

LNVP

Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

LANDESNAHVERKEHRSPLAN RHEINLAND-PFALZ

1. Meilenstein des Beteiligungsverfahrens

Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern
relevanter Interessenverbände sowie der

ÖPNV-Zweckverbände, Verkehrsverbände und kommunalen Aufgabenträger

28./29.03.2023



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd

PTV GROUP

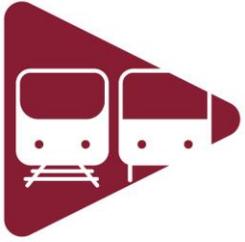
in Zusammenarbeit mit

TTN
Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH



LNVP
Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

- 01 Tagesordnung
- 02 Trends und Prognosen
- 03 Ziele des LNVP
- 04 Produkte und Standards
- 05 Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- 06 Ausblick



LNVP

Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

01

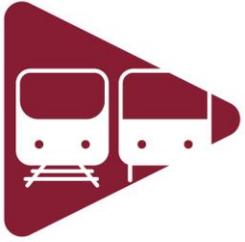
Tagesordnung

28. März – Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern relevanter Interessenverbände

Zeit	Programmpunkt
17:00 Uhr	Begrüßung
17:15 Uhr	Trends & Prognosen und Ziele (Vortrag anschließend gemeinsame Diskussion)
18:30 Uhr	<i>Pause</i>
19:00 Uhr	Produkte und Standards / Barrierefreier Ausbau der Haltestellen (Vortrag)
19:30 Uhr	Diskussion an den Stellwänden
20:15 – 20:30 Uhr	Ergebnisdarstellung und Abschluss

29. März – Workshop mit ÖPNV-Zweckverbänden, Verkehrsverbänden und kommunalen Aufgabenträgern

Zeit	Programmpunkt
10:30 Uhr	Begrüßung
10:45 Uhr	Trends & Prognosen und Ziele (Vortrag und gemeinsame Diskussion)
11:45 Uhr	<i>Pause</i>
12:30 Uhr	Produkte und Standards (Vortrag und gemeinsame Diskussion)
14:00 Uhr	<i>Pause</i>
14:15 Uhr	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen (Vortrag und gemeinsame Diskussion)
16:00 – 16:15 Uhr	Abschluss



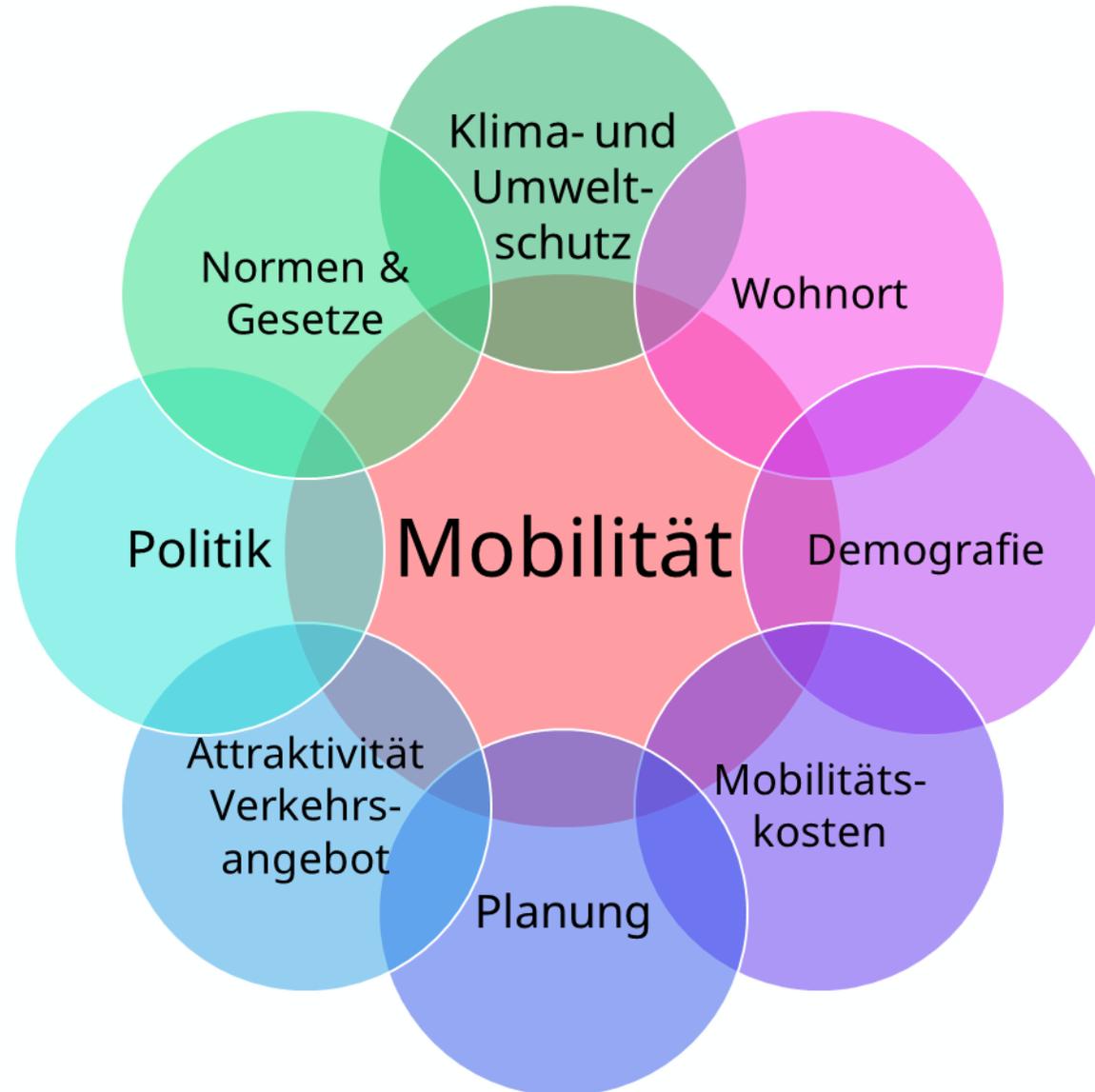
LNVP

Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

02

Trends und Prognosen

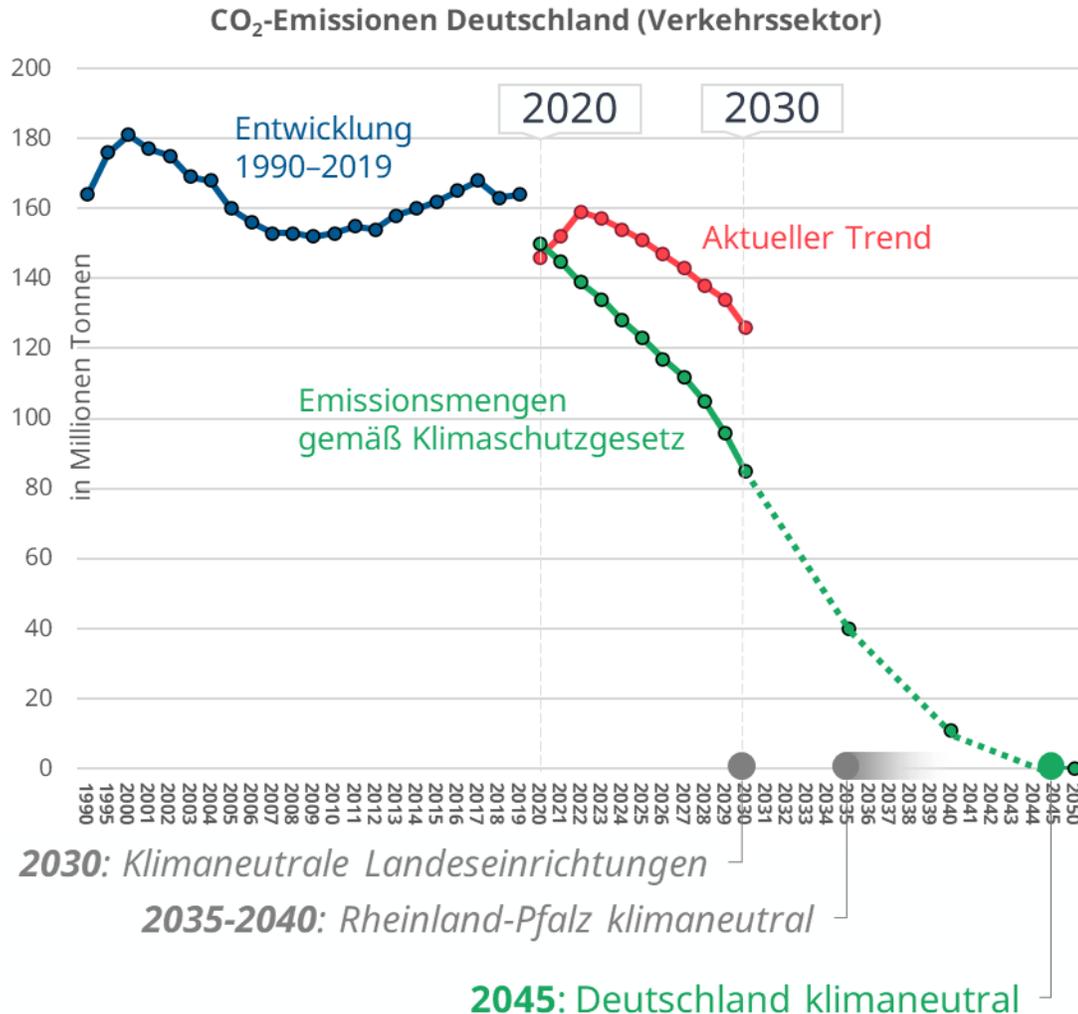
Was beeinflusst die Mobilität der Zukunft?



Klimaschutz



LNVP Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz



Bisherige Anstrengungen im Sektor Verkehr **reichen nicht aus**, um die Klimaschutzziele Deutschlands zu erreichen.

Erforderlich sind:

- Stärkung eines klimafreundlichen Mobilitätsverhaltens:
Barrieren abbauen und Anreize schaffen
(„**Verkehrsverlagerung**“ bzw. „**Mobilitätswende**“)
- Impulse für alternative Antriebstechnologien
(„**Antriebswende**“)

- Die **Antriebswende** im ÖSPV ist mit Clean Vehicles Directive und Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) bereits gesetzt:
 - Mindestziele des SaubFahrzeugBeschG
 - 2021 bis 2025: 45 % saubere Busse (davon Hälfte emissionsfrei)
 - 2025 bis 2030: 65 % saubere Busse (davon Hälfte emissionsfrei)
- **Zu klärende Frage: Elektro- oder Wasserstoffantrieb?**
- Entscheidung abhängig von Vielzahl von Rahmenbedingungen:
 - Technik (Reichweite, Wirkungsgrad, Dauer Laden/Betankung, Infrastrukturaufwand)
 - Synergien (z. B. Sektoren-Kopplung)
 - lokale/regionale Rahmenbedingungen (z. B. Tankstellennetz, Elektrolyseure, Pipelinenetz)
- Festlegung auf Landesebene nicht sinnvoll, individuelle Abwägung nötig

Wie steht es um die Mobilitätswende?



Modal Split

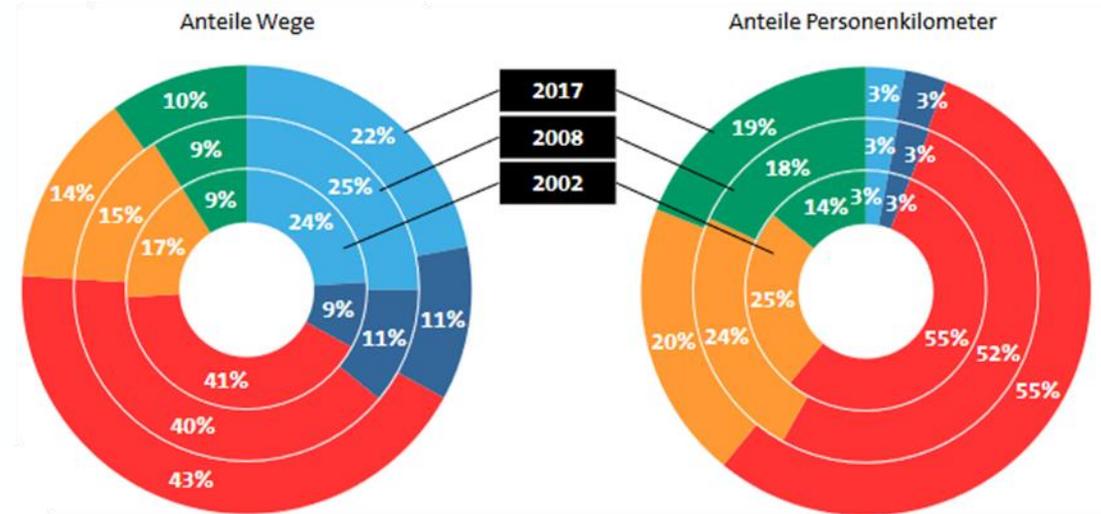
deutschlandweit: sehr hohe Stabilität des Mobilitätsverhaltens von 2002–2017:

- Anteil des ÖPNV an allen Wegen nahm von 2002 bis 2017 nur leicht zu (1 %).
- Anteil des ÖPNV an der Verkehrsleistung nahm von 2002 bis 2017 um 5 % zu → längere Wege.

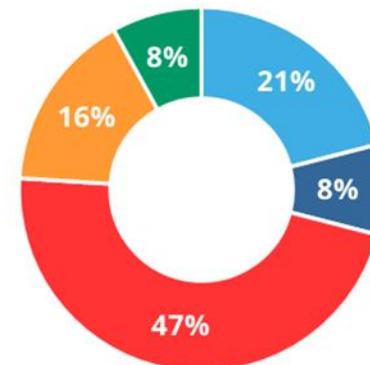
Rheinland-Pfalz:

- Anteil des Pkw (MIV-Fahrer und -Mitfahrer) höher und des ÖPNV geringer als im Bundesschnitt
- allerdings auch deutlich ländlicher geprägt (geringerer Bevölkerungsanteil in Städten)

➤ Ohne externe Impulse ist nicht von einer Trendumkehr im Mobilitätsverhalten auszugehen.



Anteil Wege Rheinland-Pfalz 2017

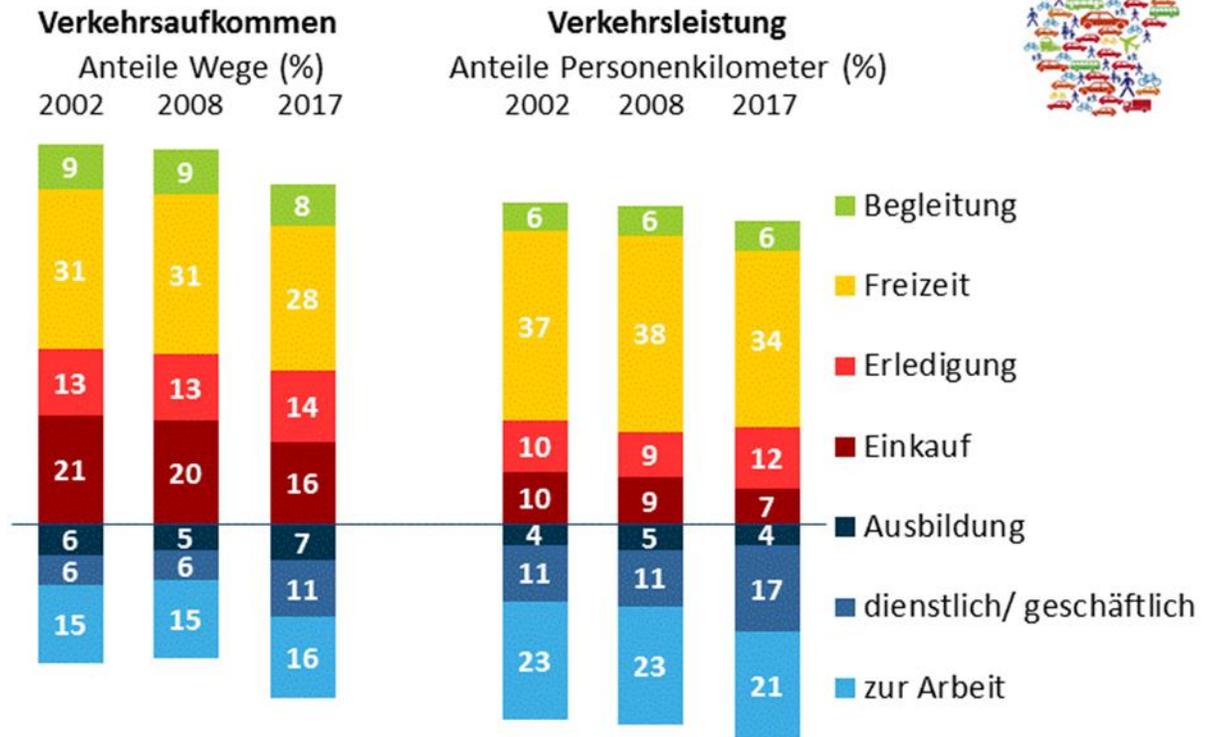


Quelle: MiD 2017

Wege Zwecke

- Der Anteil der Wege aus beruflichen Gründen und zur Ausbildung liegt bei ca. einem Drittel (*Anteil Verkehrsleistung höher*).
- Trotz Anstieg von 2008–2017 ist perspektivisch von einem Bedeutungsrückgang auszugehen:
 - Homeoffice
 - Videokonferenzen
 - langfristiger Rückgang der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter
- Die Bedeutung von Wegezwecken jenseits Arbeit und Ausbildung wird zunehmen.

Entwicklung des Verkehrs nach Wegezwecken



Quelle: MiD 2017

■ Bevölkerungsentwicklung

- minimale Zunahme (1,7 %) der Bevölkerung in Rheinland-Pfalz 2017 bis 2040
- demografische Alterung: Zunahme der Personen im Alter ab 65 Jahren um 28 %
- Bedeutung des ÖPNV als Verkehrsträger steigt.

■ Raumentwicklung

- Rheinland-Pfalz ist stark ländlich geprägtes Land:
 - 57 % der Einwohnerinnen und Einwohner leben in ländlichen Regionen und kleinstädtisch/dörflichen Räumen.
 - 26 % leben in mittelstädtischen Räumen.
 - Nur 17 % leben in Großstädten.
- Aus Entwicklung von 2011 bis 2019 keine Veränderung in der Zukunft zu erwarten:
 - Großstädte haben von 2011 bis 2019 Einwohnerinnen und Einwohner an andere Raumtypen in Rheinland-Pfalz verloren.
 - Urbanisierung eher qualitativer Trend (nur in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen Binnenwanderungsgewinne der Großstädte).

Trends zur Mobilität im städtischen Raum



- Bereits viele Städten setzen auf einen Umbau der „autogerechten Stadt“ zur „lebenswerten Stadt“:
 - Nachhaltige Umwidmung der Straßenräume → mehr Aufenthaltsqualität und Raum für umweltfreundliche Verkehrsträger
 - „15-Minuten-Stadt“: Kurze Alltagswege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds
 - Dabei kommt auch der Stärkung des ÖPNV eine Schlüsselrolle zu. Zur Erreichung eigener Klimaschutzziele und unterstützt durch Förderprogramme wird das Angebot ausgebaut:
 - Angebotsverdichtungen
 - Ausbau des Schienenverkehrs (z. B. neue Straßenbahnstrecken)
 - Busspuren, Busbeschleunigung, Stärkung wichtiger Busachsen (z. B. „Metrobus“)
 - Zunehmend findet auch eine Verknüpfung des ÖPNV mit anderen/neuen Mobilitätsformen statt:
 - **Mobilitätsstationen:** Umstieg zu anderen Modi an Knotenpunkten (z. B. Bike-Sharing auf letzter Meile)
 - **On-Demand-Verkehre** zur Stärkung des ÖPNV in Zeiten und Räumen schwächerer Nachfrage
- „Die Mobilitätswende hat in den Städten bereits begonnen.“ (Agora Verkehrswende)

Trends zur Mobilität in ländlichen Räumen



- Die strukturellen Rahmenbedingungen in ländlichen Räumen (dünne Besiedlung, lange Wege, kaum Einschränkungen im Pkw-Verkehr, geringes ÖPNV-Angebot) und die zunehmende Motorisierung haben zu einer Pkw-Abhängigkeit geführt.
- Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele bestehen in vielen Regionen Bestrebungen, die ÖPNV-Attraktivität in ländlichen Räumen zu erhöhen:
 - Stärkung von Hauptachsen im Busverkehr (z. B. „Regionale Hauptlinien“, „Landesbedeutsame Buslinien“)
 - Reaktivierung von Schienenstrecken
 - Einsatz von Bedarfsverkehren (On-Demand) für die Flächenerschließung
- Rheinland-Pfalz hat mit den ÖPNV-Konzepten sowie Reaktivierungsvorhaben wichtige Grundsteine für eine Reduzierung der Pkw-Abhängigkeit gelegt.

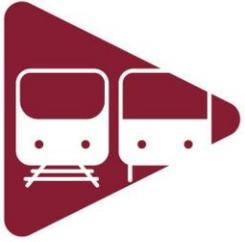
Deutschlandticket

- 9-Euro-Ticket führte zu Mehrverkehr im ÖPNV und zur Verlagerung von Pkw-Fahrten (jede 10. Fahrt) aufgrund:
 - des günstigen Preises (43 % der Befragten)
 - der bundesweiten Gültigkeit (32 % der Befragten)
 - der Einfachheit des Tarifs (21 % der Befragten)
- Auch vom Deutschlandticket sind – trotz deutlich höherem Preis (Einführungspreis 49 Euro) – positive Effekte zu erwarten, da
 - bundesweite Gültigkeit und Einfachheit erhalten bleiben;
 - der Preis günstiger ist als Vielzahl bestehender Abo-Modelle;
 - Verkehre über Verkehrsverbundgrenzen hinweg einfacher und günstiger werden.
- **ABER:** Deutschlandticket kann seine Wirkung nur entfalten, wenn das **Angebot** stimmt!



Quelle: VDV eTicket Service GmbH & Co. KG

- Klimaschutzziele und Gesetze sind bereits ein wichtiger Treiber für die Verkehrswende („**Antriebswende**“).
- Ohne **externe Impulse** (Push & Pull) ist nicht von einer grundsätzlichen Trendumkehr im Mobilitätsverhalten auszugehen.
- Perspektivisch wird der **demografische Wandel** die Bedeutung des Verkehrsträgers ÖPNV stärken.
- Trends wie Homeoffice, Videokonferenzen und der Rückgang der erwerbsfähigen Personen sorgen für mehr **Wege jenseits von Berufs- und Ausbildungsverkehr**.
- **In den Städten zeigt der Umbau des Verkehrssystems** erste Erfolge im Hinblick auf die Mobilitätswende. Für den ländlichen Raum hat Rheinland-Pfalz mit den **ÖPNV-Konzepten** einen wichtigen Grundstein gelegt.
- Von der Einführung des **Deutschlandtickets** ist in Kombination mit einem raumspezifisch gut ausgebauten Angebot eine höhere ÖPNV-Nutzung zu erwarten.



LNVP

Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

03

Ziele des LNVP

Rechtliche Grundlagen

■ Personenbeförderungsgesetz

- § 1a: Bei Anwendung dieses Gesetzes sind die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.
- § 8:
 - Allgemein zugängliche Beförderung von Personen ...
 - Sicherstellung einer ausreichenden, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr
 - vollständige Barrierefreiheit bis 01.01.2022
 - Interesse an einer wirtschaftlichen, den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit sowie die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse berücksichtigenden Verkehrsgestaltung

■ Clean Vehicles Directive ⇒ Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

- saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge
- Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV

Rechtliche Grundlagen

■ Nahverkehrsgesetz (NVG) § 1 Ziele

- ÖPNV ist Bestandteil der Daseinsvorsorge - gleichwertige Lebensverhältnisse
- integrierte, vertaktete und angebotsorientierte Fahrpläne
- Barrierefreiheit gem. PBefG
- stärkere Nutzung des ÖPNV zur Verbesserung der Luftqualität und zur Erreichung klimapolitischer Ziele
- Nutzung neuerer Technologien (Antrieb und Digitalisierung)
- Reduktion des MIV, Vorrang ÖPNV, v. a. in Verdichtungsräumen
- Bauleitplanung – vorrangige Erschließung durch ÖPNV

Rechtliche Grundlagen

- Landestariftreuegesetz – LTTG
 - Vermeidung von Verzerrungen bei öffentlichen Aufträgen (Vermeidung des Einsatzes von Niedriglohnkräften)
 - Milderung der Belastung für die sozialen Sicherungssysteme

- Weitere Standards für Arbeitnehmerbedingungen
 - Arbeitszeiten
 - Personalübernahme

Weitere Landesziele

■ Klimaschutzkonzept

- Ziele – Verkehr
 - Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, alternative Antriebstechniken ⇒ Reduktion THG-Emissionen
 - Ineinandergreifen aller Verkehrsarten zur Reduktion des MIV / „letzte Meile“
 - Einfügen aller Maßnahmen in die Haushaltsstrategie
- Ziele – ÖPNV
 - Verbesserung des Angebots, Attraktivierung im ländlichen Raum
 - ÖPNV auch in kleineren Orten, Fahrrad als Zubringer
 - flächendeckende und zugleich ressourcenschonende Bedienung (bedarfsorientiert in den Landkreisen)

 - Stärkung Schienenverkehr, Optimierung Rheinland-Pfalz-Takt, Anschlüsse Bus
 - Erhalt / Ausbau und Integration von Fähren in den ÖPNV (Vermeidung Umwege über Brücken)

Weitere Landesziele

■ Koalitionsvertrag

- Ziele – Verkehr
 - deutlicher Anstieg des Nahverkehrs am Modal Split
 - ÖPNV als künftige Alternative zum MIV, v. a. für mittlere Distanzen
 - Nahmobilität, auch Fahrrad
- Ziele – ÖPNV
 - attraktives ÖPNV-Angebot als zentrales Element der Verkehrswende
 - ÖPNV als nachhaltiges Mobilitätsangebot mit dem Ziel, gleichwertige Lebensverhältnisse im ganzen Land zu schaffen
 - Mobilität soll Freiheit und Beteiligung ermöglichen ⇒ ÖPNV soll im Sinne der sozialen und ökologischen Gerechtigkeit dazu beitragen

Ziele aus Gutachten und Beteiligungen

■ ÖPNV-Konzept Nord

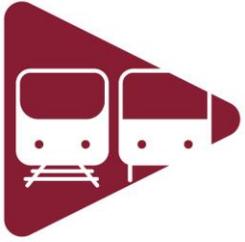
- Sicherstellung der Daseinsvorsorge, Erreichbarkeit, Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und der gesellschaftlichen Teilhabe
 - Anschlusssicherung des straßengebundenen ÖV mit Bezug auf den RLP-Takt 2015
 - Gebiete mit schwacher Nachfrage bedarfsorientiert mit flexiblen Bedienformen anbinden

■ MobilitätsKONSENS 2021

- Verbesserung der Busnetze durch die lokalen und regionalen Hauptlinien (hierarchische Ordnung), faire Linienbündel, regelmäßiger und verknüpfter Busverkehr und Rufverkehre
- Digitalisierung im ÖV, aktuelle Fahrgastinformationen

⇒ **Ziele für den Landesnahverkehrsplan**

- Klima- / Umweltschutz
- Daseinsvorsorge / Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse
- Wirtschaftlichkeit
- Soziale Bedingungen der ÖPNV-Beschäftigten



LNVP

Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

04

Produkte und
Standards

Betrachtungsebenen des Landesnahverkehrsplans

Bei der Entwicklung des Landesnahverkehrsplans wird zwischen drei Ebenen der Betrachtung differenziert:

1. Aspekte mit landesweitem Betrachtungsumfang
2. Landesbedeutsame Relationen
 - SPNV: Integration erster Ergebnisse aus parallelem Projekt zum Rheinland-Pfalz-Takt 2030+
 - ÖSPV: Bedienungsstandards und konkrete Planungen für landesbedeutsame Relationen
3. Ordnender Rahmen für die kommunale Nahverkehrsplanung

Vorgehensweise der Erarbeitung

1. Aspekte mit landesweitem Betrachtungsumfang

■ **Trends & Prognosen** der verkehrlichen Entwicklung, u. a.:

- Antriebswende
- Einflussfaktoren des Mobilitätsverhaltens
- Trends zur Mobilität in Städten sowie in ländlichen Räumen
- Mobilitätskosten → Deutschlandticket

■ **Ziele** des Landesnahverkehrsplans, u. a.:

- Klima- / Umweltschutz
- Daseinsvorsorge / Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse
- Wirtschaftlichkeit
- Soziale Bedingungen der ÖPNV-Beschäftigten

■ **Festlegungen** für das ÖPNV-Angebot landesweit, u. a. zu Personal, Tariftreue, Barrierefreiheit, Infrastruktur, Klima- und Umweltstandards

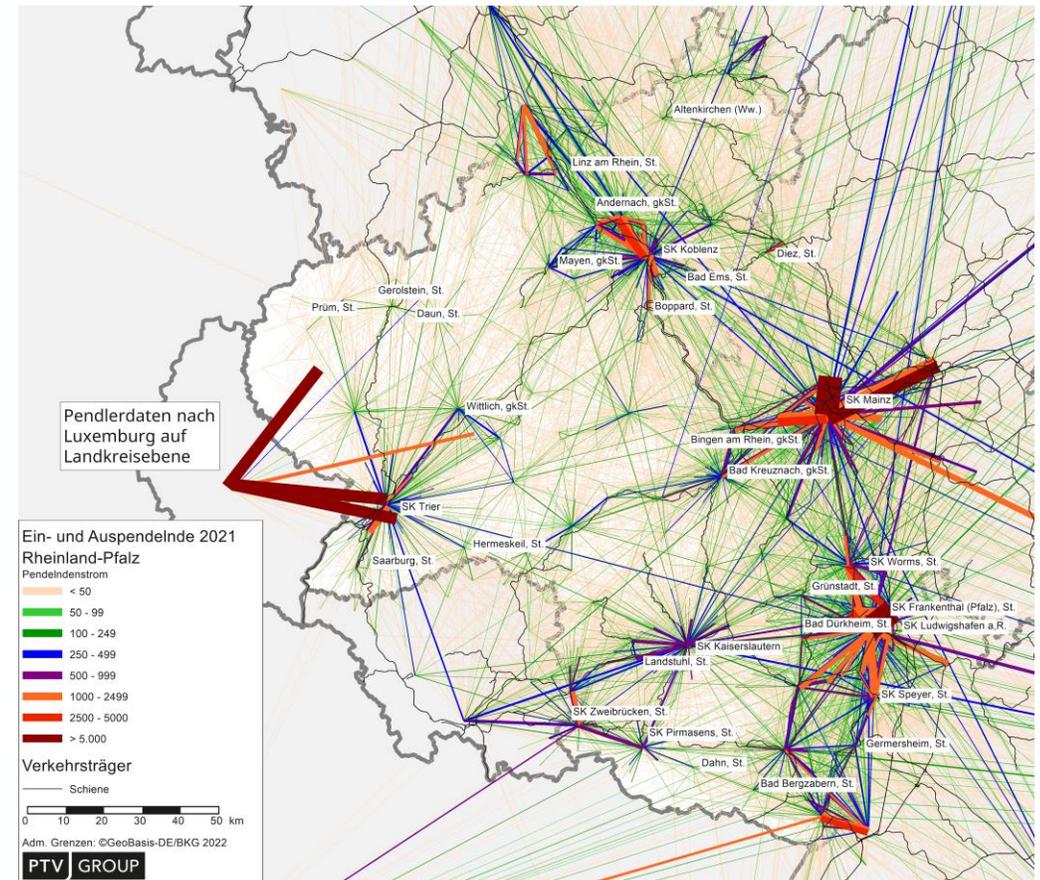
2. SPNV: Integration erster Ergebnisse aus Projekt Rheinland-Pfalz-Takt 2030+

- zeitliche Vorläufe im Schienenverkehr sehr groß, u. a. aufgrund
 - notwendiger Infrastrukturmaßnahmen
 - langlaufender Verkehrsverträge
 - nicht mit Laufzeit des LNVP (5 Jahre) vereinbar
- deshalb parallel zum Landesnahverkehrsplan Projekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“
 - frühzeitige Planung des Landes und der zuständigen Zweckverbänden für die Zeit nach 2030 (Auslaufen einiger wichtiger Verkehrsverträge)
 - Prüfung von Nutzen und Kosten aller relevanten Maßnahmen:
 - Angebotsausweitungen,
 - Taktverdichtungen
 - Streckenreaktivierungen
 - Integration erster Ergebnisse dieser Studie in den Landesnahverkehrsplan

Vorgehensweise der Erarbeitung

ÖSPV: Bedienungsstandards und konkrete Planungen für landesbedeutsame Relationen

- Analyse von Verkehrsangebot und -nachfrage
- Stärken-Schwächen-Analyse
- Festlegung Mindestbedienungsstandards
- Maßnahmenentwicklung, z. B.
 - Anpassung der Linienführung,
 - Anpassung des Bedienungsstandards
- Umsetzungskonzept
- Finanzierungsbedarf und -konzept



3. Ordner Rahmen für die kommunale Angebotsplanung

- gemeinsame Entwicklung von **Rahmenvorgaben (Anforderungsprofil)** zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung:
 - Bedienungsstandards je Verbindungsebene (angepasst an die jeweiligen Raumstrukturen)
 - Fahrzeuge
 - Fahrgastinformation
 - Tarif und Vertrieb
 - Marketing
- Ermittlung des **Finanzierungsbedarfs** zur Erfüllung des Anforderungsprofils in einem **gemeinsamen, iterativen Prozess**
- Entwicklung von **Leitfäden** für Themenschwerpunkte der kommunalen Nahverkehrsplanung:
 - barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen
 - alternative Antriebstechnologien
 - Mobilitätsstationen / Verknüpfung der Verkehrsträger
 - Potenzial von On-Demand-Verkehren

Mindeststandards der Bedienung

■ ÖPNV-Konzepte

- Nord und RNN: weitgehend umgesetzt
- Pfalz/VRN: sukzessive Umsetzung

■ Planerische Leitplanken

- ergänzend zur Schiene
- Anbindung aller Grund- und Mittelzentren
- vertaktetes Busangebot an allen Tagen der Woche
→ engmaschiges Liniennetz regionaler Bushauptlinien

■ Anpassungen in der Umsetzung



Aufgabe: einheitliche Produktpalette und Standards für das ganze Land

- Grundlage: ÖPNV-Konzepte (Nord und RNN) und Planung Pfalz/VRN
 - ähnliche Herangehensweise, aber unterschiedliche Produktbenennungen und Standards
 - Standards im Wesentlichen nicht eindeutig oder nicht definiert

- Ziel:
 - einheitliche Benennung
 - einheitliche Kriterien zur Definition des Produkts
 - Einheitliche Standards für jedes Produkt

- aber:
 - Beachtung unterschiedlicher Raumstrukturen
 - Orientierung an konkreter Umsetzung

Beispiel „Regionale Hauptlinie“

	ÖPNV-Konzept Nord	ÖPNV-Konzept RNN	Konzept VRN
Benennung	Hauptlinie/Taktlinie „Regionallinie“	„Regionale Hauptlinie“	<ul style="list-style-type: none"> • „Regionale Hauptlinien/Regio-Linien“ • in NVPs: Grundnetz 1. Ordnung
Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> • orientiert an Zentralen Orten (OZ, MZ, GZ) • Anbindung an SPNV • Fahrgastpotenzial • Prüfaufträge • Straßennetz, Topografie... 	Anbindung Grundzentren ohne SPNV und bisherige RegioLinien	Oberzentrum – Mittelzentrum – Grundzentrum
Standards	<ul style="list-style-type: none"> • 15/30/60/120-Min.-Taktfamilie • konkrete Betriebszeit für Mo-Fr/Sa/So • direkt, Verknüpfung, Anschlusssicherung 	15/30/60/120-Min.-Taktfamilie	<ul style="list-style-type: none"> • NVP: 30-Min.-Takt • auch WE + abends • einheitliche Linienwege • hohe Beförderungsgeschwindigkeit

Produkte und Standards

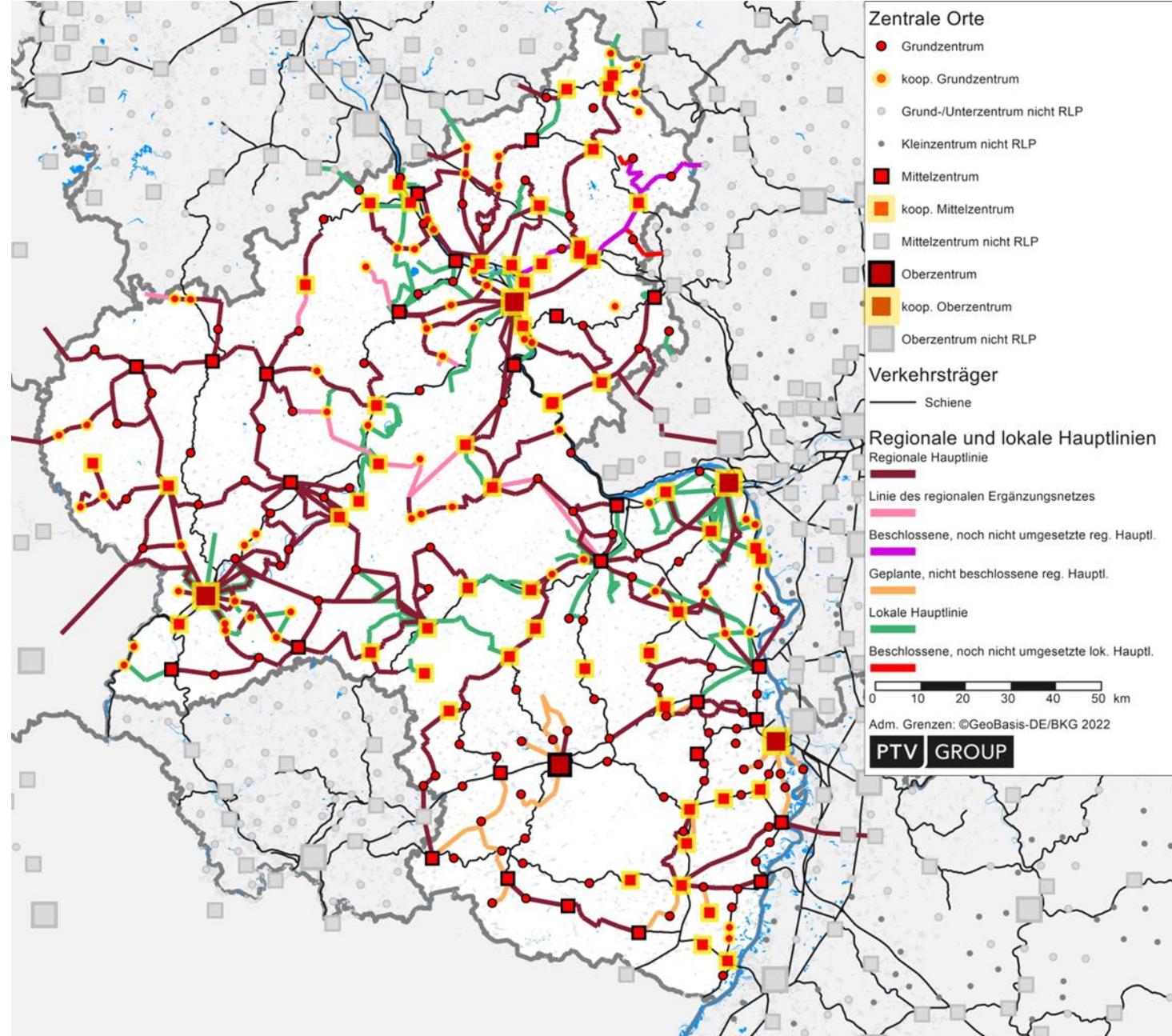
Mindeststandards der Bedienung

Aufnahme Regionale und Lokale Hauptlinien:

- Bestand, beschlossen, geplant
- Zuordnung bestehende Buslinien

Überprüfung Struktur:

- Anbindung Grund-/Mittelzentrum ohne SPNV-Zugang
- Abgleich mit Nachfrageströmen (Pendelnde, Mobilfunkdaten)
- derzeitiges Fahrtenangebot
- Identifikation möglicher Ergänzungen

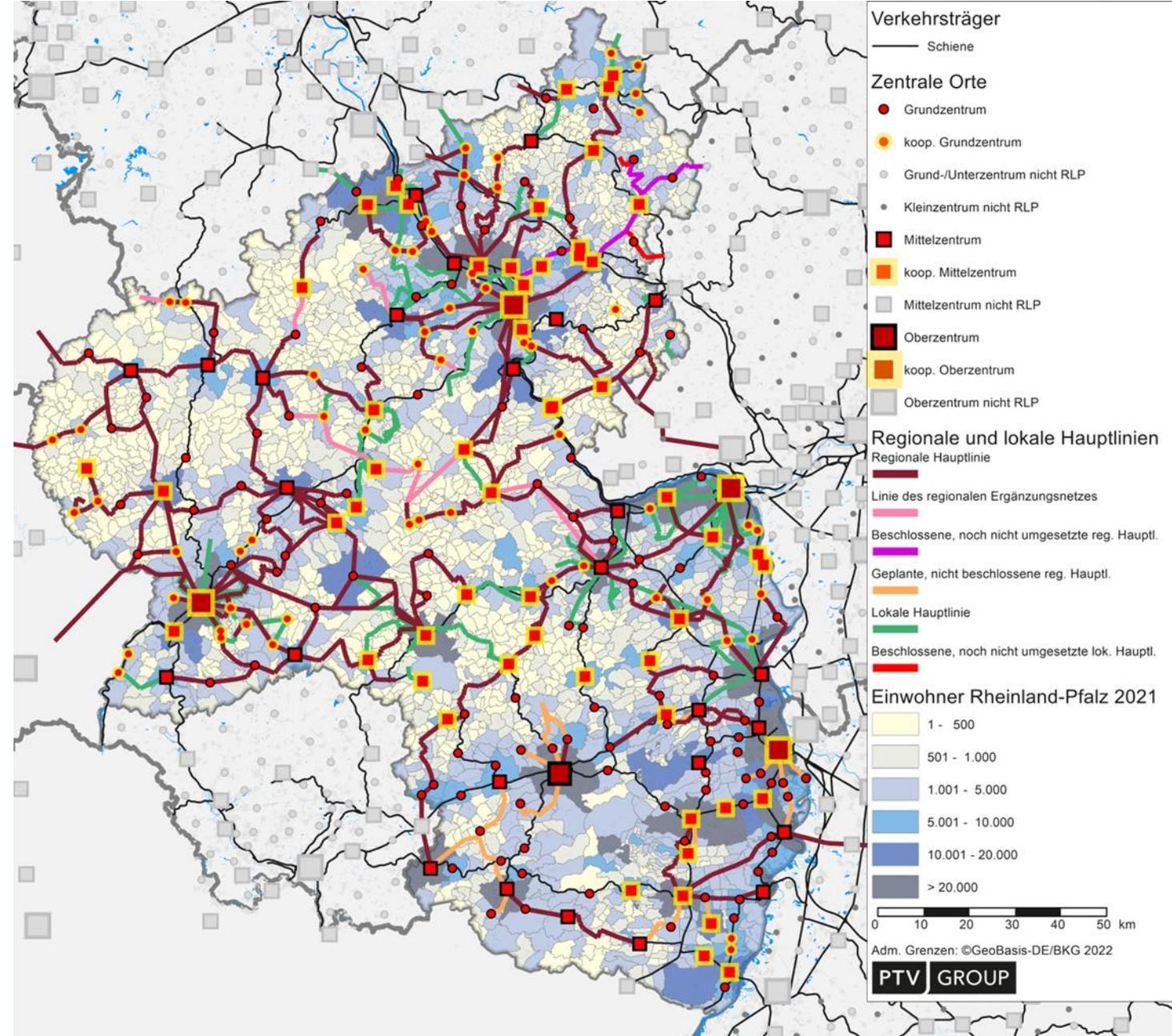


Entwurfsstand

Produkte und Standards

Abgleich Struktur- und Nachfragedaten

- Regionale und Lokale Hauptlinien
- Einwohner 2021 / Kommunen in Rheinland-Pfalz
- Regionalplanung (Mittel-, Nahbereiche)
- Regionalstatistische Raumtypologie (BMDV, BBSR)

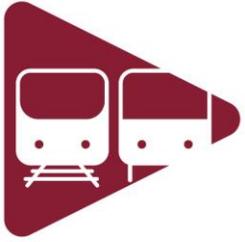


Entwurfsstand

Mögliche Diskussionsthemen:

- Ansätze zur Weiterentwicklung der bisherigen Konzepte
- positive / negative Erfahrungen mit bisheriger Umsetzung
- Worauf kann aufgebaut werden?
- regionale Besonderheiten

- einheitliche Definition von Produkten und ihrer Eigenschaften
- Gründe für die bisherige Zuordnung und weiterer Umgang damit
- Unterschiede zwischen
 - Lokaler / Regionaler Hauptlinie derzeit / zukünftig
 - Haupt- / Ergänzungslinie derzeit / zukünftig



LNVP

Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

05

Barrierefreier
Ausbau der
Haltestellen

Rechtliche Anforderungen

- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), § 8, Abs. 2:
 - „[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind [...] **barrierefrei zu gestalten.**“

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG), § 8, Abs. 3:
 - „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs **bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen. Die in Satz 3 **genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.** Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte

- 2021: Abschluss einer **Rahmenvereinbarung** des Landes Rheinland-Pfalz und der ÖPNV-Zweckverbände mit der DB Station&Service zur Modernisierung von Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten
- bis 2031: Umbau von über **130 Bahnstationen** mit **Fokus auf barrierefreiem Ausbau**
 - Erhöhung von Bahnsteigen
 - Rampen und Aufzugsanlagen
 - taktile Leitelemente und vieles mehr
- Investition von **mehr als einer halben Milliarde Euro**
- nach Umsetzung: stufenfreie Erreichbarkeit aller Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag
- Davon profitieren etwa 180.000 Reisende täglich.

Ausbau wann? – Kategorisierung und Priorisierung

■ 1. Kategorisierung

- Bedeutung der Haltestelle für einen barrierefreien Ausbau
- Einordnung der Haltestellen in Kategorien A – D
- Muster ist das Vorgehen des VRN



Kategorisierung ist Aufgabe der lokalen Nahverkehrspläne.

Landesnahverkehrsplan gibt die Methodik für die Kategorisierung vor.

■ 2. Priorisierung

- Wann soll der Ausbau konkret stattfinden?



Priorisierung ist Aufgabe der Aufgabenträger in Abstimmung mit den Straßenbaulasträgern.

- ausgehend von Kategorisierung und Ausbauzustand, technischer und wirtschaftlicher Möglichkeiten, Planung im Straßenbau

Ausbau wie? – Haltestellenausstattung

- Festlegung abgestufter Ausbaustandards im **Landesnahverkehrsplan**

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Beispiel für Kategorisierung von Haltestellen (Methode des VRN)

- Kategorisierung der Haltestellen nach einer einheitlichen Systematik
- Einflussparameter für Kategorisierung:
 - Fahrgastnachfrage
 - Lage im Ort
 - Netzhierarchie
 - Umsteigemöglichkeiten
 - relevante Einrichtungen in der Umgebung
- Ergebnis: Kategorien A – D (Bedeutung der Haltestellen für die Barrierefreiheit)

Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger pro Tag)

■ Klassifizierung (Beispiel Methode des VRN):

- Klasse 1: > 500 (Personen/Tag)
- Klasse 2: > 100 bis 500 (Personen/Tag)
- Klasse 3: > 50 bis 100 (Personen/Tag)
- Klasse 4: > 20 bis 50 (Personen/Tag)
- Klasse 5: bis 20 (Personen/Tag)

■ Solange vielerorts keine Fahrgastzahlen vorliegen sind auch Alternativen denkbar:

- Potenziale – Einwohner im Einzugsbereich
- andere Hinweise zur Bedeutung der Haltestelle

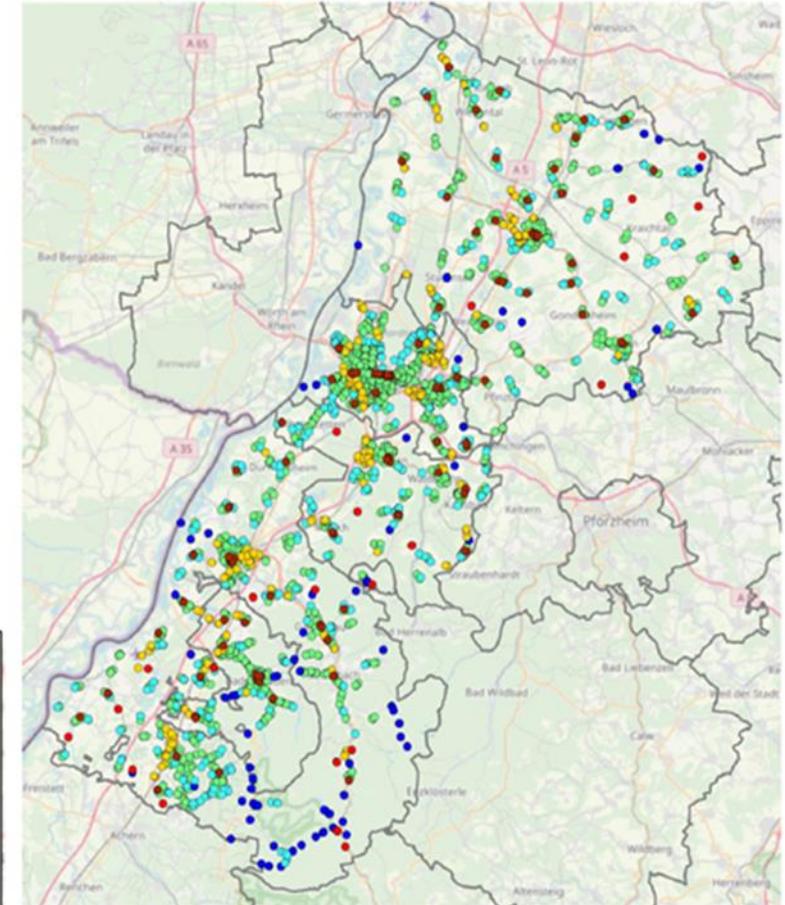
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



Lage im Ort

- Kriterium für den Einzugsbereich einer Haltestelle
- Klassifizierung (Beispiel Methode des VRN):
 - Klasse 1: **dicht bebauter Ortskern** bzw. **einzigste Haltestelle** im Ort(steil)
 - Klasse 2: innerhalb **geschlossener Ortschaft**, außerhalb dicht bebautem Ortskern
 - Klasse 3: **Gewerbe-/Industriegebiet**
 - Klasse 4: **Ortsrandlage** (Haltestelle nur mit nur teilweise bebautem Einzugsradius)
 - Klasse 5: außerhalb geschlossener Ortschaften, **Einzelhöfe/-häuser**

Lage im Ort



Quelle: Darstellung PTV

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Netzhierarchie ggf. entsprechend der Produkte

- Festlegung der Produkte durch LNVP
- Haltestellen höherer Netzklassen werden regelmäßig / häufig bedient
 - Produkte: z. B. Regionale und Lokale Hauptlinien ...

Umsteigemöglichkeiten & relevante Einrichtungen im Umkreis von 200 m der Haltestelle

■ Wertigkeit des Umsteigeknotens

- Bus <> Schienenpersonenfernverkehr
- Bus <> Schienenpersonennahverkehr
- Bus <> Bus

■ Einrichtungen in der Umgebung (Beispiele):

- Krankenhäuser
- Seniorenheime, Pflegeheime, Behinderteneinrichtungen,
- Ärztehäuser
- Verwaltungsstandorte,
- zentrenrelevanter Einzelhandel
- touristische Ziele
- größere Friedhöfe usw.

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



Priorisierung des Ausbaus (Beispiel)

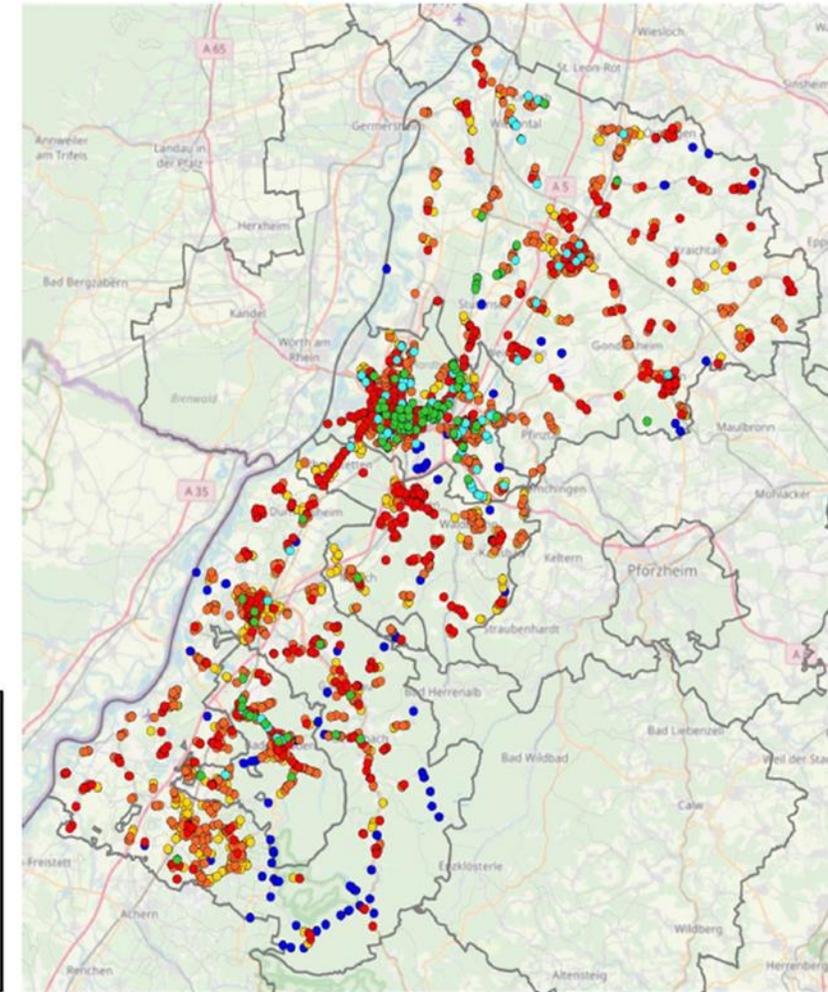
- ausgehend von Kategorisierung und dem Ausbauzustand
- Entscheidung der Straßenbauverantwortlichen

Kategorie	Priorität					
	0 bereits vollständig barrierefrei	1 bereits teilweise barrierefrei	2 Ausbau X	3 Ausbau Y	4 Ausbau Z	5 kein Ausbau
A: Ausbau zwingend erforderlich	(X)	(X)	X			
B: Ausbau notwendig	(X)	(X)		X		
C: Ausbau nachrangig	(X)	(X)			X	
D: kein Ausbau (begründete Ausnahme im NVP)	(X)	(X)				X

Priorisierung

- 0: bereits vollständig barrierefrei
- 1: bereits teilweise barrierefrei
- 2: Ausbau X
- 3: Ausbau bis Y
- 4: Ausbau bis Z
- 5: kein Ausbau

Beispiel



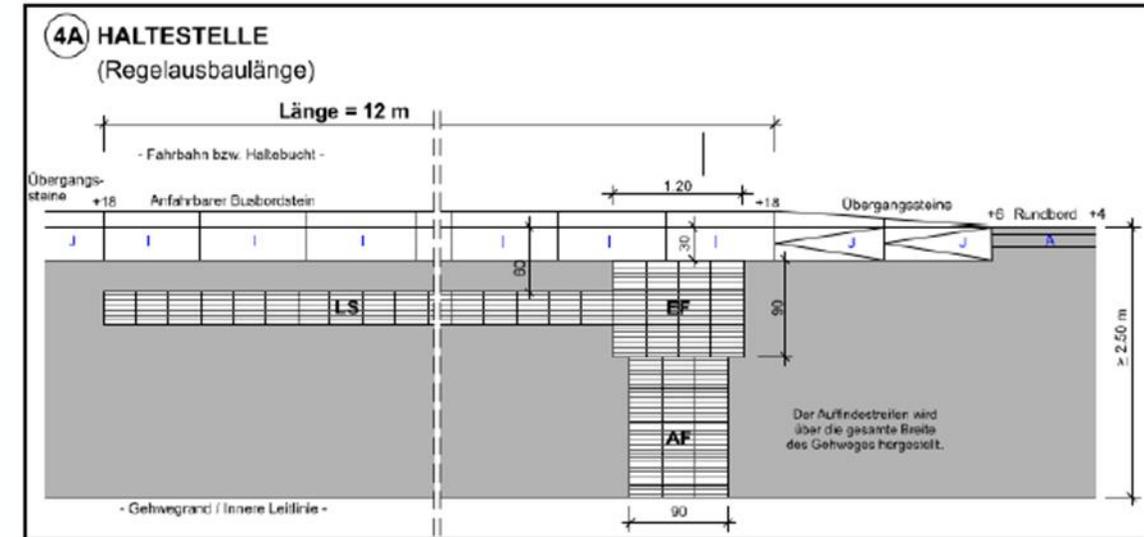
Quelle: Darstellung PTV

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



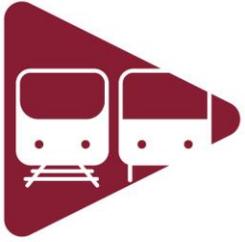
Haltestellenausstattungsstandards

- Orientierung am LBM-Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen
- Definition von Mindeststandards
- Möglichkeiten der Förderung von über die Mindeststandards hinausgehenden Ausstattungselementen
- Definition von Ausstattungsstandards abhängig von der Kategorisierung und Art der Haltestellen
- Beachtung der situationsbedingten Anforderungen



Quelle: Leitfaden Barrierefreiheit LBM 2020





LNVP

Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

06

Ausblick

Termine des Beteiligungsverfahrens



März

Einzelgespräche Verkehrsverbände

Reg. Hauptlinien Bestand, Raumtypen, Barrierefreiheit

28.03.

Workshops zum 1. Meilenstein

- Interessenvertreter (Beteiligte nach § 5 NVG)

29.03.

- Fachvertreter Zweckverbände, Verbände, Aufgabenträger

- Trends & Prognosen
- Ziele des LNVP
- Produkte und Standards
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

31.03.

ZV-Versammlung SPNV-Nord

April

Mai

Juni

Workshop Verkehrsverbände

Beteiligung Verkehrsunternehmen

ZV-Versammlungen

Beteiligung Landtagsfraktionen

- Standards
 - Angebot
 - Infrastruktur
 - Fahrzeuge
 - Personal
- alternative Antriebe
- Verknüpfung

Juli

Workshops zum 2. Meilenstein

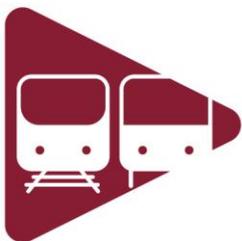
13.07.

- Interessenvertreter (Beteiligte nach § 5 NVG)

14.07.

- Fachvertreter Zweckverbände, Verbände, Aufgabenträger

Planungen für das Hauptliniennetz und Rahmenvorgaben der Pflichtaufgabe



LNVP

Landesnahverkehrsplan
Rheinland-Pfalz

**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT.**



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd

PTV GROUP

in Zusammenarbeit mit

