

**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



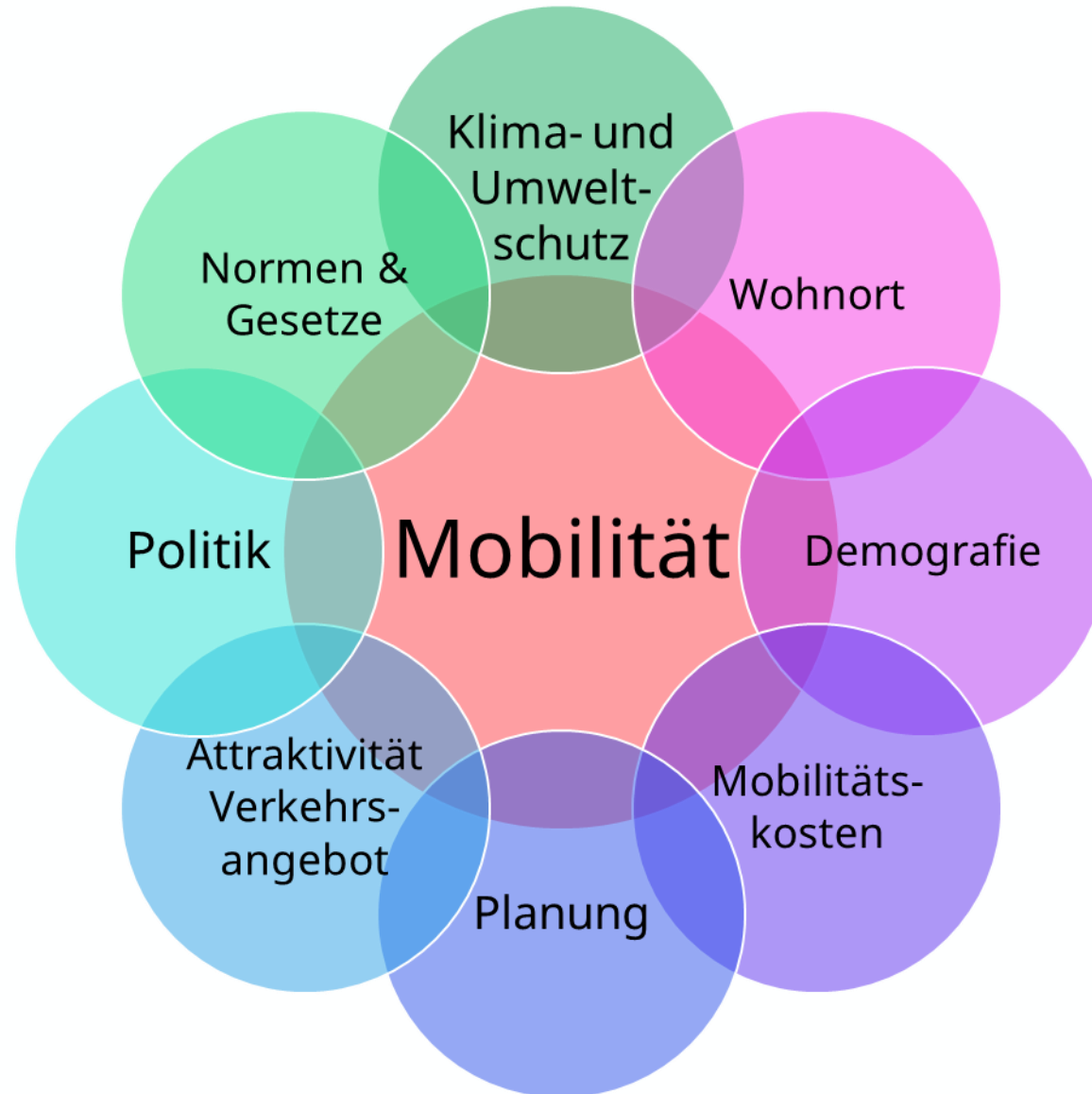
**LNVP**

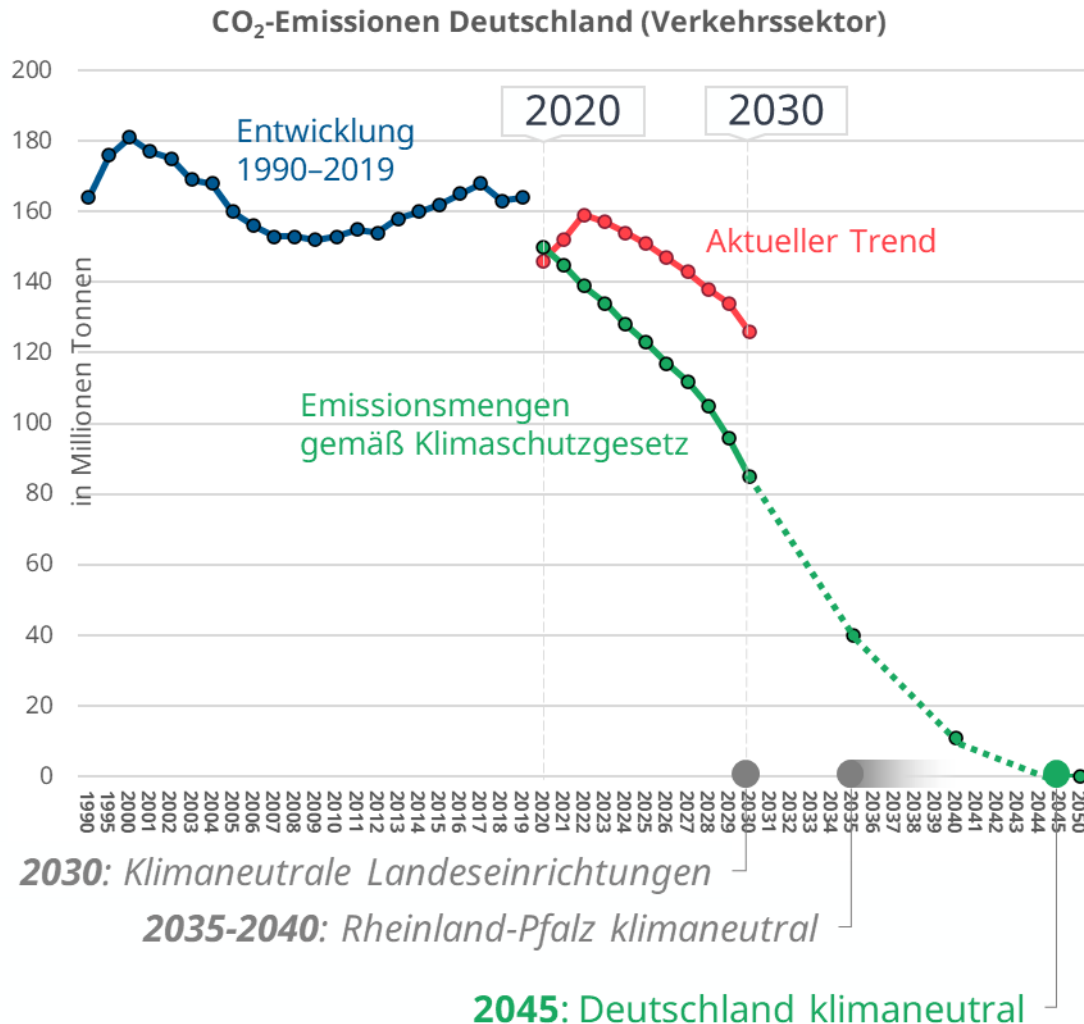
Landesnahverkehrsplan  
Rheinland-Pfalz

# 02

## Trends und Prognosen

# Was beeinflusst die Mobilität der Zukunft?





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**“)



# Alternative Antriebstechnologien

- 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

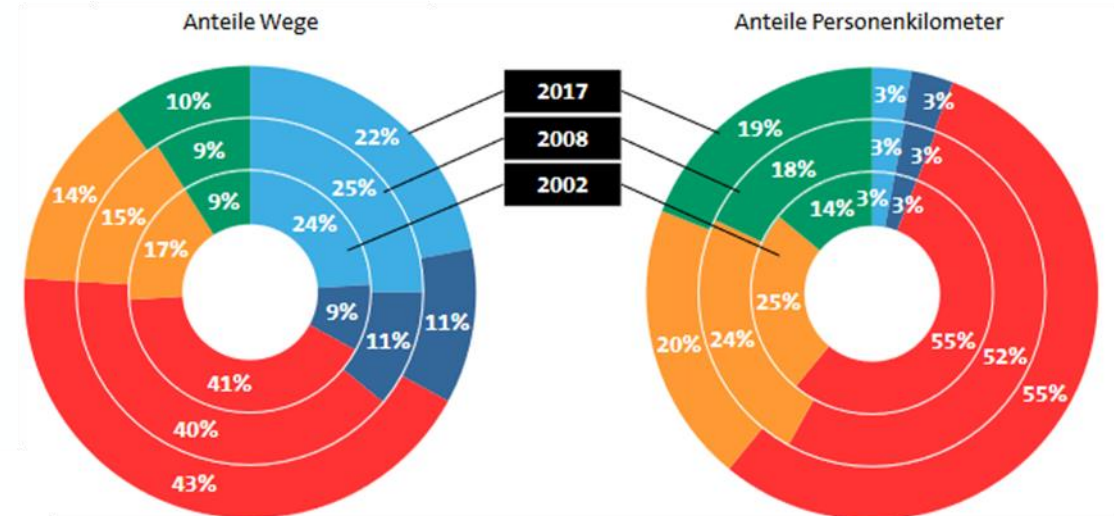
### ■ deutschlandweit: sehr hohe Stabilität des Mobilitätsverhaltens von 2002–2017:

- 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.

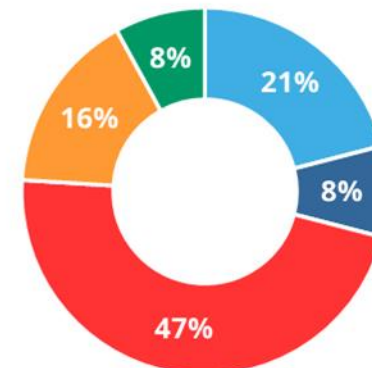
### ■ Rheinland-Pfalz:

- 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

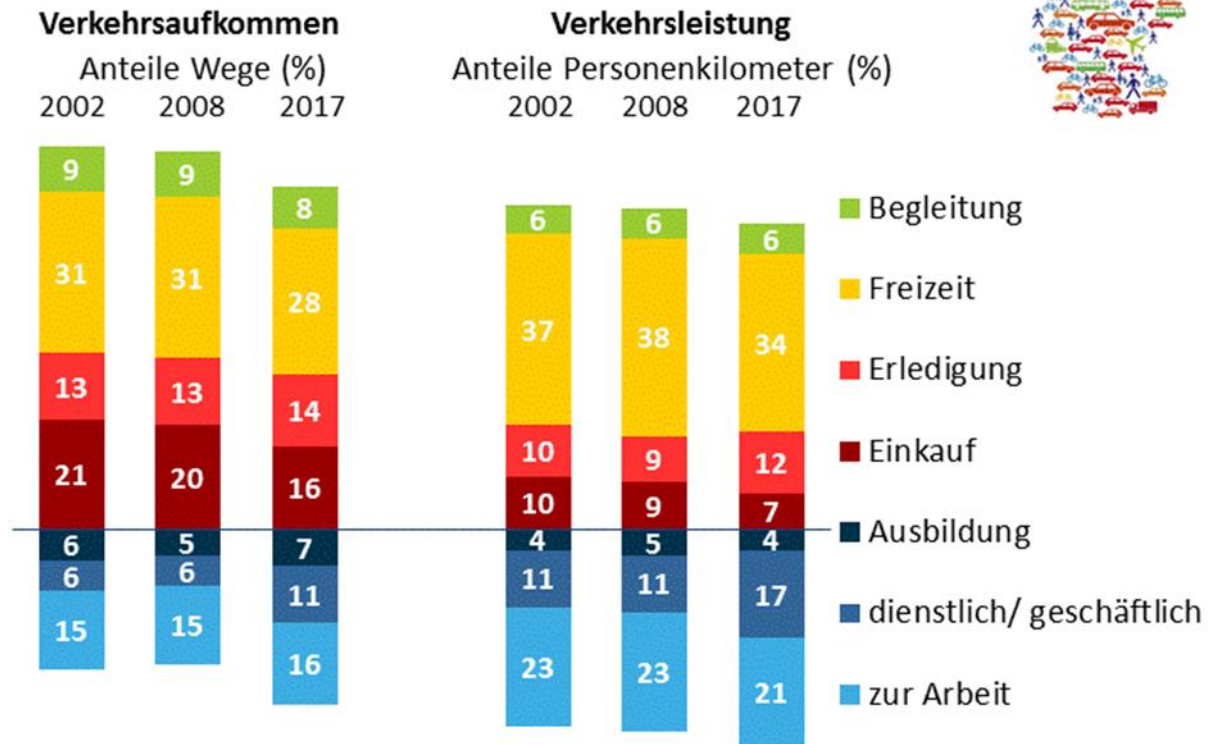


Quelle: MiD 2017

# 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).

- 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
- atärkere 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

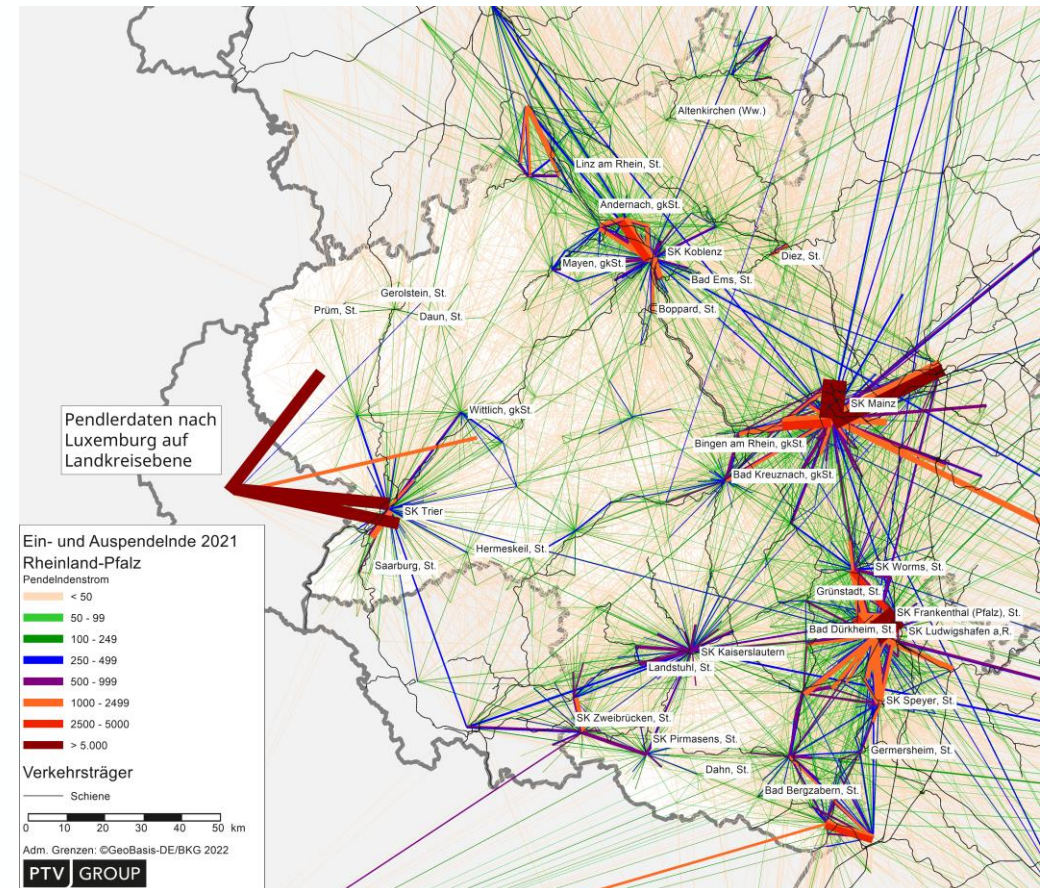
## 2. SPNV: Integration erster Ergebnisse aus Projekt Rheinland-Pfalz-Takt 2030+

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

# Produkte und Standards

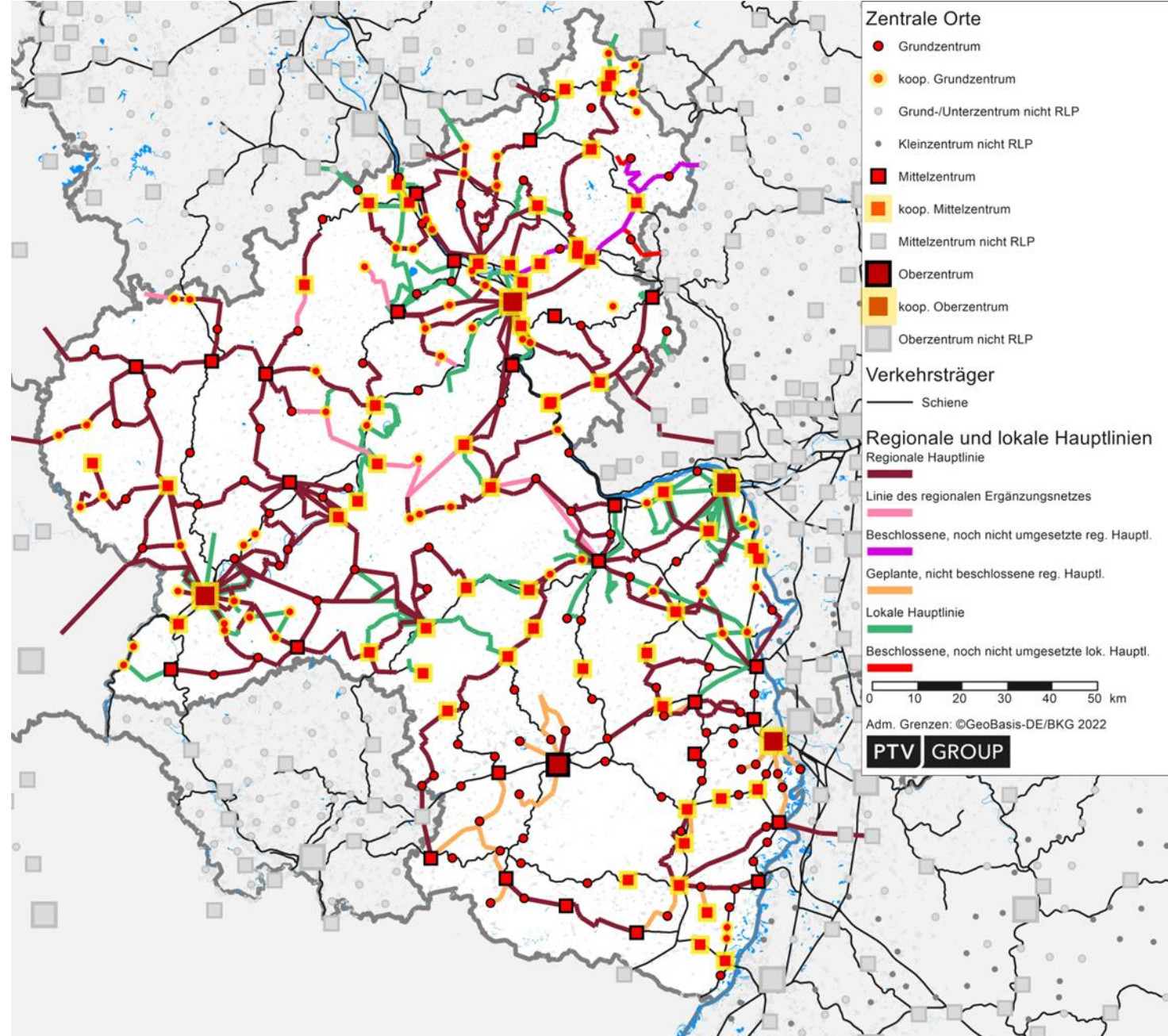
## Mindeststandards der Bedienung

### 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

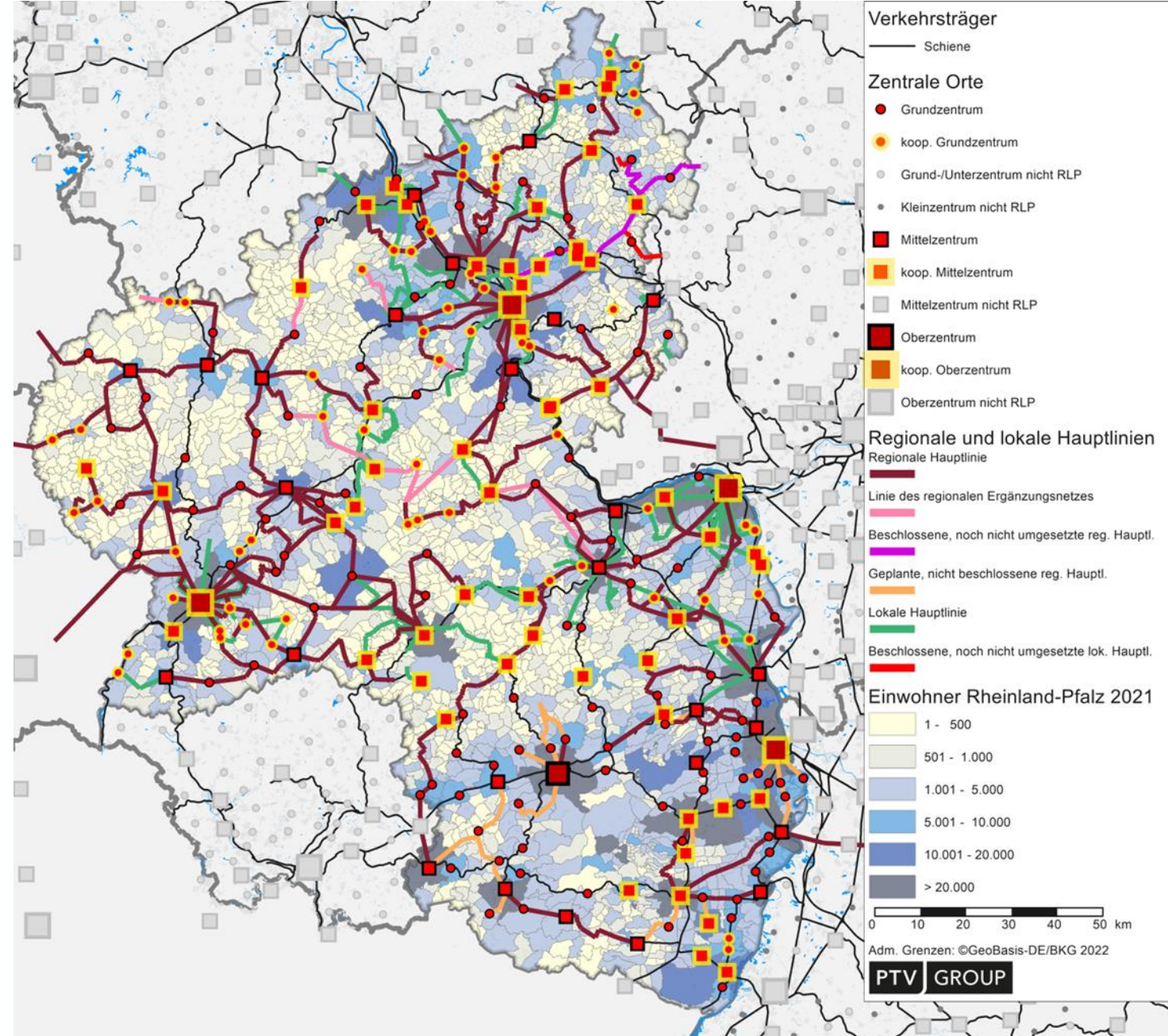


Entwurfsstand

# 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-Haltestellen

- 2021: Abschluss einer **Rahmenvereinbarung** des Landes Rheinland-Pfalz und der ÖPNV-Zweckverbände mit der DB Station&Service zur Modernisierung von Bahnhöfen und Bahnhaltestellen
- 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

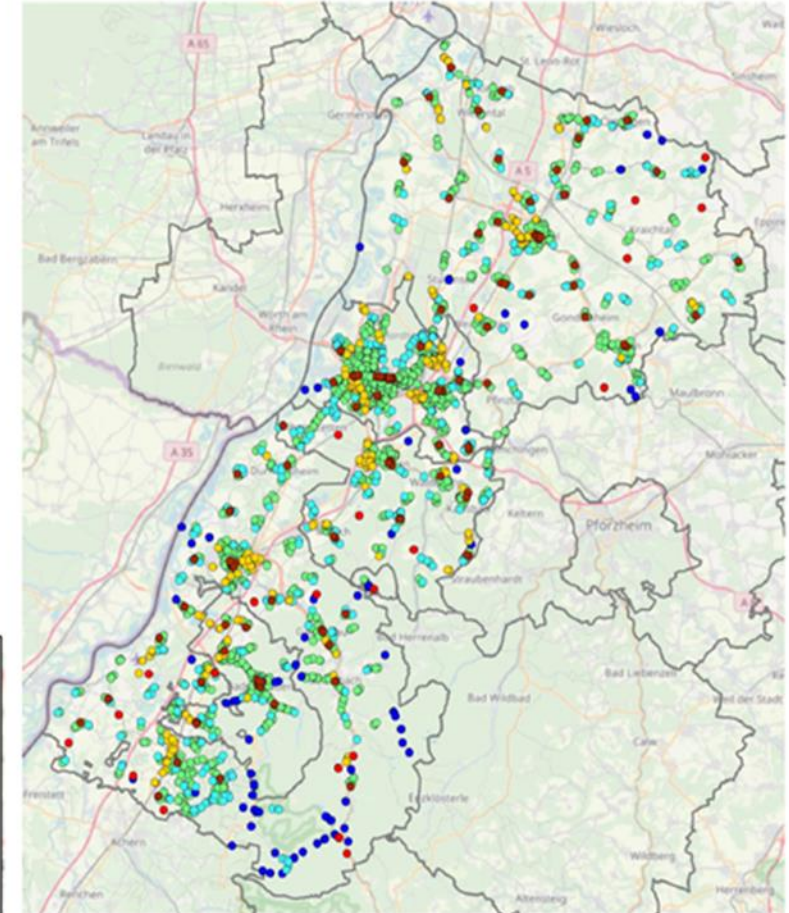
# Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



## 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)

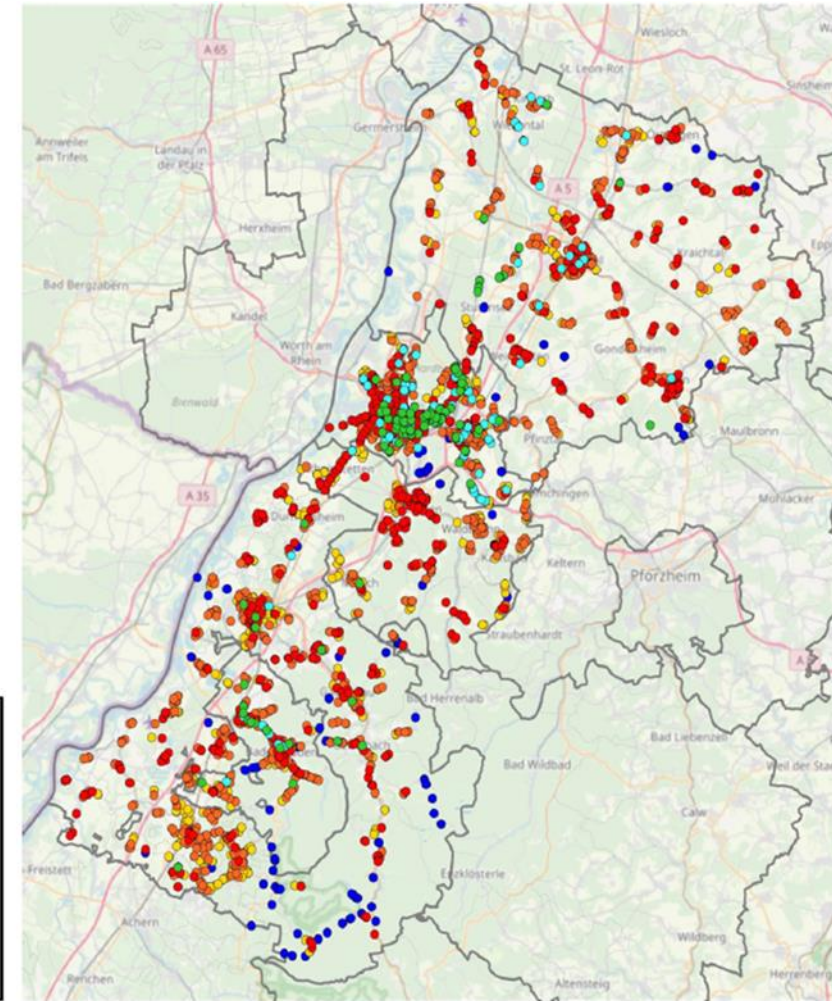
- ausgehend von Kategorisierung und dem Ausbauzustand
- Entscheidung der Straßenbulasträger

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



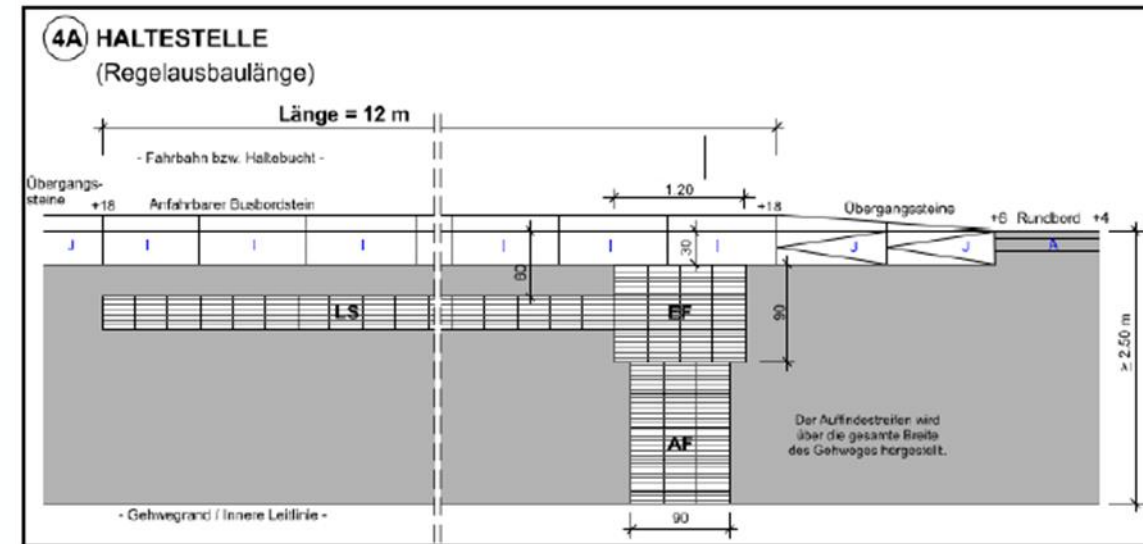
Quelle: Darstellung PTV

# 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

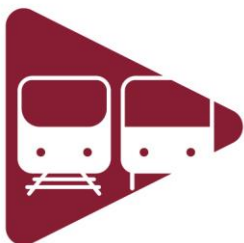
13.07.

- 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*

