

11.06.2018

## **Aktueller Nahverkehrsplan liegt im Entwurf vor**

Mobilitätskonzepte und die Frage, wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit anderen Verkehrsträgern verknüpft werden kann, sind unter anderem neue Aspekte des Nahverkehrsplans der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Den mittlerweile dritten Nahverkehrsplan haben das Baudezernat der Stadt Ludwigshafen und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gemeinsam mit dem Büro TransportTechnologie-Consult Karlsruhe (TTK) erarbeitet. Neben der federführenden Abteilung Verkehrsplanung im Bereich Stadtplanung haben dabei auch der Bereich Stadtentwicklung, der Bereich Tiefbau und die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) als kommunales Verkehrsunternehmen in einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe mitgewirkt.

Der 100-seitige Entwurf, der im Ratsinformationssystem auf der Internetseite [www.ludwigshafen.de](http://www.ludwigshafen.de) eingestellt ist, wird den Mitgliedern des Bau- und Grundstücksausschusses am Montag, 11. Juni 2018, vorgestellt. Wie Bau- und Umweltdezernent Klaus Dillinger erläutert, steht in dem aktuellen Nahverkehrsplan die Frage: "Wie komme ich am besten von A nach B?" im Vordergrund. "Damit diesem Bedürfnis jenseits des eigenen Pkw Rechnung getragen werden kann, müssen attraktive, verlässliche und preiswerte Alternativen bereit stehen. Hierfür ist ein leistungsfähiger ÖPNV als kollektives Verkehrsmittel unabdingbar. Doch der ÖPNV kann nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Neue Angebote wie Carsharing, Fahrradvermietsysteme, Elektromobilität oder allgemeines Mobilitätsmanagement sollen den ÖPNV ergänzen", konstatiert Dillinger.

### **Hintergrund**

Die kreisfreien Städte und Kreise sind als so genannter Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) laut Paragraph 8 des Landesgesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr verpflichtet, regelmäßig Nahverkehrspläne aufzustellen. Diese Nahverkehrspläne sind als Rahmenpläne eher strategische Pläne, die den Bestand sowie die künftige Entwicklung des ÖPNV beschreiben sollen. Die aktuelle Generation der Nahverkehrspläne soll neben den unterschiedlichen Anforderungen an den ÖPNV aber noch einen Schritt weitergehen. So soll das Kernelement des Nahverkehrsplans – die gemäß Paragraph 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geforderte Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienungs – um neue Aspekte ergänzt werden.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans beinhaltet eine Beschreibung der bisherigen Entwicklungen und eine Analyse des derzeitigen Zustandes. Über die Auswertung einer Potenzialanalyse werden planerische Vorschläge und ein Zielkonzept für den ÖPNV entwickelt. Darauf aufbauend werden entsprechende Maßnahmen erarbeitet, auch unter Berücksichtigung von den ÖPNV ergänzenden Bausteinen.

Die Schwerpunkte sind dabei zum einen die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten an den beiden Hochstraßen das ÖPNV-Angebot verbessern sollen, um einen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Zum anderen ist das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV ein wichtiger Bestandteil des Nahverkehrsplanes. Auf der Basis entsprechender Analysen wird der Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Barrierefreiheit im ÖPNV dargestellt und ein Ausbauprogramm abgeleitet. Des Weiteren enthält der Nahverkehrsplan planerische Grundlagen wie beispielsweise die Beschreibung des Linienbündels und die Entwicklung der Bevölkerungszahlen.

Die einzelnen Nahverkehrspläne aller Aufgabenträger im Gebiet des VRN finden letztendlich Eingang in einen verbundweiten Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Er fasst die

Inhalte aller einzelnen Nahverkehrspläne zusammen und beschreibt die großräumigen Entwicklungen.

In der Sitzung des Bau- und Grundstücksausschusses am 11. Juni 2018 wird der Entwurf des Nahverkehrsplanes für die Stadt Ludwigshafen vorgestellt und damit zur weiteren Beteiligung freigegeben. Neben der Beteiligung der Ortsbeiräte und politischer Gremien sowie verschiedener Behörden, Verbände und Interessensgruppen sollen auch interessierte Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeiten haben, entsprechende Anmerkungen und Anregungen vorzubringen.

Bis zum 24. August 2018 können diese entweder elektronisch (stadtplanung@ludwigshafen.de) oder auf postalischem Weg (Stadtverwaltung Ludwigshafen, Bereich Stadtplanung, Rathausplatz 20, 67059 Ludwigshafen) erfolgen. Der Entwurf kann auf den Internetseiten der Stadt Ludwigshafen (www.ludwigshafen.de) heruntergeladen werden.

Entsprechende Anregungen oder Ergänzungsvorschläge werden anschließend fachlich beurteilt und in Abhängigkeit von deren Bewertung dann in den Nahverkehrsplan übernommen. Ein demgemäß überarbeiteter Nahverkehrsplan wird dem Bau- und Grundstücksausschuss dann wieder zur Beratung und letztlichen Beschlussempfehlung für den Stadtrat vorgelegt.

### **Daten, Fakten und ausgewählte Beispiele**

In Ludwigshafen werden täglich rund 112.000 Fahrgäste befördert: 77.000 Fahr-gäste in Stadtbahnen und 35.000 Busfahrgäste. Sechs Stadtbahnlinien verbinden die Stadtteile Ludwigshafens miteinander. Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split an allen Wegen beträgt 15 Prozent, das heißt 15 von 100 Wegen werden mit Bus und Bahn zurückgelegt. Mit dem Fahrrad werden 12 Prozent aller Wege zurückgelegt.

Der ÖPNV steht in Konkurrenz zum Motorisierten Individualverkehr (MIV). Mit 464 Pkw pro 1.000 Einwohner ist in Ludwigshafen der Anteil an Haushalten, welche über einen Pkw verfügen, verhältnismäßig hoch.

Rund 31.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte wohnen und arbeiten 2017 in Ludwigshafen (Binnenpendler). Insgesamt hatten 2017 etwa 32.400 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz außerhalb der Stadt Ludwigshafen (Auspendler). Rund 70.300 Beschäftigte pendelten 2017 von außerhalb nach Ludwigshafen (Einpendler). Betrachtet man die Entwicklung der Pendlerzahlen für die Stadt Ludwigshafen, so sieht man eine deutliche Zunahme in den letzten zwölf Jahren. Dies ist eine Herausforderung für den ÖPNV, bietet zugleich aber auch ein großes Potenzial.

### **S-Bahn-Halte Mundenheim- und Rheingönheim Bahnhof**

Für ein S-Bahn-System ist die Regelmäßigkeit des Fahrplanangebots mit konstanten Abfahrtszeiten und einem einheitlichen Haltekonzept unerlässlich. Daher ist es Ziel, dass alle S-Bahnen in Mundenheim und Rheingönheim halten. Damit wird die Situation mit dem unregelmäßigen und großen Fahrtenabstand von 9 und 51 Minuten in Richtung Hauptbahnhof sowie von 7 und 53 Minuten in Richtung Schifferstadt beseitigt.

### **Stadtbahnverlängerung Oppau - Edigheim - Pfingstweide**

Der Stadtteil Oppau wird derzeit nur im Süden durch die Stadtbahn erschlossen. Daher gibt es seit langer Zeit Pläne zur Verlängerung der Schienenstrecke über Edigheim in die Pfingstweide. Auch wird eine entsprechende Trasse im Flächen-nutzungsplan freigehalten. Allerdings sollte vor einer potentiellen Umsetzung untersucht werden, ob sich aufgrund geänderter Rahmenbedingungen zwischenzeitlich neue Aspekte hinsichtlich der Trassenführung ergeben haben. Eine langfristige Umsetzung wird weiterhin angestrebt.

### **Stadtbahnverlängerung Hauptbahnhof - Große Blies - Gartenstadt - Maudach - (Mutterstadt)**

Im südwestlichen Stadtgebiet Ludwigshafens befinden sich die bevölkerungsreichen Stadtteile Gartenstadt (16.700 Einwohner) und Maudach (6.500 Einwohner). Die daran angrenzende

Gemeinde Mutterstadt (13.700 Einwohner) ist verkehrlich stark auf die Beziehungen zu Ludwigshafen ausgerichtet. Diese Gebiete werden derzeit mit verschiedenen Buslinien bedient. Das Potenzial für eine Schienenstrecke ist vorhanden. Eine langfristige Realisierung wird angestrebt.

### **Stadtbahnverlängerung Neuhofen - (Waldsee)**

Die Stadtbahnlinie 6 endet derzeit an der Endstelle in Rheingönheim. Südlich von Rheingönheim liegen die Gemeinden Neuhofen und Waldsee, die nicht an die Schiene angebunden sind, aber über ein entsprechendes Potential verfügen könnten. Im Zusammenhang mit möglichen Siedlungsentwicklungen im Gebiet "Im Kappes" in Rheingönheim soll die Machbarkeit einer entsprechenden Stadtbahnverlängerung untersucht werden.

Stärkung des ÖPNV während Abriss der Hochstraße Nord und Bau der Stadtstraße/City-West  
Die diesbezüglichen Baumaßnahmen erstrecken sich über einen Zeitraum von voraussichtlich etwa acht Jahren. Über einen Zeitraum von etwa viereinhalb Jahren hinweg, ist dabei mit erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrs zu rechnen. Durch eine optimierte Bauphasenplanung ist es gelungen, während der gesamten Baustellenzeit in der Regel zwei schmale, zumindest aber immer eine Fahrspur pro Fahrtrichtung aufrecht zu erhalten. Jedoch reicht diese Kapazität nicht aus, um die vorhandenen lokalen und regionalen Verkehre zu bewältigen. Um die damit verbundenen negativen Auswirkungen zu mindern, müssen begleitende Maßnahmen umgesetzt werden. Ziel ist es dabei, die Zahl der Kfz-Fahrten in der Innenstadt von Ludwigshafen und im unmittelbaren Umfeld der Baustelle zu reduzieren. Dies kann einerseits durch entsprechende Verkehrsführung und Verkehrslenkung des Verkehrs und andererseits durch eine Stärkung der alternativen Verkehrsmittel Bahn, Bus und Fahrrad erreicht werden.

Zur Förderung des Radverkehrs sollen weitere Radverkehrsanlagen gebaut werden, so dass ein Umstieg vom Auto auf das Fahrrad erleichtert wird. Auch das bereits installierte Fahrradvermietsystem ist ein Baustein dieses Konzeptes, ebenso wie die realisierte Erweiterung von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen.

Eine tragende Rolle spielt aber der weitere Ausbau des ÖPNV-Angebots. Die erheblichen Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb beginnen etwa zwei Jahre nach Baubeginn. Für betriebliche Anpassungen des ÖPNV ist es somit das Ziel, diese rechtzeitig umzusetzen und dafür notwendige bauliche Maßnahmen abzuschließen. Zusätzlich können einzelne Maßnahmen schon eine Entlastungsfunktion während der Sanierung der Hochstraße Süd haben und sollten somit früher in die Umsetzung gehen. Dies ist im weiteren Verlauf der Planungen zu konkretisieren.