtung Kusel		Z	nein
Herchweiler, Wendeplatz, Richtung Saarland	Hochbord vorhanden	A	nein
Horschbach, Ort		A	nein
Konken, Daub		Z	nein
Konken, Grundschule		Z	ja
Konken, Kindergarten		Z	nein
Konken, Ortsmitte		Z	ja
Körborn, Burgstraße		D	nein
Körborn, Ortsmitte		B	nein
Körborn, Römerstraße		D	nein
Kusel, Altenheim		Z	ja
Kusel, Altenheim Eingang		C	ja
Kusel, AOK		B	nein
Kusel, Bahnhof		Z	nein
Kusel, Berliner Straße 36		C	nein
Kusel, Berliner Straße 8		D	nein
Kusel, Brauerei Emrich		B	ja
Kusel, Christian-Böhmer-Weg		D	nein
Kusel, Dr.Kafka		Z	nein
Kusel, Etschberger Weg		D	nein
Kusel, Fachmarktzentrum		D	nein
Kusel, Finanzamt		B	ja
Kusel, Flurweg		D	nein
Kusel, Friedhof		Z	ja
Kusel, Glanstraße		C	nein
Kusel, Gymnasium		Z	ja
Kusel, Haischbachstraße		D	nein



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Kusel, Hauswirtschaft Koch		C	ja
Kusel, Holler Kiga		C	Ja
Kusel, Hollerschule		B	ja
Kusel, Hollerspielplatz		B	nein
Kusel, Hollerstraße		D	nein
Kusel, Hypo-Bank		B	ja
Kusel, Industriestraße Mitte		C	ja
Kusel, Industriestraße Ost		D	ja
Kusel, Industriestraße West		D	ja
Kusel, Kaserne		D	nein
Kusel, Krankenhaus, Richtung Kusel		Z	ja
Kusel, Krankenhaus, Richtung Thallichtenberg		D	ja
Kusel, Krankenhaus Vorplatz		A	ja
Kusel, Lehnstraße		C	ja
Kusel, Luitpoldschule		Z	ja
Kusel, Matzenberg		D	nein
Kusel, Oberer Holler		B	nein
Kusel, Pavillion Fritz		Z	nein
Kusel, Rathaus		Z	ja
Kusel, Roßberg Schulzentrum		Z	ja
Kusel, Tälchen		D	nein
Kusel, Tuchrahmstraße 62		C	nein
Kusel, VdK-Heim		D	nein
Kusel, Vogelsang		D	nein
Kusel, Weibergraben		D	nein
Kusel, Weiherplatz	Antrag auf barrierefreien Ausbau 2022 gestellt	B	ja
Kusel, Winterhelle		D	nein
Kusel, Ziegelhütte, Richtung Altenglan		Z	ja
Kusel, Ziegelhütte, Richtung Bahnhof		B	ja
Kusel, Zum halben Mond		C	nein
Mayweilerhof, Ort		Z	nein
Mühlbach, Abzweigung Föckelberg		C	ja
Mühlbach, Abzweigung Moorstraße		C	nein
Mühlbach, Bangart		B	nein
Mühlbach, Hoffeldstraße, Richtung Altenglan		Z	nein
Mühlbach, Hoffeldstraße, Richtung Glan-M.		B	nein
Mühlbach, Wartehalle		B	nein



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Neunkirchen, Abzweigung Föckelberg		D	nein
Neunkirchen, Grundschule		B	ja
Neunkirchen, Ortsmitte		B	nein
Nieder-alben, Abzweigung, Richtung Altenglan		C	nein
Nieder-alben, Abzweigung, Richtung Lauterecken		Z	nein
Nieder-alben, Neuwirtshaus		D	neun
Nieder-alben, Wartehalle		Z	nein
Niederstaufenbach, Ort		A	nein
Ober-alben, Ort		A	ja
Oberstaufenbach, Talstraße		C	nein
Oberstaufenbach, Wartehalle		A	nein
Oberstaufenbach, Wendeplatz		C	ja
Patersbach, Mühlrech-Bächel		Z	nein
Patersbach, Ortsmitte		Z	nein
Pfeffelbach, Abzweigung Kiga		B	nein
Pfeffelbach, Grundschule		A	ja
Pfeffelbach, Wartehalle		Z	nein
Rammelsbach, Schule		B	nein
Rammelsbach, Ort, Richtung Altenglan		Z	ja
Rammelsbach, Ort, Richtung Kusel		A	ja
Rammelsbach, Steinbruch		Z	nein
Rathweiler, Ort		A	nein
Reichweiler, Abzweigung		B	nein
Reichweiler Wartehalle	Antrag barrierefreier Ausbau als Buswendeschleife gestellt	Z	nein
Ruthweiler, Wartehalle		A	nein
Ruthweiler, Wäschgrub		C	nein
Rutsweiler (Glan), Schöfer		D	nein
Rutsweiler (Glan), Wartehalle		Z	nein
Schellweiler, Abzweigung Etschberg		Z	nein
Schellweiler, Ortsmitte		C	nein
Selchenbach, Im Eck		Z	nein
Selchenbach, Kreisel		Z	ja
Thallichtenberg, Abzweigung Burg	entfällt bei Ausbau Haltestelle Ortsmitte	D	nein
Thallichtenberg, Burg Lichtenberg		Z	ja
Thallichtenberg, Ortsmitte	Antrag barrierefreier Ausbau gestellt, Wendeschleife	Z	nein
Thallichtenberg, Wartehalle		B	nein
Theisbergstegen, Bahnhof	erhöhter Busbord an Bushaltestelle vorhanden	A	nein



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Theisbergstegen, Grundschule		B	nein
Ulmet, Drum		Z	nein
Ulmet, Schulstraße		Z	ja
Ulmet, Wartehalle		Z	nein
Welchweiler, Abzweigung Elzweiler		D	nein
Welchweiler, Ort		Z	nein

Table 16: Haltestellenliste VG Lauterecken-Wolfstein

Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Adenbach, Bornweiderhof, Richtung Niederkirchen		D	nein
Adenbach, Bornweiderhof, Richtung Odenbach		Z	nein
Adenbach, Brucherhof		D	nein
Adenbach, Ort		Z	nein
Aschbach, Ort		A	ja
Berzweiler, Ort, Richtung Odenbach		A	nein
Berzweiler, Ort, Richtung Otterbach		Z	nein
Buborn, Wartehalle		Z	nein
Cronenberg, Ort, Wendeplatz		Z	nein
Deimberg, Ortsmitte, Richtung Glanbrücken		Z	nein
Deimberg, Ortsmitte, Richtung Kirrweiler/Homberg		B	nein
Einöllen, Abzweigung Hobstätter Hof	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	D	nein
Einöllen, Ort	OG hat Interesse an barrierefreiem Ausbau bekundet	B	ja
Eschenau, Ort		B	nein
Eßweiler, Oberdorf		C	nein
Eßweiler, Ortsmitte		A	nein
Ginsweiler, Naumburger Hof	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	D	nein
Ginsweiler, Ölmühle		D	nein
Ginsweiler, Ort		Z	nein
Glanbrücken, Ort		Z	nein
Grumbach, B270/Abzweigung im Grund	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	D	nein
Grumbach, Grundschule		C	ja
Grumbach, Kindergarten		D	nein
Grumbach, Ortsmitte		A	ja
Grumbach, Schwimmbad	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	C	ja



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Hachenbach, Ort		C	nein
Hausweiler, Ort	barrierefreier Ausbau im Rahmen des Ausbaus der OD 2024/25 geplant	D	nein
Hefersweiler, Brücke		C	nein
Hefersweiler, Kiga	ausschließlich Kita-Bedienung, kein Ausbau notwendig	D	nein
Hefersweiler, Ortsmitte		Z	nein
Heinzenhausen, Bahnhof		Z	nein
Herren-Sulzbach, Abzweigung	Haltestelle weiterhin erforderlich? Straßenausbau steht an, dann Ausbau besprechen	D	nein
Herren-Sulzbach, Wartehalle	Ausbau OD steht an, dann barrierefreier Ausbau Haltestelle besprechen	C	nein
Hinzweiler, Abzweigung Oberweiler		Z	nein
Hinzweiler, Dorfplatz		Z	nein
Hinzweiler, Raiffeisen		Z	nein
Hohenöllen, Ort		B	nein
Homberg, Wartehalle		B	nein
Hoppstädten, Ortsmitte		Z	nein
Hundheim, Ort		B	nein
Immetshausen, Ort		A	nein
Ingweilerhof, Ort		B	ja
Jettenbach, Abzweigung Eßweiler		D	nein
Jettenbach, Grundschule		C	ja
Jettenbach, Kollweilerstraße	Haltestelle weiterhin erforderlich? In Fahrplänen nicht enthalten	D	ja
Jettenbach, Oberdorf		C	nein
Jettenbach, Ortsmitte		A	ja
Kappeln, Frohneberg	Straßenausbau 2024/25 geplant, barrierefreier Ausbau laut OG hier problemlos machbar	D	nein
Kappeln, Ort	Engpass vor Kurve erlaubt keinen barrierefreien Ausbau an dieser Stelle, eventuell bei Straßenausbau Verlegung besprechen	A	nein
Kirrweiler, Abzweigung		D	nein
Kirrweiler, Lochgasse		C	nein
Kirrweiler, Wartehalle		A	nein
Kreimbach-Kaulbach, Bürgermeisteramt	Bitte prüfen, welche Haltestellen in Kreimbach-Kaulbach entfallen können nach Neubau einer zentralen Haltestelle	A	nein
Kreimbach-Kaulbach, Hesch	Verlegung soll geprüft werden, da Lage unmittelbar an B 270 gefährlich	B	nein
Kreimbach-Kaulbach, Lauterstraße		C	nein
Kreimbach-Kaulbach, Tankstelle		D	nein
Langweiler, Friedhof		C	ja
Langweiler, Tiefentalermühle		D	nein
Langweiler, Wartehalle, Richtung Lauterecken		Z	nein



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Langweiler, Wartehalle, Richtung Unterjeckenbach	aus baulichen Gründen kein barrierefreier Ausbau an gleicher Stelle möglich	A	nein
Lauterecken, Abzweigung Rötz		D	nein
Lauterecken, Abzweigung Schulzentrum		A	nein
Lauterecken, Bahnhof		A	nein
Lauterecken, Gewerbegebiet Nord		D	nein
Lauterecken, Grundschule		A	ja
Lauterecken, Saarbrücker Straße		B	nein
Lauterecken, Schulzentrum		A	ja
Lauterecken, Stadthaus		Z	ja
Lauterecken, Tankstelle		D	nein
Lauterecken, Turnerheim		D	ja
Lohnweiler, Abzweigung Bahnhof		Z	nein
Lohnweiler, Hauptstraße		A	nein
Medard, Abzweigung Bahnhof		Z	ja
Medard, Bahnhof	Haltestelle weiterhin notwendig?	D	nein
Medard, Kaiserhof (Gemarkung Odenbach)		D	nein
Medard, Schweitzer		Z	nein
Merzweiler, Ort		B	nein
Nerzweiler, Ort		Z	nein
Nußbach, Abzweigung	Haltestelle weiterhin notwendig?	D	nein
Nußbach, Grundschule		A	ja
Nußbach, Ort		A	ja
Nußbach, Wiesentalerhof		D	nein
Obereisenbach, Ort		c	nein
Oberweiler im Tal, Ort		A	nein
Oberweiler im Tal, Ortseingang		C	nein
Oberweiler, Abzweigung		D	nein
Oberweiler, Talstraße		A	nein
Odenbach, Abzweigung Bahnhof, Richtung Lauterecken		A	nein
Odenbach, Abzweigung Bahnhof, Richtung Meisenheim		Z	nein
Odenbach, Grundschule	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	D	ja
Odenbach, Wartehalle		A	ja
Offenbach, Bahnhof		A	nein
Offenbach-Hundheim, Süssel, Richtung Kusel		Z	ja
Offenbach-Hundheim, Süssel, Richtung Lauterecken		A	ja



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Reckweilerhof, Bahnhof	Stadt Wolfstein plant barrierefreien Ausbau, Begehung mit VG und LBM geplant	A	ja
Reipoltskirchen, Ausbacherhof	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	D	nein
Reipoltskirchen, Hauptstraße 59		D	nein
Reipoltskirchen, Ortsende		D	nein
Reipoltskirchen, Ortsmitte	barrierefreier Ausbau wird von OG als sinnvoll erachtet. Kein Straßenausbau geplant.	A	nein
Reipoltskirchen, Wasserburg		C	nein
Relsberg, Ort		A	nein
Roßbach, Abzweigung Zweikirchen	eventuell barrierefreier Ausbau durch Stadt Wolfstein, Begehung VGV und LBM geplant	C	nein
Roßbach, Bahnhof	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	D	nein
Roßbach, Ort	barrierefreier Ausbau durch Stadt Wolfstein geplant, Begehung VGV und LBM	A	nein
Rothselberg, Grundschule	Straßenausbau in Rothselberg ist geplant, in diesem Zug sollen alle Haltestellen auch barrierefrei ausgebaut werden	B	nein
Rothselberg, Oberdorf	Straßenausbau in Rothselberg ist geplant, in diesem Zug sollen alle Haltestellen auch barrierefrei ausgebaut werden	A	nein
Rothselberg, Raiffeisen	Straßenausbau in Rothselberg ist geplant, in diesem Zug sollen alle Haltestellen auch barrierefrei ausgebaut werden	B	nein
Rutweiler (Lauter), Ortsmitte	barrierefreier Ausbau bei Ausbau der OD (Kreisstraße) ist geplant	A	nein
Schmeißbacher Mühle, Ort		D	nein
Schneeweiderhof, Ort		D	nein
Schönbornerhof, Ort		D	nein
St. Julian, Abzweigung Gumbsweiler		Z	nein
St. Julian, GS + Kiga		A	ja
St. Julian, Julian, Brücke		D	nein
St. Julian, Julian, Ort		A	ja
Stahlhausen, Ort		Z	nein
Sulzhof, Ort		D	nein
Tiefenbach, Kirchstraße		B	nein
Tiefenbach, Pfarrwiese		B	nein
Unterjeckenbach, Ort		C	nein
Wiesweiler, Bahnhof		Z	nein
Wiesweiler, Ortsmitte		C	nein
Windhof, Ort	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	D	nein
Wolfstein, Bahnhof, Fahrtrichtung Stadt	Ausbau gestaltet sich aktuell wegen fehlender Grundstücksfläche schwierig	A	nein
Wolfstein, Bahnhof, Fahrtrichtung Immetshausen		Z	nein
Wolfstein, Fabrik Braun		B	nein
Wolfstein, Hotel Ney		B	ja
Wolfstein, Kindergarten		Z	ja



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Wolfstein, Schule	barrierefreier Ausbau soll bei gemeinsamer Besprechung mit VGV und LBM besprochen werden	A	ja
Wolfstein, Markt		Z	ja
Wolfstein, Pfingstweide	Reine Ruftaxihaltestelle, kein Ausbau	D	nein

Tabelle 17: Haltestellenliste VG Oberes Glantal

Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Altenkirchen, Grundschule	Ausbau technisch schwierig	B	nein
Altenkirchen, Kindergarten		C	nein
Altenkirchen, Obsthalle	Ausbau laut Ingenieurbüro Decker, Tel. 09/2021, geplant	C	ja
Altenkirchen, Ortsmitte		Z	nein
Bambergerhof, Ort		C	nein
Börsborn, Abzweigung Brücken	Haltestellensituation gefährlich, Demontieren oder Ausbau?	D	nein
Börsborn, Siedlung		C	nein
Börsborn, Wartehalle		B	nein
Breitenbach, Grube Labach	Nur Ruftaxi-Haltestelle	D	nein
Breitenbach, Lautenbacher Straße		B	nein
Breitenbach, Ortsmitte, Richtung Kusel		Z	ja
Breitenbach, Ortsmitte, Richtung Lautenbach	Ausbau technisch schwierig	A	ja
Breitenbach, Wendeplatz		Z	ja
Brücken, Bauer		B	nein
Brücken, Grundschule		B	ja
Brücken, Kübelberger Straße		Z	nein
Brücken, Ortsmitte		Z	ja
Dittweiler, Bürgerhaus	reine Ruftaxihaltestelle	C	nein
Dittweiler, Ortseingang		Z	nein
Dittweiler, Ortsmitte, Richtung Altenkirchen	kein Ausbau, da Bucht von Bussen sehr gut anfahrbar und problemloser Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen möglich ist.	A	nein
Dittweiler, Ortsmitte, Richtung Schbg.-Kbg.		Z	nein
Dunzweiler Mühle, Mühle		Z	nein
Dunzweiler, Ortseingang	Ausbau technisch schwierig	B	nein
Dunzweiler, Ortsmitte, Richtung Breitenbach		Z	nein
Dunzweiler, Ortsmitte, Richtung Schönenberg	Haltestelle gefährlich im Kurvenbereich	B	nein
Dunzweiler, Wartehalle		B	nein



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Eisenbach-Matzenbach		A	nein
Frohnhofen, Ort		A	nein
Gimsbach, Kirche	Haltestelle weiterhin notwendig?	D	nein
Gimsbach, Linde		A	nein
Glan-Münchweiler, Bahnhof		A	ja
Glan-Münchweiler, Glantalschule		B	ja
Glan-Münchweiler, Kindergarten		Z	ja
Glan-Münchweiler, Kirche	Ausbau im Rahmen des Straßenausbaus 2021	Z	ja
Gries, Hauptein. Ohmbachsee		D	nein
Gries, Oberdorf		Z	nein
Gries, Siedlung, Richtung Glan-Münchweiler		C	nein
Gries, Siedlung, Richtung Schbg.		Z	nein
Gries, Unterdorf		Z	ja
Henschtal, Ort		Z	ja
Henschtal, Zum Jettenbach		Z	nein
Herschweiler-P., Abzw. Kottelbach		Z	ja
Herschweiler-P., Abzw. Wahnwegen		Z	nein
Herschweiler-Pettersheim, Dorfplatz		Z	ja
Herschweiler-Pettersheim, Kindergarten	Ausbau technisch schwierig	C	nein
Herschweiler-Pettersheim, Schule		C	nein
Hüffler, Am Wiegehäuschen		Z	nein
Hüffler, Kirchenstraße		Z	nein
Krottelbach, Ortsmitte		Z	nein
Kübelberg, Abzweigung Schmittweiler		Z	nein
Kübelberg, Dorfplatz		A	nein
Kübelberg, Grundschule		B	ja
Kübelberg, Oberdorf	Ausbau geplant, Ausbau Richtung Waldmohr schwierig	B	nein
Langenbach, Abzweigung		B	nein
Langenbach, Brunnen		B	ja
Langenbach, Dorfgemeinschaftshaus	barrierefreier Ausbau in der Ortsmitte erfolgt, wenn ein geeigneter Platz zur Verfügung steht, OG prüft Möglichkeiten	A	nein
Langenbach, Ortsanfang		C	nein
Liebsthal, Dorfplatz		Z	nein
Liebsthal, Ort	Haltestelle weiterhin notwendig?	B	nein
Matzenbach, Dorfplatz	Nur Ruftaxi-Haltestelle	D	nein
Matzenbach, Kindergarten		C	nein
Matzenbach, Wartehalle		Z	nein



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Nanzdietschweiler, Bahnhofstr., Richtung Schbg.		Z	nein
Nanzdietschweiler, Bahnhofstr. Richtung Gl.-M.		B	nein
Nanzdietschweiler, Börsborner Straße		B	nein
Nanzdietschweiler, Kiga		Z	nein
Nanzdietschweiler, Sonnenberg		C	nein
Nanzdietschweiler, Volksbank		Z	nein
Nanzdietschweiler, Wiesenstraße		D	nein
Ohmbach, Ortsausgang, Richtung Kusel		Z	nein
Ohmbach, Ortsausgang, Richtung Schbg.		B	nein
Ohmbach, Ortsmitte		A	nein
Paulengrund, Ort		C	nein
Quirnbach, Abzweigung, Richtung Glan-M.		Z	nein
Quirnbach, Abzweigung, Richtung Kusel		B	nein
Quirnbach, Abzweigung, Steinbach		Z	nein
Quirnbach, Abzweigung Rehweiler	keine Aufstellfläche vorhanden	D	nein
Quirnbach, Ortsmitte		Z	nein
Rehweiler, Alte Schule	Ausbau schwierig	C	nein
Rehweiler, B423	Ausbau schwierig	B	nein
Rehweiler, Bürgerhaus		B	nein
Sand, Abzweigung Gries		B	nein
Sand, Dorfgemeinschaftshaus		B	ja
Sand, Grieser Straße	Ausbau schwierig, Richtung Glan-M.	A	nein
Sand, Oberdorf		D	nein
Sangerhof, Ort		C	nein
Schmittweiler, Mitte		A	nein
Schmittweiler, Ortsausgang		B	nein
Schönenberg, Abzw. Dittweiler, Richtung Dittweiler	Ausbau schwierig	D	nein
Schönenberg, Abzw. Dittweiler, Richtung Ortsmitte		Z	nein
Schönenberg, Becker	Ausbau schwierig	B	nein
Schönenberg, Sander Straße	Ausbau geplant	A	ja
Schönenberg, Abzw. Gries		B	nein
Schönenberg, Grieser Str.		C	nein
Schönenberg, Schulzentrum		A	ja
Schönenberg, ZOB		Z	ja
Steinbach am Glan, Ortsmitte	Ausbau schwierig	A	nein
Steinbach am Glan, Unterdorf		C	nein
Wahnwegen, Kiga		C	ja



Haltestelle	Bemerkung	Kategorie	Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld der Haltestellen mit besonderen Ansprüchen an die Barrierefreiheit der Haltestelle
Wahnwegen, Ortsausgang		B	nein
Wahnwegen, Ortsmitte		A	nein
Waldmohr, Bürgerhaus		A	nein
Waldmohr, Eichelscheiderhof	Nur Ruftaxi-Haltestelle	D	nein
Waldmohr, Mitte		Z	ja
Waldmohr, Nord		Z	nein
Waldmohr, Rothenfeldschule		Z	ja
Waldmohr, Süd		Z	ja
Waldziegelhütte, Ort	Ausbau schwierig	B	nein



8.3 Standard für Haltestellenschilder im VRN

Ziele

- ▶ Verbesserung der Kundenorientierung (Festlegung der Art der Information und deren Platzierung auf dem Schild)
- ▶ Einheitliche Namenskonvention (Abkürzungsverzeichnis, Verwendung der Ortsnamen etc.)

Verpflichtende Elemente

Die Montage des Haltestellenschildes im rechten Winkel zur Fahrtrichtung – Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Dadurch soll von beiden Seiten die Fahrgastinformation einsehbar sein. Jedes Schild ist an einem eigens dafür vorgesehenen Mast zu montieren. Eine Montage an Verkehrsschildern und Hauswänden ist nicht zulässig. Die Montage an Laternenmasten und an Fahrgastunterständen ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die unbedingt mit dem VRN abzustimmen sind.

Insbesondere die Anordnung der Einzelinformationen und bestimmte Größenverhältnisse sind verpflichtend einzuhalten.

- ▶ Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
- ▶ Hinweissymbol zur Blinkpflicht nach § 16 Abs. 2 StVO mittels eines orangenen Punktes o.ä. in der oberen rechten Ecke des Haltestellenschildes (rechts oberhalb des H-Zeichens). Dieses Symbol ist nur an bestimmten Haltestellen anzubringen, die den Unternehmen vom VRN mitgeteilt werden.
- ▶ Aktuelles Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens
- ▶ Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120mm. Verkleinerung der Schriftart nur in Ausnahmefällen und nach Absprache mit dem VRN zulässig.

Das Feld des Haltestellennamens ist gem. des Corporate Design des VRN in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren, die Schrift wird invers in verkehrsweiß (RAL 9006) dargestellt.

- ▶ Für jede regulär verkehrende Linie ist ein separates Wechselschild vorzusehen. Ausnahmen sind möglich (z.B. bei Wegvarianten, die eine Linie abseits des üblichen Weges die Haltestelle nur einmal täglich bedienen lassen, mehrere Linien über den identischen Linienweg Richtung Innenstadt etc.), aber in jedem Einzelfall mit dem VRN abzustimmen. Die Liniennummer ist in der gleichen Schriftgröße wie der Haltestellenname, die Linienrichtungen in hälftiger Größe anzugeben. Das Größenverhältnis schafft an dieser Stelle ein stimmiges ästhetisches Gesamtbild und ist deshalb zwingend einzuhalten. Das Wechselschildelement für die Linienrichtungsangaben muss mindestens 60mm hoch sein.
- ▶ Unterhalb der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein freies Wechselschildelement vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Linienverkehre reagieren zu können. Ausnahmen sind nur nach Absprache mit dem VRN möglich.
- ▶ Auf dem abschließenden unteren Einschubblech sind die Verkehrsunternehmen mit ihren Logos darzustellen. Als Nettoverbund halten wir es für wichtig, dass die Unternehmen angemessen auch auf dem Haltestellenschild erkennbar sind. Dieses soll genauso groß sein wie die darüber installierten Wechselschilder für die Linienverkehre.
- ▶ Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu soll links neben der Liniennummer das im VRN übliche Ruftaxi-Logo oder ein Telefonhörersymbol zusätzlich aufgebracht werden. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt.
- ▶ Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente

zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.

- ▶ Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- ▶ Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 werden prinzipiell nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.

Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRN, die folgenden Gestaltungselemente zu berücksichtigen:

- ▶ Als Schriftart empfehlen wir Frutiger, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben.
- ▶ Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache.
- ▶ Linienrichtungen können mit einem „über“-Hinweis oder mit Verlaufsbindestrichen ausgeführt werden. Es soll jedoch an jeder Haltestelle eine einheitliche Systematik verwendet werden.
- ▶ Wabenummer/-nummern der Haltestelle können in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens angebracht werden.



- ▶ Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um das Verblasen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.
- ▶ Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um



eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.

- ▶ Anstelle des bei Punkt 2 beschriebenen einfachen Wechselschildsystems kann auch ein höherwertigeres Wechselschildsystem zum Einsatz kommen. Darunter versteht der VRN ein System ohne Rahmen (dafür mit seitlichen Abschlussleisten), das doppelseitig ausgeführt ist und dessen Module leicht konvex gewölbt sind. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.
- ▶ Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstelen zu installieren. Diese Stelen sollen in der Konstruktionsweise den unter 3.4 genannten Schildern entsprechen. Hinzu kommt hier, dass die Stelen eine bis zum Boden geschlossene Verkleidung aufweisen und integrierte Fahrplankästen auf beiden Seiten haben. Der Mast soll nicht sichtbar sein. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.

Namenskonvention

Haltestellennamen müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Sie sollen vorzugsweise die Bezeichnung von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Institutionen annehmen, wichtige Ziele von ÖPNV-Nutzern beschreiben, der Charakteristika der Bezeichnungen im Verkehrsverbund entsprechen und keinen Widerspruch zu bestehenden Haltestellennamen bilden.

Im Idealfall sollten Haltestellen nach öffentlichen Einrichtungen (z.B. Rathaus, Amtsgericht, Bürgerhaus) benannt werden. Sind solche nicht gegeben, sollen die Haltestellen nach den Querstraßen oder Plätzen, an denen sie liegen, benannt werden. Existieren aufgrund besonderer Siedlungsstrukturen keine Querstraßen, z.B. bei Straßendörfern, so sollen keine Hausnummern, sondern Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West, Ost, Mitte) als Haltestellenbezeichnung herangezogen werden. Dadurch wird dem Fahrgast deutlicher, auf welcher Höhe des Ortes sich die Haltestelle befindet. Eine weitere sinnvolle Alternative können Flurnamen darstellen.

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z.B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe).

Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“. Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt. Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit. Bei Bestandshaltestellen, bei denen kein anderer sinnvoller Name möglich ist, sind Familiennamen im Ausnahmefall zulässig. In allen Fällen muss eine vorherige Rücksprache mit dem VRN erfolgen.

Vermieden werden sollen Bezeichnungen, die auf nicht mehr existierende Einrichtungen hinweisen (z.B. Ehem. Schule, Schmiede). Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit dem Namen „Bahnhof“, wo es keinen Bahnhof mehr gibt: Hierdurch kann der Eindruck erweckt werden, dass eine Umsteigemöglichkeit zum SPNV oder zu anderen Buslinien besteht. Auch wenn solche Namen historisch gewachsen sind, sind sie v.a. für Ortsunkundige keine gute Orientierung.

Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in Fahrplanmedien und Informationsmitteln (z. B. Haltestellenanzeige im Fahrzeug) dargestellt werden kann. Doppelnamen für eine Haltestelle sollen ebenfalls aufgrund der Länge vermieden werden.

In der Regel kann auf Ortszusätze verzichtet werden. Lediglich an wichtigen Umsteigestellen oder bei Haltestellennamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z.B. „Mitte“, „Markt“, „Rathaus“ etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Kommt innerhalb eines Gemeindegebiets dieselbe Haltestellenbezeichnung

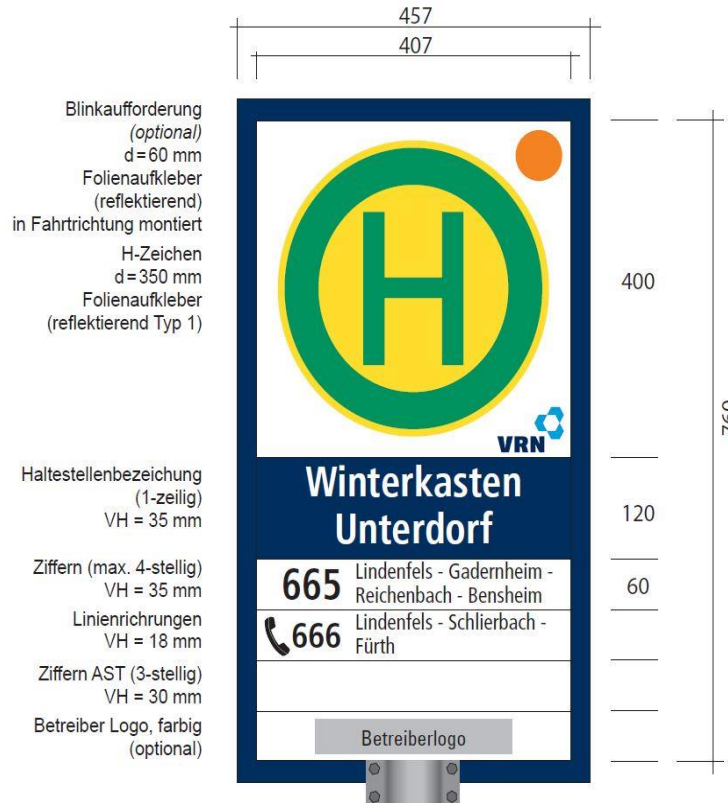
in mehreren Orts-/Stadtteilen vor (z.B. Kirche, Marktplatz), so muss der Ortsname dargestellt werden.

Die folgende Liste erhält gängige Abkürzungen, die einheitlich Anwendung finden sollen:

Vollständige Bezeichnung	Abkürzung
Straße, -straße	Str., -str.
Platz	Pl.
Bahnhof	Bf
Hauptbahnhof	Hbf
Krankenhaus	Krhs.
Einkaufszentrum	EKZ
Schule	Sch.
Bürgermeister	Bgm.



Wechselschildsystem (Standard)



- FARBANGABEN
- Rahmenkonstruktion/Mast
RAL 5013 Kobaltblau
 - Schildereinheiten
RAL 5013 Kobaltblau
RAL 9006 Verkehrsweiß
 - H-Zeichen
Folienaufkleber refl. Typ RA1/C
 - Blinkaufforderung
Folienaufkleber refl.
Oralite 5600E-035 Orange
 - Schriftfarbe
RAL 9005 Tiefschwarz
 - Logo VRN
RAL 5013 Kobaltblau
RAL 5012 Lichtblau

- SCHRIFTART
- Frutiger 57 Condensed
 - Frutiger 67 Bold Condensed

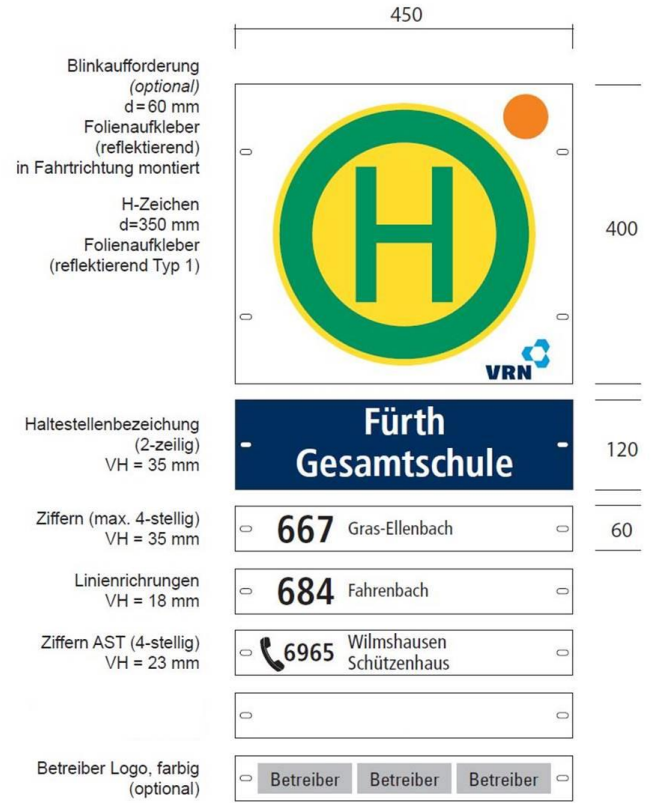
- BESCHRIFTUNG
- Siebdruck

- MASSSTAB
- 1:10 in DIN A4

Erlaubte Abkürzungen für Haltestellenbezeichnungen:

Hauptbahnhof: Hbf
 Bahnhof: Bf.
straße:str.
-Straße:-Str.

(weitere Abkürzungen sind mit dem Auftraggeber zu klären)





Kompaktschild (Ausnahme)



Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)





Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)

