

ANSCHLUSS HERXHEIM

Vorschläge zur Weiterentwicklung der
Regionalverkehrsanbindung der Gemeinde
Herxheim mit positiven Folgewirkungen für die
Gemeinden Offenbach und Hatzenbühl

Juni 2015

Christoph Sator
Christoph.sator@web.de
Stralsunder Weg 4
46325 Borken

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	2
2	Zum Verfasser	2
3	Status Quo	3
3.1	ÖPNV-Angebot der vier größten SÜW-Gemeinden im Vergleich.....	3
3.2	Busverkehr	4
1.2.1	Herxheim – Landau	4
3.2.1	Herxheim – Kandel / Rülzheim – Wörth – Karlsruhe	4
3.2.2	Die Ost-West Richtung: Herxheim – Insheim / Rohrbach.....	5
3.2.3	Betreiber.....	5
3.2.4	Schienenverkehr	5
4	Schnellbus oder Bahn-Reaktivierung – Die ausgearbeiteten Angebotsvarianten	6
4.1	Variante A: Neues Bussystem „Schnellbuslinie Landau – Herxheim – Wörth“	7
4.1.1	Qualitätsstandard / Angebotsmerkmale	7
4.1.2	Linienführung.....	7
4.1.3	Anschlussknoten Herxheim Bahnhof für optimale Anschlüsse an andere Linien	9
4.1.4	Die Frage des Parallelverkehrs	9
4.1.5	Angebotsvarianten beim Schnellbus.....	11
4.1.6	Kilometerleistung und Kosten	13
4.1.7	Finanzierung analog den Regiobuslinien	14
4.2	Variante B: Reaktivierung der Schienenstrecke Herxheim – Landau	15
4.2.1	Vorteile einer Bahnreaktivierung gegenüber dem derzeitigen Busangebot	15
4.2.2	Der neue Streckenendpunkt – Bahnhof Herxheim-Nord	17
4.2.3	Anzahl und Lage der Zwischenhaltepunkte / erreichbare Fahrzeiten	18
4.2.4	Betriebskonzept – optimale Nachfragewirkung nur mit Durchbindung nach Neustadt.....	18
4.3	Variante C: Angebotsausbau West – Zukünftige Verbindung nach Insheim und Rohrbach	22
4.3.1	Kurzfristige Maßnahme –große Wirkung: Halt der RB53 in Insheim	22
4.3.2	Geringfügige Anpassung beim Ruftaxi – systematisches Angebot	24
4.3.3	Bürgerbus „Herzheimer Ring“	25
4.3.4	Herxheim – Rohrbach – Heuchelheim – (Klingenmünster / Bad Bergzabern) 25	
5	Zusammenfassung	27
6	Handlungsempfehlung.....	27
7	Anlagen	29

1 Einleitung

Die vorliegende Ausarbeitung soll in der Diskussion um eine grundlegende Verbesserung der Regionalverkehrsanbindung des Standortes Herxheim in zweierlei Form Unterstützungsarbeit liefern:

Erstens sollen detaillierte Angebotskonzepte die großen Potenziale (insbesondere im Bereich Reisezeitverkürzungen und Reduktion der Umsteigevorgänge) aufzeigen, welche ein zeitgemäßer Regionalverkehr auf Schiene oder Straße für Herxheim, aber auch die angrenzenden Ortschaften bietet.

Zweitens sollen Argumentationshilfen und vergleichende Beispiele geliefert werden, um die berechtigten Interessen Herxheims im Hinblick auf eine verbesserte Regionalverkehrsanbindung auf Kreis- und Landesebene durchzusetzen.

Die abschließende Zusammenfassung in Kapitel 5 wird durch Handlungsempfehlungen des Verfassers, die sich an die politischen Entscheidungsträger richten, in Kapitel 6 ergänzt.

2 Zum Verfasser

Der Verfasser dieser Ausarbeitung lebt seit 2006 im westlichen Münsterland. Der Südpfalz im Allgemeinen und der Gemeinde Herxheim im Besonderen, wo er von 1982 bis 2006 lebte, ist er jedoch nach wie vor eng verbunden.

Beruflich ist er bei einem norddeutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Aus- und Weiterbildung von Zugbegleitpersonalen zuständig. Neben der beruflichen Beschäftigung mit dem Thema öffentlicher Personennahverkehr ist er als regelmäßiger Besucher der Südpfalz und Nutzer des dortigen ÖPNV mit der durchaus positiven Entwicklung in diesem Bereich vertraut.

Mit dem Thema Verkehrsplanung / ÖPNV setzt er sich seit vielen Jahren auseinander. Im Jahr 1995 hat er zu den damaligen Diskussionen über ein ÖPNV-Konzept Südpfalz umfangreiche Vorschläge in einem „ÖPNV-Ergänzungs-Konzept Südpfalz“ vorgelegt.

Borken (Westfalen), im Juni 2015

3 Status Quo

3.1 ÖPNV-Angebot der vier größten SÜW-Gemeinden im Vergleich

Verbindungen

Abbildung 1 zeigt zum Vergleich die Anzahl der täglichen Fahrten ab der Haltestelle Herxheim-Rathaus sowie der Haltestellen / Bahnhöfe Annweiler, Bad Bergzabern und Edenkoben.

Insbesondere im Hinblick auf die Knotenfunktion der Bahnhöfe Annweiler und Bad Bergzabern relativiert sich der „Vorsprung“ der beiden genannten Abfahrtspunkte im Vergleich zur Haltestelle Herxheim-Rathaus. Gleichwohl ist vor dem Hintergrund der Größe Herxheims (mehr Einwohner als die beiden erstgenannten Ortschaften) insbesondere die geringe Anzahl an Verbindungen an Samstagen und insbesondere Sonntagen (0!) auffällig.

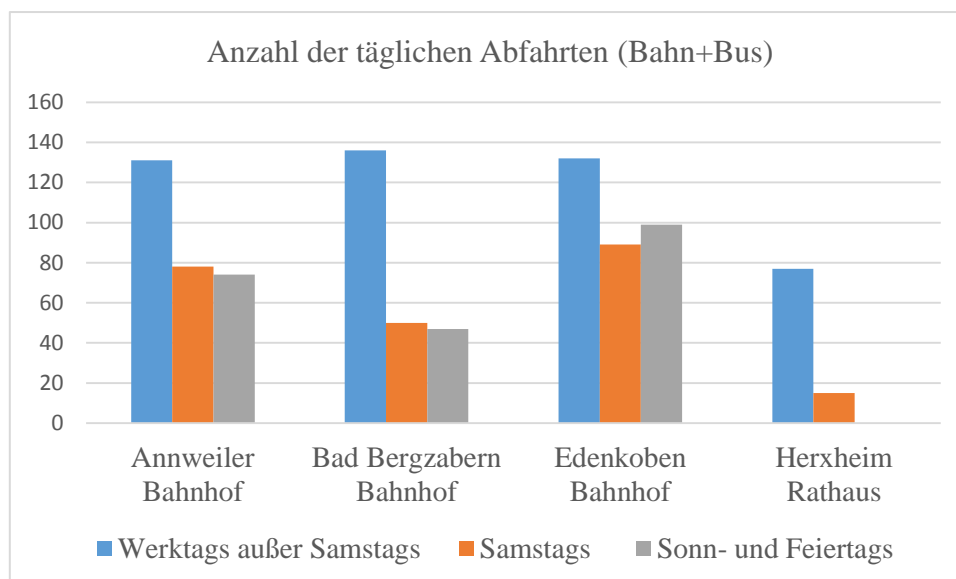


Abbildung 1

Reisezeitverhältnis

Ein Vergleich Herxheims mit den drei anderen großen SÜW-Gemeinden (Abbildung 2) zeigt auch hier ein Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Verbindungsqualität zu den Oberzentren Karlsruhe und Mannheim sowie den Mittelzentren Landau und Neustadt.

Reisezeitverhältnis MIV / ÖV					
von	nach	Landau Hbf	Karlsruhe Hbf	Neustadt Hbf	Mannheim Hbf
Annweiler Bahnhof		1,06	1,28	1,50	1,64
Bad Bergzabern Bahnhof		1,15	1,05	1,12	1,40
Edenkoben Bahnhof		0,67	1,53	0,71	1,48
Herxheim Rathaus		1,67	1,84	1,65	1,90

Tabelle 1

Das Reisezeitverhältnis zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr gibt Auskunft über die Konkurrenzfähigkeit des ÖV.

Dabei gilt bei Reisezeitverhältnissen $t(\text{ÖV}) / t(\text{MIV})$ ¹:

<1,0	sehr günstig
1,0 bis <1,5	günstig
1,5 bis <2,1	zufrieden stellend
2,1 bis <2,8	gerade noch akzeptabel
2,8 bis <3,8	schlecht
> 3,7	sehr schlecht

3.2 Busverkehr

1.2.1 Herxheim – Landau

Der Abschnitt Herxheim – Landau der Buslinie 555 (Rülzheim-Landau) ist der mit großem Abstand nachfragestärkste der von Herxheim wegführenden Linienabschnitte. Die Busse sind auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten meist sehr gut besetzt, zu den Hauptverkehrszeiten wird im Halbstundentakt gefahren.

Gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sind die Reisezeiten nur bedingt konkurrenzfähig, da das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV von den verschiedenen Herxheimer Bushaltestellen nach Landau Hauptbahnhof zwischen 1,6 und 2,5 liegt. Ursache hierfür sind insbesondere der Umweg in der Linienführung im Bereich Offenbach sowie die Durchfahrt durch Landau-Queichheim. Für Fahrtziele in der Landauer Innenstadt kommt erschwerend hinzu, dass nach wie vor ein Großteil der aus Herxheim kommenden Busse am Hauptbahnhof endet.

Nachdem die Einführung des Taktfahrplanes im Jahr 2000 einen deutlichen Angebotsausbau für die Linie Landau – Herxheim brachte, ist durch die zeitintensive Umwegfahrt nun wieder ein qualitativer Rückschritt in der Verkehrsbedienung zu verzeichnen gewesen. An Sonn- und Feiertagen ist die größte Gemeinde des Landkreises Südliche Weinstraße vom Netz öffentlicher Verkehrsmittel komplett abgehängt.

3.2.1 Herxheim – Kandel / Rülzheim – Wörth – Karlsruhe

In Richtung Süden (Wörth – Karlsruhe) verfügt Herxheim auch an Werktagen über keinen durchgehenden Stundentakt. Die nach Rülzheim verkehrende Buslinie kommt diesem zwar schon sehr nahe, weist aber vormittags eine fast dreistündige Angebotslücke auf.

Die nach Kandel führende Buslinie weist ein systematisiertes Angebot auf, es wird zu den Hauptverkehrszeiten ein Stundentakt angeboten, dazwischen existieren jedoch Angebotslücken von zwei bis drei Stunden. Für Berufspendler von Herxheim nach Wörth und Karlsruhe ergänzen sich die beiden über die Umsteigebahnhöfe Kandel und Rülzheim führenden Bus/Bahnverbindungen nur bedingt zu einem erweiterten Gesamtangebot. Dies hat zwei Ursachen:

- Zu den Hauptverkehrszeiten, wenn beide Linien im Stundentakt angeboten werden, finden die Fahrten nicht durchgehend zeitlich versetzt, sondern teilweise nahezu pa-

¹ König, Prof.Dr.R., Verbindungsqualität des ÖPNV, in: <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/292363/>

rallel versetzt statt. Die betrifft insbesondere Nachmittags die Hauptlastrichtung Karlsruhe – Herxheim

- Pendler mit einer Zeitkarte Herxheim – Kandel – Karlsruhe können nicht flexibel zwischen dem Weg über Kandel und jenem über Rülzheim wählen, da die über Rülzheim führende Verbindung im Tarifsystem des Karlsruher Verkehrsverbundes eine Preisstufe mehr erfordert

3.2.2 Die Ost-West Richtung: Herxheim – Insheim / Rohrbach

Die Ortsgemeinden Insheim und Rohrbach sind mittels der Ruftaxi-Linie 5929 an Herxheim angebunden. Es finden 6 Fahrten pro Richtung jeweils Werktags außer Samstags statt. An Samstagen finden 3 Fahrten statt. Sonn- und Feiertags besteht kein Angebot.

3.2.3 Betreiber

Alle ab Herxheim stattfindenden Linienbusverkehre werden derzeit von der Firma BRH viabus GmbH aus Speyer betrieben. Die betreffenden Linien waren im Rahmen einer Ausschreibung Teil des sogenannten „Linienbündels Germersheim, Los 2“, und wurden im August 2012 vergeben. Die Vertragslaufzeit beträgt 8 Jahre.

3.2.4 Schienenverkehr

Die 10,9 km lange Schienenstrecke Landau-Herxheim wurde 1982 für den Personenverkehr stillgelegt. Für den Güterverkehr wurde die Strecke bis 1994 genutzt. Die Streckenlänge betrug 10,9 Kilometer.

Die Strecke ist derzeit dank eines Trassensicherungsvertrages in ihrem Bestand bis Ende 2017 gesichert. Im Falle einer Reaktivierung müsste die Infrastruktur allerdings stellenweise komplett neu gebaut werden, so zum Beispiel der Bahnübergang in Offenbach.

4 Schnellbus oder Bahn-Reaktivierung – Die ausgearbeiteten Angebotsvarianten

Variante A: Schnellbus	Variante B: Reaktivierung Bahn	Variante C: Angebotsausbau West
<p>Schnellbuslinie Landau - Herxheim - Wörth. Ausgearbeitet wurden vier Untervarianten (A1 bis A4), welche sich hinsichtlich Takt- intervallen, Anbindung der Landauer Innenstadt und somit auch dem finanziellen Aufwand unterscheiden.</p> <p>Siehe Kapitel 2.1</p>	<p>Reaktivierung der Bahnlinie Landau - Herxheim. Ausgearbeitet wurden fünf Untervarianten (B1 bis B5), welche sich hinsichtlich der Durchbindung nach Neustadt- Hauptbahnhof ("Flügelzug- konzept"), den Fahrplan- konzepten und somit auch dem finanziellen Aufwand unterscheiden.</p> <p>Siehe Kapitel 2.2</p>	<p>Unter dem Stichwort "Angebotsausbau West" werden verschiedene Mög- lichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots inner- halb der Verbandsgemeinde Herxheim sowie zu den westlich gelegenen Gemein- den aufgezeigt.</p> <p>Siehe Kapitel 2.3</p>

Bei den vorgeschlagenen Angebotsvarianten A und B wird dabei aufgrund des in Kapitel 3.1 festgestellten Nachholbedarfs Herxheims hinsichtlich der Standortqualität im Bereich ÖPNV von folgendem **Grundsatz** ausgegangen:

Als größte Gemeinde der Südpfalz muss Herxheim eine Verkehrsanbindung erhalten, welche bei Taktung und Betriebszeiten dem Standard der anderen größeren SÜW-Kommunen (Edenkoben / Annweiler / Bad Bergzabern) entspricht. Dabei muss auf einer zu definierenden Hauptachse montags bis freitags mindestens einmal, zur Hauptverkehrszeit zweimal pro Stunde und Richtung gefahren werden.

An Wochenenden ist im Regelfall ein stündliches Angebot vorzuhalten (zu Schwachverkehrszeiten am Wochenende wie bspw. Sonntagvormittags im Einzelfall auch Zweistundentakt).

Nur so werden wettbewerbsfähige Fahrzeiten zum MIV erreicht und der Wirtschaftsstandort Herxheim direkt bzw. mit maximal einmaligem Umsteigen mit den benachbarten Mittel- und Oberzentren verbunden.

4.1 Variante A: Neues Bussystem „Schnellbuslinie Landau – Herxheim – Wörth“

4.1.1 Qualitätsstandard / Angebotsmerkmale

Um wettbewerbsfähige Fahrzeiten gegenüber dem MIV zu erreichen und dem Wirtschaftsstandort Herxheim mit einem zeitgemäßen ÖPNV-System zu stärken wird in der Angebotsvariante „Schnellbus“ ein gegenüber dem heutigen Angebot qualitativ und quantitativ deutlich weiterentwickeltes Bussystem vorgestellt.

Kernelement ist ein gegenüber dem regulären Busverkehr deutlich verbessertes Angebot mit Merkmalen, die beispielsweise hinsichtlich des Taktintervalls und den Reisegeschwindigkeiten den Regionalbahnlinien des Rheinland-Pfalz-Taktes entsprechen. Neben den fahrplantechnischen Angebotsmerkmalen sollen folgende Faktoren Infrastruktur- und Fahrzeugseitig den Schnellbus gegenüber dem übrigen Busverkehr hervorheben:

- direkte Linienführung -> kurze Fahrwege
- gegenüber dem übrigen Busverkehr verlängerte Haltestellenabstände -> kurze Fahrzeiten
- kein Fahrscheinverkauf im Bus an Haltestellen mit Fahrkartenautomaten (Aufstellung dieser an jeweils einer zentralen Haltestelle in Offenbach, Herxheim und Hatzenbühl; in Landau Hbf und Wörth-Bahnhof schon vorhanden)
- keine Fahrschein-Sichtkontrolle durch die Busfahrer, stattdessen sporadisch mitfahrender bzw. unterwegs zusteigender Prüfdienst (zusätzliche Beschleunigung bei gleichzeitig verbesserter Einnahmensicherung, da Busfahrer bei der kurzen Sichtkontrolle räumlich bzw. zeitlich ungültige Fahrscheine und insbesondere Fahrscheinfälschungen nicht sicher erkennen können)
- bequeme Sitze (dies wäre zumindest im Vergleich zu den derzeit im Raum Herxheim eingesetzten Linienbusse ein neu hinzukommendes Angebotsmerkmal)
- optional: ÖPNV-Bevorrechtigung (Einrichtung von LSA-Vorrangschaltungen) an vier durch Verkehrsampeln gesicherten Straßenkreuzungen (Landau: Kreuzungsbereiche Maximilianstraße/Rheinstraße sowie L509/Johannes-Kopp-Straße. Offenbach: Kreuzungsbereich L509/L542 Herxheim: Kreuzungsbereich Obere Hauptstraße/Holzgasse)

4.1.2 Linienführung

Bei der Frage auf welchem Weg und insbesondere zu welchen benachbarten Städten und Umsteigepunkten eine solche Schnellbuslinie ab Herxheim geführt werden soll, kann der Abschnitt Landau – Herxheim als „gesetzt“ angesehen werden.

Neben den vielfältigen Funktionen Landaus als Mittelzentrum bietet der dortige Hauptbahnhof eine Vielzahl von Umsteigeverbindungen mit Bahn und Bus in alle Himmelsrichtungen.

Südlich von Herxheim gestaltet sich die Frage der weiteren Linienführung dagegen deutlich komplexer.

Neben dem derzeitigen südlichen Endpunkt der Buslinie 555, also Rülzheim, käme als südlicher Endpunkt auch der Bahnhof Kandel infrage, welcher heute bereits südlicher Endpunkt der Linie 554 Herxheim – Kandel ist.

Als weitere denkbare Möglichkeit soll an dieser Stelle auch der Bahnhof Wörth als südlicher Endpunkt in die Diskussion eingebracht werden. Hierzu werden nachfolgend die Bahnhöfe Rülzheim, Kandel und Wörth hinsichtlich der Anzahl der potenziellen Anschlussverbindungen betrachtet (Beispielhaft für die morgendliche Hauptverkehrszeit von 06:30 bis 8:00. Ergänzt um die Bewertung, welche Auswirkung die Wahl des jeweiligen Bahnhofs als Linienendpunkt auf die Verbindungsqualität der Reisekette Herxheim – Karlsruhe hat (Tabelle 2).

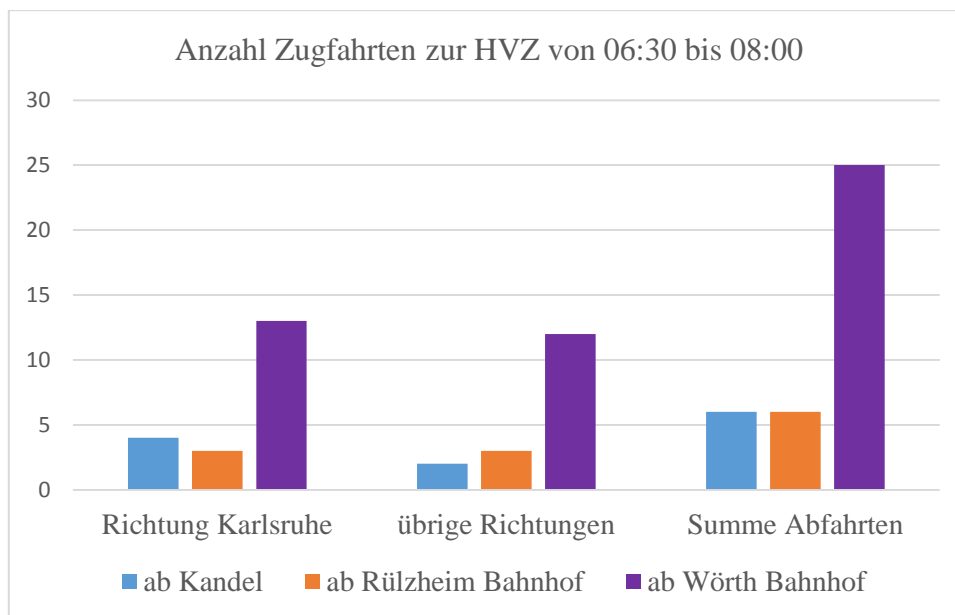


Abbildung 2

Abbildung 2 zeigt deutlich, dass Wörth-Bahnhof als Umsteigepunkt die mit Abstand größte Anzahl von potentiellen Anschlussverbindungen bietet. Die vergleichsweise große Zahl ergibt sich nicht nur durch die Fahrplandichte zum Oberzentrum Karlsruhe, sondern auch durch die darüber hinausgehenden Anschlüsse in weiterer Richtungen, welche in Kandel oder Rülzheim nicht erreicht werden (z.B. nach Wörth-Rathaus und Lauterbourg).

Fahrzeiten von Herxheim nach Karlsruhe bei Führung einer Schnellbuslinie von Herxheim nach...		
	Karlsruhe Hbf	KA-Marktplatz
Kandel	42	56
Rülzheim Bahnhof	41	55
Wörth Bahnhof	37	51

Tabelle 2

Tabelle 2 zeigt zunächst, dass die Reisezeiten Herxheim – Karlsruhe auf allen drei denkbaren Relationen sich in einem ähnlichen Rahmen bewegen. Dies betrifft selbstredend auch die Relation Offenbach-Karlsruhe. Beim Aspekt Reisezeit liegt Wörth als Verknüpfungspunkt zwar auf Platz 1 der drei untersuchten Umsteigerelationen, allerdings ist der Vorsprung hier im Gegensatz zum Aspekt „Anzahl der Umsteigeverbindungen“ auf den ersten Blick nicht ganz so groß.

Bei näherer Betrachtung der Umsteigebahnhöfe Kandel und Rülzheim ergibt sich allerdings noch jeweils ein zusätzlicher Minuspunkt für diese Umsteigepunkte, welcher den „Vorsprung“ für Wörth auch in dieser Hinsicht noch vergrößert:

- Am Bahnhof Kandel ist die zeitliche Lage der dort schnellsten Verbindung nach Karlsruhe (RE) für systematische Busanschlüsse sehr ungünstig (Abfahrt nach KA Minute 37, Ankunft von KA Minute 22). Dies führt zwangsläufig dazu, dass man entweder sehr lange Wendezeiten der Busse (= unwirtschaftlicher Fahrzeugumlauf) oder längere Übergangszeiten Bus <> Regionalexpress (=längere Reisezeiten) einplanen muss.
- Am Bahnhof Rülzheim fahren die beschleunigten Stadtbahnen („Stadtbahn-Eilzüge“) nur Werktags außer Samstag, und selbst dann nicht durchgehend im Stundentakt. Somit ist es (zumindest auf absehbare Zeit) nicht möglich, einen beschleunigten Busverkehr Landau – Herxheim – Rülzheim mit sowohl in Landau als auch in Rülzheim optimalen, gleichbleibenden Anschlussmöglichkeiten über den ganzen Tag hinweg anzubieten,

Aus den beschriebenen Gründen wird Wörth-Bahnhof im Rahmen dieser Ausarbeitung als südlicher Endpunkt einer von Herxheim herführenden Schnellbuslinie vorgeschlagen.

Die folgende Tabelle stellt die damit erreichbaren Fahrzeiten der derzeitigen Situation gegenüber.

	Landau Hbf		Wörth Bahnhof		Karlsruhe Hbf		Karlsruhe Marktplatz	
	alt	neu	alt	neu	alt	neu	alt	neu
Offenbach	12	9	43	27	60	45	77	58
Herxheim Rathaus	25	18	47	22	55	37	70	51
Hatzenbühl	43	26	21	13	35	28	59	42

alt	=	Fahrzeiten in Minuten derzeit
neu	=	Fahrzeiten in Minuten nach Einführung der Schnellbuslinie

Tabelle 3

4.1.3 Anschlussknoten Herxheim Bahnhof für optimale Anschlüsse an andere Linien

Dank des Halbstundentaktes und der kürzest möglichen Linienführung ab Landau Hbf entsteht an der Haltestelle Herxheim Bahnhof aus fahrplantechnischer Sicht ein sogenannter „Taktknoten“, d.h. dass die Busse dort in beiden Richtungen nahezu zeitgleich eintreffen bzw. weiterfahren. Dies schafft die Voraussetzung, um zwei denkbare Herxheimer Ringlinien (bspw. in Form eines Bürgerbusses) oder auch optionale Ost-West-Linien optimal an die Schnellbuslinie anzubinden.

4.1.4 Die Frage des Parallelverkehrs

Im südlichen Linienabschnitt könnte die vorgeschlagene Linienführung mit ihrer Durchbindung bis Wörth-Bahnhof auf den ersten Blick als kontraproduktiver Parallelverkehr zur Stadtbahnlinie 51/52 der AVG gewertet werden.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die zu erwartenden Nachfrageverschiebungen von der Stadtbahn hin zu Schnellbuslinie in einem eng begrenzten quantitativen Rahmen stattfinden (dies betrifft Fahrgäste, welche schon heute mit dem Bus von Offen-

bach nach Bellheim bzw. von Herxheim nach Rülzheim zur Stadtbahn gelangen). Im Gegenzug schafft jedoch erst die Schnellbuslinie ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot, welches größere Kundenpotenziale in den Gemeinden Offenbach und Herxheim dem ÖPNV-System erschließt und somit auch den Regionalexpress- und Stadtbahn-Zügen am Knotenpunkt Wörth-Bahnhof zuführt.

Ein richtiger Parallelverkehr in dem Sinne, dass Bus und Stadtbahn zwei Haltestellen parallel miteinander verbinden findet im vorgeschlagenen Angebotskonzept auch nicht statt, da die Schnellbuslinie an Jockgrim vorbei über die dortige Umgehungsstraße geführt werden soll.

4.1.5 Angebotsvarianten beim Schnellbus

Nachdem der Linienweg festgelegt ist, werden nun vier Angebotsvarianten definiert. Diese unterscheiden sich hinsichtlich der Fahrplandichte und der Linienendpunkte in Landau.

Diesen vier Angebotsvarianten können dann die entsprechenden Betriebsleistungen zugeordnet und somit eine monetäre Bewertung (Kapitel 4.1.6) vorgenommen werden.

Taktintervalle Angebotsvariante A-1

Landau Hbf – Herxheim – Wörth / geringere Fahrplandichte

Streckenabschnitt	Werktags außer Samstags	Samstags	Sonntags
Landau Hbf – Herxheim Süd	30 Min.	60 Min. (30 Min. von 09 bis 16 Uhr)	60 Min.
Herxheim Süd – Wörth Bhf	60 Min. (30 Min. zur Hauptverkehrszeit)	60 Min.	60 Min.

Tabelle 4

Taktintervalle Angebotsvariante A-2

Landau Hbf – Herxheim – Wörth / höhere Fahrplandichte

Streckenabschnitt	Werktags außer Samstags	Samstags	Sonntags
Landau Hbf – Herxheim Süd	30 Min.	60 Min. (30 Min. von 09 bis 16 Uhr)	60 Min.
Herxheim Süd – Wörth Bhf	30 Min.	60 Min.	60 Min.

Tabelle 5

Taktintervalle Angebotsvariante A-3

Landau Uni – Herxheim – Wörth / geringere Fahrplandichte

Streckenabschnitt	Werktags außer Samstags	Samstags	Sonntags
Landau Uni – Herxheim Süd	30 Min.	60 Min. (30 Min. von 09 bis 16 Uhr)	60 Min.
Herxheim Süd – Wörth Bhf	60 Min. (30 Min. zur Hauptverkehrszeit)	60 Min.	60 Min.

Tabelle 6

Taktintervalle Angebotsvariante A-4

Landau Uni – Herxheim – Wörth / höhere Fahrplandichte

Streckenabschnitt	Werktags außer Samstags	Samstags	Sonntags
Landau Uni – Herxheim Süd	30 Min.	60 Min. (30 Min. von 09 bis 16 Uhr)	60 Min.
Herxheim Süd – Wörth Bhf	30 Min.	60 Min.	60 Min.

Tabelle 7

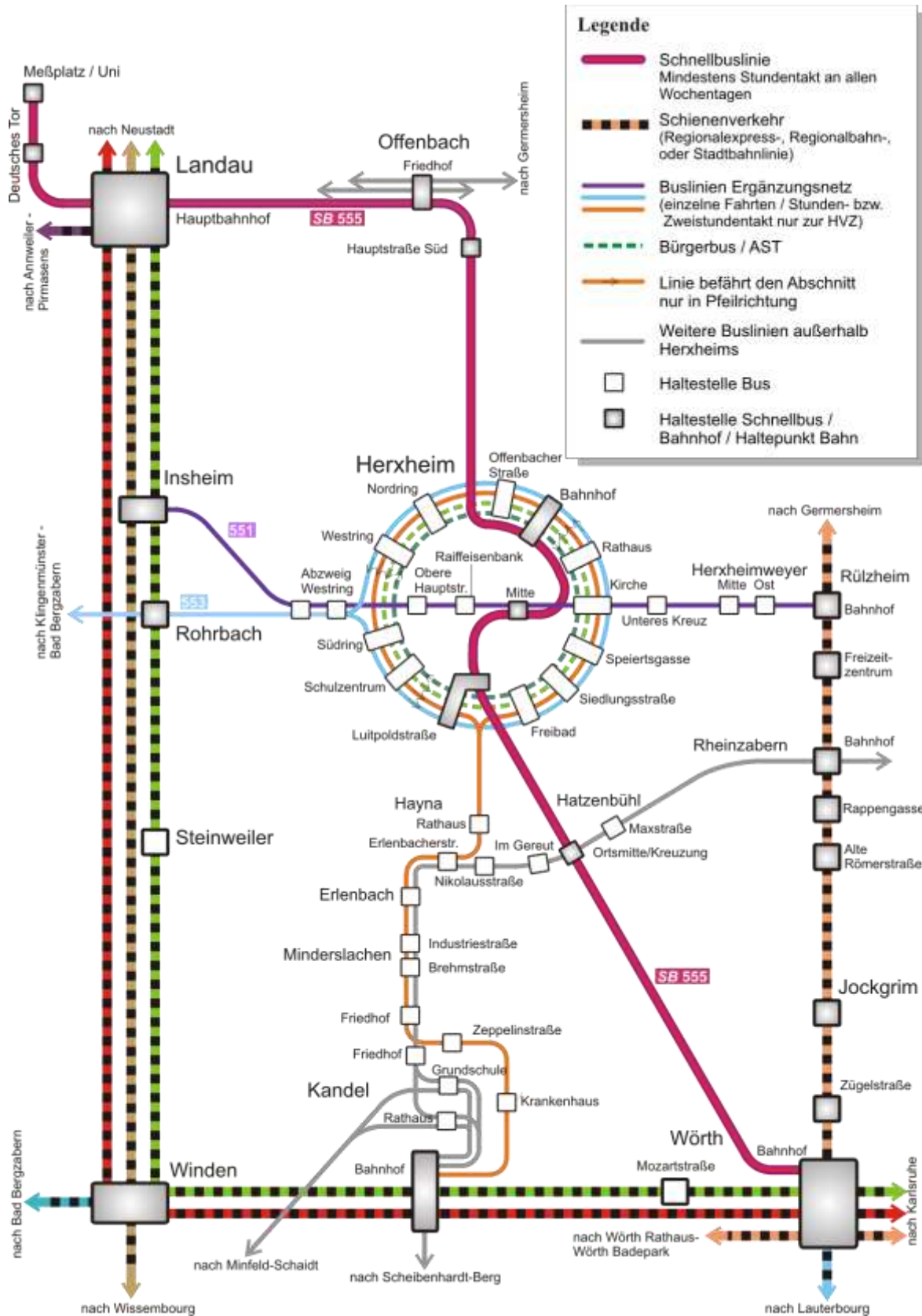


Abbildung 3 – Linienführung Südpfalz mit Schnellbus Landau – Herxheim - Wörth

4.1.6 Kilometerleistung und Kosten

Abbildung 44 zeigt die jährliche Kilometerleistung der vier zuvor beschriebenen Angebotsvarianten.

Bei der Feststellung der finanziellen Größenordnungen müssen bei den Varianten A-3 und A-4 (Weiterführung in die Landauer Innenstadt) neben den reinen Kilometermehrleistungen auch die Sprungkosten gegenüber den Varianten A-1 und A-2 beachtet werden. Diese entstehen dadurch, dass bei A-3 und A-4 sich bei den Fahrzeugumläufen ein Mehrbedarf von einem Fahrzeug ergibt.

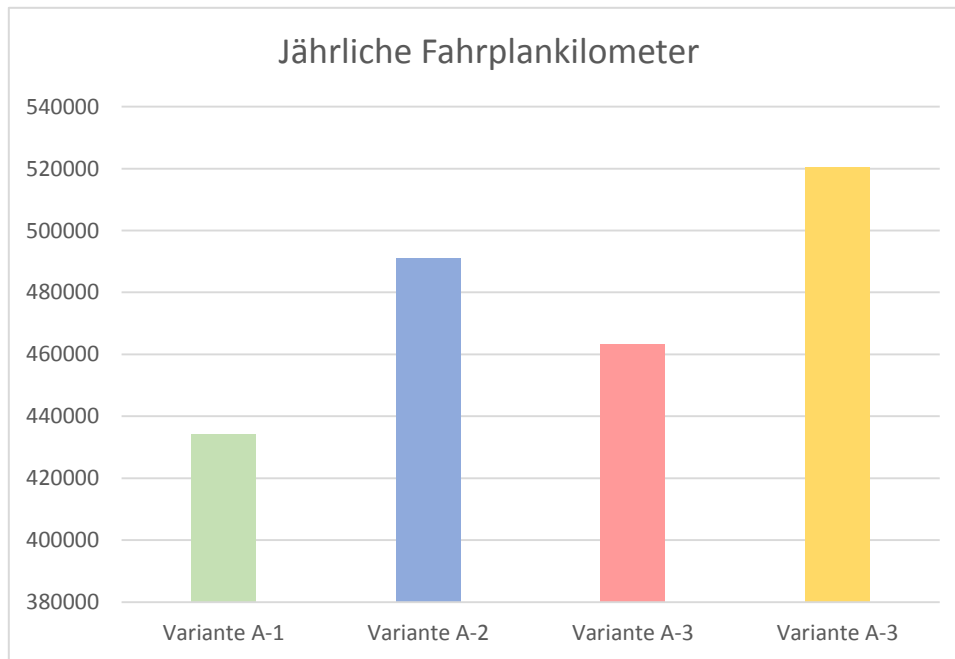


Abbildung 4

Die Kosten für eine deutliche Angebotsausweitung im Busverkehr können an dieser Stelle nur grob geschätzt werden. Mehrere Faktoren spielen dabei eine Rolle, insbesondere der Zeitpunkt der Einführung eines solchen Angebotes sowie die im Rahmen einer entsprechenden Ausschreibung erzielbaren Preise.

Laut einer Studie aus dem Jahr 2010² liegen die durchschnittlichen Bestellerentgelte bei Ausschreibungen im Busverkehr bei 2,09 € je Fahrplankilometer. Dieser Durchschnittssatz wurde zur Erstellung einer groben Kostenschätzung herangezogen. Für die vier Angebotsvarianten der Schnellbuslinie lägen die jährlichen Bestellerentgelte demnach zwischen 907.000 € (Variante A-1) und 1.087.000 € (Variante A-2).

Der tatsächliche finanzielle Mehraufwand gegenüber dem Status quo ergibt sich aus den obengenannten Werten abzüglich der wegfallenden Betriebsleistung der existierenden Buslinie 555 Landau-Herxheim-Rülzheim. Derzeit werden auf dieser Linie ca. 179.000 Fahrplankilometer jährlich angeboten. Wird der gleiche Kilometersatz wie bei den vier Angebotsvarianten der Schnellbuslinie (€ 2,09) angenommen, so können vom kalkulierten Mehraufwand jeweils ca. 372.000 € abgezogen werden. Die somit in Tabelle 8 ermittelten Endbeträge können als konservative Schätzungen betrachtet werden.

²Beck A., Dr.Walter M., (2010) Entwicklung von Bestellerentgelten bei Ausschreibungen im Busverkehr in Deutschland

Insbesondere der sehr wirtschaftliche Fahrzeugeinsatz ist ein Pluspunkt der Schnellbuslinie. So werden bei den Varianten A-1 und A-2 beispielsweise zur Erbringung des Halbstundentaktes nur zwei Fahrzeuge benötigt, während auf der derzeitigen Buslinie Landau-Herxheim-Rülzheim zur HVZ mindestens drei Fahrzeuge im Einsatz sind.

Dieser Aspekt dürfte im Rahmen einer Neuausschreibung dazu führen, dass die tatsächlichen Mehraufwendungen gegenüber dem Status quo noch geringer ausfallen als an dieser Stelle überschlägig berechnet. Zumal bei gleichzeitig erheblich verbessertem Angebot auch deutliche Zunahmen bei den Fahrgeldeinnahmen zu erwarten sind. Die Ermittlung dieser Einnahmezunahmen bleibt einem professionellen Gutachter vorbehalten, sie führen aber auf jeden Fall zu einer weiteren Reduktion der für das neue Produkt „Schnellbus“ notwendigen Mehraufwendungen.

Jährliche Bestellerentgelte			
		Abzügl. Kosten derzeit	Summe
Variante A-1	907.535 €	-372.528 €	535.007 €
Variante A-2	1.026.434 €	-372.528 €	653.906 €
Variante A-3	968.329 €	-372.528 €	595.800 €
Variante A-4	1.087.529 €	-372.528 €	715.001 €

Tabelle 8

4.1.7 Finanzierung analog den Regiobuslinien

Bezüglich der Finanzierung dieses erweiterten Verkehrsangebotes wird vorgeschlagen, zumindest im Abschnitt Landau – Herxheim diese anteilig an den ZSPNV-Süd zu übertragen. Die Tatsache, dass auf dieser Relation bei einer Reaktivierung der Schienenstrecke höhere Fahrgastzahlen als auf manch existierenden Schienenstrecken prognostiziert wurden³, zeigt, dass die Forderung nach einer Mitfinanzierung dieses Angebots aus Regionalisierungsmitteln legitim ist.

Im Südabschnitt der Linie von Herxheim bis Wörth würde die Finanzierung Aufgabe des bisherigen Aufgabenträgers bleiben. Angesichts der Tatsache dass zumindest die teilweise Einstellung des bisherigen Verkehrsangebotes (Linie 555) zur Gegenfinanzierung herangezogen werden kann ist bei der Integration der Linie in ein neu zugeschnittenes Linienbündel mit geringen Mehrkosten im Rahmen einer Neuausschreibung zu rechnen.

Auch der effizientere Fahrzeugeinsatz auf der Schnellbuslinie verspricht einen vergleichsweise geringen Kostenanstieg bei deutlich erweitertem Verkehrsangebot.

³ Vgl. Tabelle 9

4.2 Variante B: Reaktivierung der Schienenstrecke Herxheim – Landau

4.2.1 Vorteile einer Bahnreaktivierung gegenüber dem derzeitigen Busangebot

Die Eisenbahn bietet als spurgeführtes Verkehrsmittel einige Vorteile gegenüber dem Busverkehr:

- mehr Platz, insbesondere für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder
- deutlich höherer Fahrkomfort (kein abruptes Abbremsen / dank Spurführung „ruhigeres“ Fahren)
- kürzere Reisezeiten dank direkter Linienführung und Vorrang an Kreuzungspunkten vor anderen Verkehrsträgern (aus Sicht des Fahrgastes: „freie Fahrt an Bahnübergängen statt warten vor roten Ampeln“)
- kurze Umsteigewege und direkte Anschlüsse an das übergeordnete Schienennetz (Herxheim – Landau böte als moderne Regionalbahn beispielsweise die Option, in Landau im sogenannten „Flügelzugbetrieb“ (=kuppeln zweier Zugteile, z.B. Zugteil 1 aus Karlsruhe, Zugteil 2 aus Herxheim) zum wichtigen Knotenpunkt Neustadt Hbf durchzufahren)
- Toiletten-Nutzung auch im Regionalverkehr möglich

Die genannten Punkte führen auf der Nachfrageseite unter vergleichbaren Rahmenbedingungen zu einer zusätzlichen Nachfrage bei Einführung eines schienengebundenen Verkehrsangebotes gegenüber dem straßengebundenen ÖPNV.

In Tabelle 5 werden einige Eckdaten bisher reaktivierter Bahnstrecken mit der Strecke Landau-Herxheim verglichen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit wurden nur vier reaktivierte Strecken aufgelistet.

Die Kosten für die Erstinstandsetzung der Strecken wurden einer Antwort der Landesregierung Rheinland-Pfalz auf eine kleine Anfrage vom 25.01.2002 entnommen⁴. Auffällig sind die deutlichen Unterschiede im Kostenbereich.

Allen Strecken gemeinsam ist, dass es sich um Stichstrecken ohne überregionale Funktion handelt.

Auffällig ist, dass Herxheim bei einer Reaktivierung der Strecke nach Landau bezüglich der Einwohnerzahl auf Platz 1 aller seit 1994 in Rheinland-Pfalz neu an das Schienennetz angeschlossenen Orte liegen würde. Die Tatsache, dass sämtliche Orte die bislang in RLP neu an das Schienennetz angeschlossen wurden allesamt von ihrer Einwohnerzahl her kleiner als Herxheim sind, belegt dass hier durchaus Nachholbedarf für Herxheim besteht.

Auch im Vergleich der Fahrgastzahlen von bereits reaktivierten Strecken und der Nachfrageprognose für die Strecke Landau – Herxheim zeigt sich eine mögliche Spitzenpositi-

⁴ Drucksache 14/748, Landtag Rheinland-Pfalz

on der Strecke im Falle einer Reaktivierung. So ging man im Gutachten von 1999 von täglich über 2000 Fahrgästen aus (vgl. Gehrman 1999: 61)⁵.

Einschränkend in Bezug auf die Fahrgastzahlen muss erwähnt werden, dass in der Untersuchung von Gehrman 1999 bei der Nachfrageprognose die Einrichtung eines gymnasialen Zweigs am Schulzentrum Herxheim und den dadurch rückläufigen Schülerverkehr von Herxheim an die Gymnasien in Landau nicht berücksichtigt worden war. So kann selbst nach einer deutlichen Reduzierung des Schülerverkehrs davon ausgegangen werden, dass die anzunehmenden Fahrgastzahlen über denen der in nachfolgender Tabelle genannten reaktivierten Strecken liegen.

Reaktivierte Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz im Vergleich				
	Länge in km	Kosten Erst- standsetzung	Fahrgäste werktätlich	Einwohnerzahl der Gemeinde am Streckenendpunkt
Winden - Bad Bergzabern	10	179.000 €	1100	7641
Alzey - Kirchheimbolan- den	20	1.056.000 €	700	7726
Grünstadt - Eisenberg	9	98.000 €	k.A.	9125
Heimbach - Baumholder	9	k.A.	k.A.	4017
Zum Vergleich: Landau - Herxheim	11	Gutachterlich zu ermitteln	1600 (Prog- nose)	10390

Tabelle 9

⁵ Förster S., Gehrman Dipl.Ing. P., Kudling P., (1999): Reaktivierung der Strecken Landau – Gernersheim und Landau – Herxheim, Darmstadt

4.2.2 Der neue Streckenendpunkt – Bahnhof Herxheim-Nord

Die Lage des neuen Bahnhaltepunktes Herxheim-Nord befände sich gegenüber der Lage des alten Bahnhofs ca. 400 Meter nach Norden versetzt. Insofern würde sich der Nachteil der räumlichen Randlage des alten Bahnhofs nicht verbessern, sondern geringfügig verschlechtern. Demgegenüber stehen die Chancen, welche die Lage des neuen Haltepunktes böte:

- Gegenüber dem alten Bahnhof böte sich nun der Platz, um einen kombinierten Bahn/Bussteig zu bauen. Von den aus Kandel / Rülzheim bzw. Wörth kommenden Bussen wäre ein „Tür an Tür“ umsteigen möglich.
- Eine optionale Bus-Ringlinie innerhalb Herxheims als Zubringer zur Bahn könnte direkt in Richtung Nordring weiterfahren.
- Am neuen Standort stünde deutlich mehr Platz für eine Park&Ride-Anlage zur Verfügung

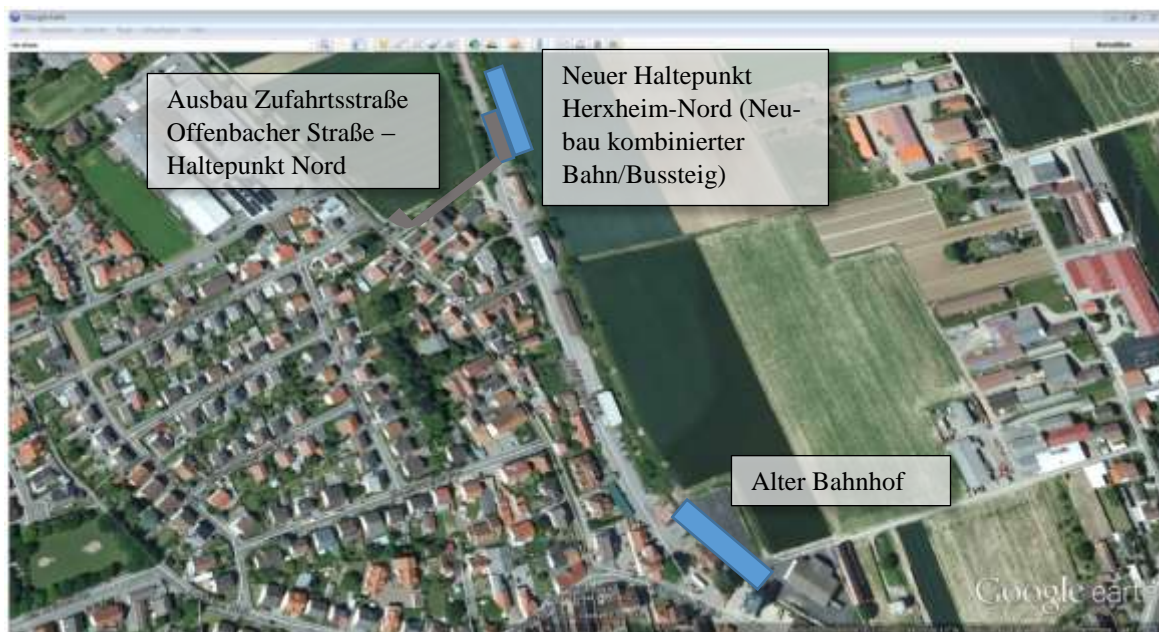


Abbildung 5



Abbildung 6 links: Standort ehemalige Zuckerrüben-Verladeanlage, Blickrichtung Süd
 Abbildung 6 rechts: Standort ehemalige Zuckerrüben-Verladeanlage, Blickrichtung Nord

Im Bereich der ehemaligen Zuckerrüben-Verladeanlage (Abbildungen 7 und 8) besteht genügend Platz zum Neubau eines kombinierten Bahn-Bussteiges sowie der dazugehörigen Infrastruktur (Park&Ride-Anlage, Fahrradabstellmöglichkeiten, Wendehammer für Busse etc.).



Abbildung 8

Blick von der Offenbacher Straße zum Standort des neuen Haltepunktes, in diesem Bereich müsste auch der Aus- bzw. Neubau einer entsprechenden Zufahrtsstraße erfolgen

4.2.3 Anzahl und Lage der Zwischenhaltepunkte / erreichbare Fahrzeiten

Bis zur Stilllegung für den Personenverkehr wurden zwischen Landau und Herxheim zwei Zwischenhalte (Mörlheim und Offenbach) bedient.

Nachdem im Südosten der Stadt Landau die Bebauung näher an die Bahnlinie Landau – Herxheim „herangewachsen“ ist, böte sich im Falle einer Reaktivierung der Neubau eines Haltepunktes in diesem Bereich an (Werner von Heisenberg Straße, Dank der dortigen neuen Fußgängerüberführung wäre damit auch der neue Wohnpark „am Ebenberg“ in fußläufiger Erreichbarkeit an das Schienennetz angebunden).

Bei einer regulären Bedienung als Regionalbahnstrecke mit Bedienung von drei Zwischenhalten und einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h würde die Fahrzeit Landau – Herxheim 14 Minuten betragen.

4.2.4 Betriebskonzept – optimale Nachfragewirkung nur mit Durchbindung nach Neustadt

Je häufiger auf einer ÖPNV-Relation umgestiegen werden muss, desto niedriger ist die Bereitschaft potenzieller Nutzerinnen und Nutzer, die öffentlichen Verkehrsmittel auf der betreffenden Relation zu nutzen. Für die Strecke Herxheim – Landau bedeutet dies, dass mit der Weiterführung der Züge über Landau hinaus nach Neustadt (Weinstraße) Hbf gleich drei Oberzentren (Kaiserslautern, Ludwigshafen und Mannheim) mit nur noch einmaligem statt zweimaligem Umsteigen erreichbar wären. Dementsprechend kann mit einem zusätzlichen Nachfrageschub bei einer solchen Durchbindung gerechnet werden.

Aus Kostengründen wäre es nahezu ausgeschlossen, diese Züge zusätzlich zum bestehenden, sehr guten Zugangebot (drei Züge pro Stunde und Richtung) von Landau nach Neustadt durchzubinden. Stattdessen sollten die Züge Herxheim – Landau im Hauptbahnhof Landau jeweils mit einem aus Karlsruhe oder Wissembourg kommenden Zug vereinigt werden und gemeinsam in sogenannter „Doppeltraktion“ nach Neustadt fahren. Man spricht in diesem Zusammenhang vom sogenannten „flügeln“ der Züge. Ein solches Flügelzugkonzept hat den Vorteil, dass die Kosten auf jenem Streckenabschnitt, auf dem in Doppeltraktion gefahren wird, für Trassennutzung und Personal nur für eine Fahrt anfallen, während zwei verschiedene Relationen bedient werden.

Tabelle 10 zeigt in einer kurzen Übersicht die Angebotsmerkmale der fünf zur Diskussion gestellten Angebotsvarianten. Nachfolgend werden die Angebotsvarianten dann kurz beschrieben.

	Taktintervall Landau - Herxheim	Durchbindung Neustadt	Flügelzug- bildung mit Linie	Anzahl benö- tigter Fahr- zeuge
Variante B-1	60	stündlich	RB53	2
Variante B-2	60 (40 zur HVZ)	stündlich/ zwei- stündlich zur HVZ	RB53	2
Variante B-3	60 (ca. 30 zur HVZ)	stündlich	RB53	2
Variante B-4	60	stündlich	RB51	2
Variante B-5	60 (40 zur HVZ)	zweistündlich	RB51	2

Tabelle 10

Variante B-1

Direktverbindung Neustadt-Herxheim im Stundentakt durch Doppelführung mit RB 53 (Neustadt – Wissembourg) im Abschnitt Neustadt-Landau, Flügelung (Zug trennen / Zug vereinen) in Landau Hbf. Bei dieser Variante werden die Züge von und nach Herxheim in Neustadt in den Anschlussknoten zur jeweils halben Stunde eingebunden, d.h. es bestünden im Regionalverkehr Anschlüsse in alle Richtungen, nicht jedoch zu den RE-Zügen der Relation Mannheim – Saarbrücken – Trier.

Variante B-2

Im Abschnitt Neustadt-Landau wie Variante B-1, allerdings nur zweistündlich als Direktverbindung Neustadt-Herxheim.

Dafür sind zwei Pendelfahrten Landau – Herxheim zwischen den zweistündlichen Direktfahrten möglich, dies ergibt als Besonderheit einen 40-Minutentakt im Abschnitt Landau-Herxheim.

Variante B-3

Stündliche Doppelführung Landau – Neustadt mit RB 53 (Neustadt – Wissembourg), Weiterfahrt nach Herxheim kurz nach der vollen Stunde, zur HVZ zusätzlicher Pendelfahrt Herxheim-Landau-Herxheim ergibt Halbstundentakt (wie Status Quo Bus) und theoretisch die Einrichtung eines Bahn/Bus-ITF Anschlussknotens in Herxheim-Nord zu den Minuten 15/45.

Diese Variante erfordert gegenüber den Varianten B-1 und B-2 allerdings deutlich höhere Investitionen in die Streckeninfrastruktur oder aber eine differenzierte Haltepolitik bezüglich der Züge des Grundtaktes und der Zusatzfahrten (Grundtakt ein Zwischenhalt in Offenbach, Zwischentakt zur HVZ ohne Halt von Landau nach Herxheim). Weitere Zwischenhalte (z.B. im Bereich Landau-Cornichonstraße und Mörlheim) wären bei diesem Angebotskonzept nicht möglich.

Grund hierfür wäre bei einem temporären Halbstundentakt die fahrplantechnische Notwendigkeit, die Strecke innerhalb von 30 Minuten zweimal zu befahren. Ohne diese Beschleunigung wären Zusatzfahrten nur mit einem weiteren Fahrzeug sowie einer Kreuzungsmöglichkeit zwischen Landau und Herxheim möglich.

Variante B-4

Doppelführung Landau – Neustadt mit RB 51 (Neustadt –Karlsruhe), Weiterfahrt nach Herxheim ab Landau ca. zur Minute 40 ergibt am Endbahnhof Herxheim eine Ankunft ca. 7 Minuten vor der vollen Stunde und somit die Möglichkeit dort einen ITF-Knoten Bahn/Bus einzurichten. Nachteil dieser Lösung wäre die Fixierung auf einen Stundentakt und somit gegenüber dem Status-Quo eine Verschlechterung beim quantitativen Angebot zur Hauptverkehrszeit (Halbstundentakt Bus).

Variante B-5

Zweistündliche Doppelführung Landau – Neustadt mit RB 51 (Neustadt –Karlsruhe), Weiterfahrt nach Herxheim ab Landau ca. zur Minute 40.

Zwei Pendelfahrten Landau – Herxheim zwischen den zweistündlichen Direktfahrten (wie Variante B-2), dies ergibt ebenfalls als Besonderheit einen 40-Minutentakt im Abschnitt Landau-Herxheim.

Vorteil gegenüber B-2: In Neustadt zusätzlich Anschluss von den Regionalexpresslinien aus Richtung Mannheim und Trier-Saarbrücken.

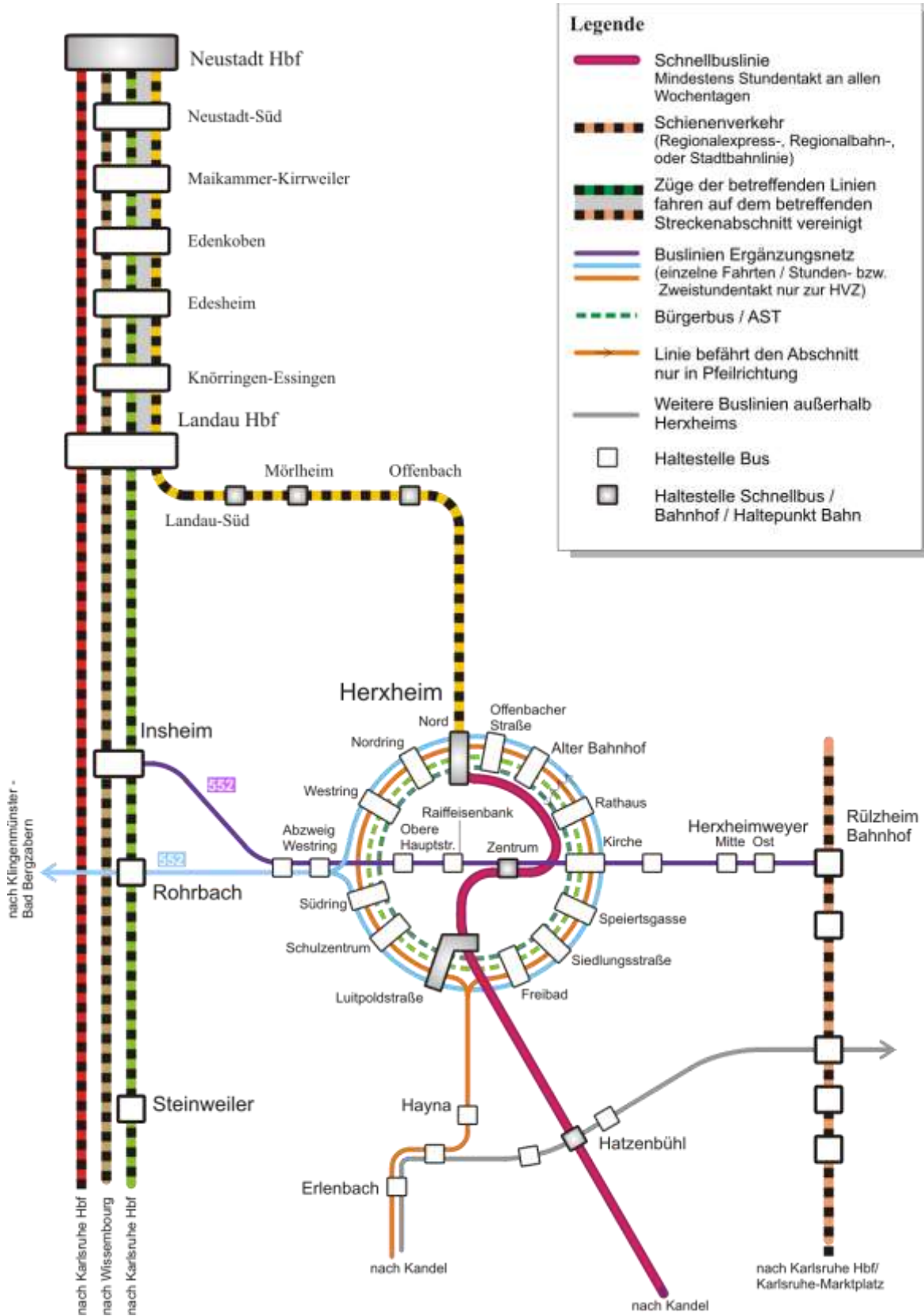


Abbildung 9 Liniennetzplan für alle Angebotsvarianten mit Ausnahme der Variante B3. Netzgrafiken und Beispielfahrpläne finden sich in der Anlage.

4.3 Variante C: Angebotsausbau West – Zukünftige Verbindung nach Insheim und Rohrbach

4.3.1 Kurzfristige Maßnahme –große Wirkung: Halt der RB53 in Insheim

Die beiden auf dem Gebiet der Verbandsgemeinde Herxheim liegenden Haltepunkte Rohrbach und Insheim werden, abgesehen vom morgendlichen Berufsverkehr, derzeit einmal stündlich pro Richtung von den Zügen der Regionalbahnlinie 51 (Neustadt – Karlsruhe) bedient.

Die Regionalbahnlinie 53, welche von Neustadt nach Wissembourg verläuft, verkehrt ohne Halt zwischen Landau und Winden. Im Gegensatz zu Insheim und Rohrbach haben auch die kleineren Gemeinden entlang der Strecke Landau-Neustadt jeweils zwei Verbindungen pro Stunde und Richtung, da dort beide Regionalbahnlinien alle Zwischenhalte bedienen.

Ein Halt der RB 53 an allen Haltepunkten zwischen Landau und Winden (Insheim, Rohrbach und Steinweiler) ist aus fahrplantechnischen Gründen zumindest kurz- und mittelfristig nicht möglich (die Wendezeit der RB53 am Bahnhof Wissembourg liegt bei 6 Minuten und lässt somit eine Fahrzeitverlängerung von ca. 8 Minuten, welche bei drei zusätzlichen Zwischenhalten entstehen würde, nicht zu).

Allerdings ist die Einrichtung von nur einem Zwischenhalt dieser Linie auf dem Gebiet der VG Herxheim (also in Insheim oder Rohrbach) möglich. Dieser sollte daher auch gegenüber dem für den Schienenverkehr zuständigen Aufgabenträger (ZSPNV-Süd) eingefordert werden. Obwohl für jeden weiteren Zwischenhalt auf dem Streckenabschnitt Landau – Winden ca. zwei Minuten Fahrzeitverlängerung eingerechnet werden müssen, würde sich für die RB53 die Wendezeit im Bahnhof Wissembourg lediglich von sechs auf fünf Minuten verringern (vorhandene Haltezeitreserven im Bahnhof Winden).

Vorteile eines solchen weiteren Regionalbahnhaltes, insbesondere wenn er in Insheim eingelegt wird, ergeben sich auch für die Ortsgemeinde Herxheim:

- Die Züge der RB53 kämen in Insheim kurz vor bzw. kurz nach der vollen Stunde zum halten, das Ruftaxi könnte im Gegensatz zu heutigem Angebot jeweils direkte Anschlüsse in beide Richtungen vermitteln (in Südrichtung nach Wissembourg statt Karlsruhe - die Relation nach Karlsruhe wird bereits mit dem heutigem Busangebot schneller und häufiger über Rülzheim bzw. Kandel bedient)
- Auch bei einer Beibehaltung des Status quo auf der derzeitigen Buslinie Landau – Herxheim würde Herxheim zu den Verkehrszeiten des Ruftaxi in Kombination mit der RB53 eine halbstündliche Verkehrsanbindung in und aus Richtung Neustadt – Landau erhalten.
- Herxheim erhielte erstmals eine schnelle Verkehrsanbindung zum Bahnhof Wissembourg, da dieser inzwischen auch eine wichtige Anschlussfunktion für Fahrten innerhalb des Kreises SÜW hat (Buslinien nach Schweigen, Rechtenbach, Dahn etc.) wird insbesondere der Freizeit- und Ausflugsverkehr gestärkt).
- Zumindest an Wochenenden erhielte die Verbandsgemeinde Herxheim erstmals eine Direktverbindung nach Strasbourg und dort Anschluss an den Schienenfernverkehr (Hochgeschwindigkeitszüge TGV nach Paris, Lyon, Marseille, Basel, Zürich etc.). Bei einem weiteren (durchaus angedachten) Ausbau der über Wissembourg hinausge-

henden Direktverbindungen nach Strasbourg wäre auch dies ein positiver Standortfaktor für die Gemeinden der VG Herxheim

Tabelle 11 zeigt einen Auszug aus dem gegenwärtigen Fahrplanangebot. Zum Vergleich in Tabelle 12 die geänderten Fahrzeiten bei einem Zwischenhalt der RB53 in Insheim.

Linie	RB53	RE6	RB51	RB53	RE6	RB51
Neustadt (Weinstr.) Hbf	9:36	10:09	10:16	10:36	11:09	11:16
Neustadt (Weinstr.) Süd	9:38		10:19	10:38		11:19
Maikammer-Kirrweiler	9:43		10:23	10:43		11:23
Edenkoben	9:47		10:26	10:47		11:26
Edesheim	9:50		10:29	10:50		11:29
Knöringen-Essingen	9:54		10:33	10:54		11:33
Landau (Pfalz) Hbf	9:57	10:21	10:37	10:57	11:21	11:37
Landau (Pfalz) Hbf	9:58	10:22	10:38	10:58	11:22	11:38
Insheim			10:43			11:43
Rohrbach			10:46			11:46
Steinweiler			10:49			11:49
Winden an	10:07	10:30	10:52	11:07	11:30	11:52
Winden ab	10:09	10:31	10:54	11:09	11:31	11:54

Tabelle 11

Linie	RB53	RE6	RB51	RB53	RE6	RB51
Neustadt (Weinstr.) Hbf	9:36	10:09	10:16	10:36	11:09	11:16
Neustadt (Weinstr.) Süd	9:38		10:19	10:38		11:19
Maikammer-Kirrweiler	9:43		10:23	10:43		11:23
Edenkoben	9:47		10:26	10:47		11:26
Edesheim	9:50		10:29	10:50		11:29
Knöringen-Essingen	9:54		10:33	10:54		11:33
Landau (Pfalz) Hbf	9:57	10:21	10:37	10:57	11:21	11:37
Landau (Pfalz) Hbf	9:58	10:22	10:38	10:58	11:22	11:38
Insheim	10:03		10:43	11:03		11:43
Rohrbach			10:46			11:46
Steinweiler			10:49			11:49
Winden an	10:09	10:30	10:52	11:09	11:30	11:52
Winden ab	10:10	10:31	10:54	11:10	11:31	11:54

Tabelle 12

4.3.2 Geringfügige Anpassung beim Ruftaxi – systematisches Angebot

Wie in Kapitel 4.3.1 beschrieben ergäbe ein Zwischenhalt der RB53 in Insheim die Möglichkeit, das Angebot des AST im Rahmen eines Zweistundentaktes zu systematisieren. Derzeit findet man wechselnde Zeitabstände (ca. 90 bis ca. 150 Minuten) zwischen den Fahrten vor.

Eine Umstellung auf den Zweistundentakt würde Montags bis Freitags lediglich eine weitere Fahrt (7 statt 6) erforderlich machen.

Eine darüber hinausgehende Aufstockung des Fahrtenangebotes um beispielsweise eine weitere Fahrt an Werktagen würde Arbeitnehmern aus Insheim und Rohrbach die Erreichbarkeit Herxheims vor 8 Uhr ermöglichen.

Fahrplanentwurf Ruftaxi

Ruftaxi 5929		Herxheim - Insheim - Rohrbach - Herxheim					
Werktags außer Samstags							
Herxheim Bahnhof	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	
Herxheim Rathaus	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	
Herxheim Schulzentrum	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	
Herxheim Gewerbepark West	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	
Insheim Bahnhof	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53	
<i>Insheim Bahnhof</i>	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	
<i>Landau Hbf</i>	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	
<i>Neustadt Hbf</i>	8:24	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	
<i>Insheim Bahnhof</i>	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	
<i>Winden</i>	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	
<i>Wissembourg</i>	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	
<i>Wissembourg</i>	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32	
<i>Winden</i>	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52	
<i>Insheim Bahnhof</i>	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	
<i>Neustadt Hbf</i>	7:36	9:36	11:36	13:36	15:36	17:36	
<i>Landau Hbf</i>	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	
<i>Insheim Bahnhof</i>	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	
Insheim Bahnhof	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	
Insheim Katholische Kirche	8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08	
Insheim Dorfplatz	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	
Rohrbach Landauer Straße	8:14	10:14	12:14	14:14	16:14	18:14	
Rohrbach Dorfgemeinschaftshaus	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16	
Herxheim Gewerbepark West	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21	18:21	
Herxheim Schulzentrum	8:24	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	
Herxheim Rathaus	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27	
Herxheim Bahnhof	8:29	10:29	12:29	14:29	16:29	18:29	

4.3.3 Bürgerbus „Herxheimer Ring“

Bei einer künftigen Anbindung Herxheims mit Bahn oder Schnellbus ergibt sich neben dem Vorteil der deutlich verkürzten Reisezeiten auch die Frage, wie die Flächenerschließung Herxheims mit möglichst vielen Haltestellen auch künftig gewährleistet werden kann. Ein Grundangebot wird auch weiterhin die Linie 554 Herxheim – Kandel darstellen, der Linienweg dieser Linie kann wie bisher Herxheim in Kreisform durchfahren und somit viele Haltestellen anbinden.

Gleichzeitig bieten die vorgeschlagenen Angebotsvarianten sowohl im Bereich Schnellbus als auch mehrheitlich bei der Bahnreaktivierung die Möglichkeit, eine Herxheimer Ringlinie, betrieben in Form eines Bürgerbusses, mit nur einem Fahrzeug im Stundentakt sowohl im Uhrzeiger- als auch gegen den Uhrzeigersinn zu befahren.

Die Frage der Taktdichte ist beim System Bürgerbus in erster Linie von der Anzahl der freiwilligen Fahrerinnen und Fahrer, aber auch vom Betriebskostenzuschuss der Gemeinde abhängig.

4.3.4 Herxheim – Rohrbach – Heuchelheim – (Klingenmünster / Bad Bergzabern)

Die Realisierungschance einer neuen Ost-West-Linie über Rohrbach hinaus in den Raum Billigheim / Klingenmünster / Bad Bergzabern kann aus Zeitgründen an dieser Stelle nur ansatzweise besprochen werden. Gleichwohl soll sie als eine mittel- bis langfristige Verbesserungsmöglichkeit kurz erörtert werden.

Entscheidend für den Erfolg einer solchen Linie wäre ein Angebotskonzept, welches Fahrgastpotenziale jenseits der durch die neue Linie verknüpften Orte durch eine optimale Netzverknüpfung erschließen würde.

Herxheim / Rohrbach sowie die Gemeinden westlich von Rohrbach generieren im reinen Binnenverkehr nicht genügend Fahrgastpotenziale, um ein systematisches Busangebot jenseits vom Schülerverkehr zu rechtfertigen. Erst durch die Sicherstellung eines Anschlusses am Bahnhof Rohrbach von Zügen aus Richtung Karlsruhe an die Busse in Richtung Billigheim – Klingenmünster würde sich dies ändern. Mit diesem Anschluss profitieren letztgenannte Orte von spürbaren Reisezeitverkürzungen sowie einer Reduzierung der notwendigen Umsteigevorgänge nach bzw. von Karlsruhe / Wörth und Kandel.

Indirekt macht sich für diesen Aspekt auch die deutliche Verbesserung der Anbindung Herxheims nach Wörth bemerkbar: Dank der neuen Schnellbuslinie Landau – Herxheim – Wörth wäre ganztägig ein dichter Taktverkehr mit guten Anschlüssen zum übrigen Zug- und Busverkehr für Herxheim gesichert. In der Ost-West-Richtung müsste damit am Bahnhof Rohrbach nicht der Anschluss von Herxheim zu den Zügen nach Karlsruhe gewährleistet werden, sondern der Fokus könnte ausschließlich auf gute Anschlüssen von Karlsruhe – Wörth über Rohrbach nach Billigheim / Klingenmünster gelegt werden.

Das in den letzten Jahren deutlich verbesserte Busangebot im Landkreis Südliche Weinstraße hat dank größtenteils durchgehender Taktverkehre an vielen Stellen zeitliche Knotenpunkte (Bahnhöfe / Haltestellen, an denen Busse und / oder Züge nahe zeitgleich eintreffen und abfahren) entstehen lassen, wo sich neuen Buslinien optimale Verknüpfungsmöglichkeiten bieten. Einer über Rohrbach hinaus geführten Ost-West-Linie bietet sich eine solche Verknüpfungsmöglichkeit in Heuchelheim.

In der Anlage finden sich Fahrplanbeispiele für eine solche neue Ost-West-Verbindung.

Exkurs:

der 40 Minutentakt – ein Sonderfall als sinnvoller Kompromiss für Herxheim – Landau zur Hauptverkehrszeit

Bei der Frage, ob eine reaktivierte Bahnstrecke Landau – Herxheim zumindest zu den Hauptverkehrszeiten zweimal pro Stunde und Richtung (Analog zum derzeitigen Busangebot) vom Zug bedient werden könnte, zeigt sich, dass auch ein temporärer Halbstundentakt zusätzliche, nicht unerhebliche Investitionskosten, und damit eine zusätzliche Verteuerung der Reaktivierung nach sich ziehen würde. Da aber gleichzeitig in der HVZ ein „nur“ stündliches Angebot einen Rückschritt zum bereits heute schon temporär im Halbstundentakt fahrenden Bus darstellen würde, soll an dieser Stelle kurz aufgezeigt werden, warum ein 40-Minutentakt zur HVZ eine sinnvolle Kompromisslösung darstellen könnte.

40-Minutentakte sind im Bahnverkehr in Deutschland nur vereinzelt anzutreffen. Der Regelfall ist, abgeleitet vom Zweistundentakt, die Verdichtung auf Stunden- Halbstunden- und (in den Ballungsräumen) der 15-Minutentakt. Bei einzelnen S-Bahn-Systemen (auch in Teilbereichen der Stadtbahn Karlsruhe) sind abgeleitet vom Stundentakt eine weitere Verdichtung auf 20- bzw. 10-Minutentakte üblich. Man spricht jeweils von einer sogenannten Taktfamilie (Abstände von jeweils 120- 60- 30- oder 15-Minuten) oder (120-60-20-10). Das Angebot an Fahrplankilometern wird also in jedem Verdichtungsschritt einmal verdoppelt, bei der Taktfamilie 120-60-20-10 erfolgt allerdings bei der Verdichtung vom 60 auf den 20-Minutentakt eine Verdreifachung.

Nachteil Merkbarkeit: auf den ersten Blick erscheint ein 40 Minutentakt insbesondere hinsichtlich der Merkbarkeit für die Kunden als ein Nachteil gegenüber einem 60 Minutentakt bzw, dessen Verdichtung auf den Halbstundentakt zur HVZ. Dieser Nachteil relativiert sich aber bzw. kann durch entsprechende „erklärende“ Marketingmaßnahmen den Kunden nähergebracht werden. Ein 40-Minutentakt ist nichts anderes als ein Zweistundentakt mit jeweils zwei „Zwischenfahrten“. Beispiel: Abfahrten um 16:32, 17:12, 17:52, 18:32, 19:12 usw.. Der Kunde merkt sich nur eine Abfahrtszeit (z.B.16:32) und dass sich nachfolgend alle zwei Stunden eine weitere Abfahrt ergibt (also 16:32, 18:32, 20:32). Ergänzend dazu (und das ist der einzige „Zusatzschritt, der die Merkbarkeit gegenüber einem Stundentakt etwas erschwert) merkt sich der Nutzer noch, dass zwischen den zweistündlichen Abfahrten noch jeweils zwei weitere, zeitlich gleichmäßig verteilte Abfahrten befinden.

Im Falle der

5 Zusammenfassung

Die Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes in Kapitel 1 führt zum Ergebnis, dass Herxheim hinsichtlich der Reisezeiten und des Fahrplanangebotes ein gegenüber den anderen großen Gemeinden im Landkreis SÜW unzureichendes Verkehrsangebot aufweist.

In Kapitel 2 werden Möglichkeiten zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation aufgezeigt, in Kapitel 2.1 wird die Einrichtung einer Schnellbuslinie Landau – Herxheim – Wörth vorgeschlagen und der finanzielle Mehraufwand aufgezeigt. Dabei zeigt sich, dass deutliche Reisezeitverkürzungen insbesondere zum Oberzentrum Karlsruhe mit einer solchen Schnellbusverbindung erzielbar sind.

In 2.2 werden mögliche Betriebskonzepte einer Schienenverbindung Herxheim – Landau – (Neustadt) vorgestellt. Insbesondere bei der hier angestellten vergleichenden Betrachtung von bislang in Rheinland-Pfalz reaktivierten Schienenstrecken und der Strecke Landau-Herxheim (Tabelle 5) zeigt sich hinsichtlich Einwohnerzahl und potenzieller Nachfrage, dass ein direkter Anschluss Herxheims an das Schienennetz des Rheinland-Pfalz-Taktes längst überfällig ist!

6 Handlungsempfehlung

Bezüglich der Umsetzung bzw. Priorisierung der vorgestellten ÖPNV-Ausbauoptionen werden den politischen Entscheidungsträgern in Herxheim folgende Handlungsempfehlungen gegeben:

Übergeordnete Instanzen sensibilisieren

- Kontaktaufnahme mit dem Ministerium für Inneres, Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz mit dem Tenor, dass:
 - Herxheim als Mittelzentrum einen Anschluss an den RLP-Takt bis spätestens 2023 anstrebt und hierzu entsprechende Planungen und Finanzierungsmöglichkeiten Seitens des Landes bzw. des zuständigen Zweckverbandes aufzuzeigen sind.
 - der Ende des Jahres 2017 auslaufende Trassensicherungsvertrag noch ein weiteres Mal verlängert / erneuert werden sollte.

Alternativ zu einer solchen Vertragsverlängerung könnten, (wie dies auch bei den Strecken Alzey - Kirchheimbolanden und Heimbach – Baumholder in der Vergangenheit geschah), auch für die Strecke Landau – Herxheim Kaufverhandlungen mit DB-Netz angestrebt werden, mit dem Ziel, diese Strecke in regionale Trägerschaft zu übergeben und zwecks Betrieb an eine Infrastrukturgesellschaft (z.B RP-Eisenbahn, AVG etc.) zu verpachten.

Gesprächen mit dem ZSPNV-Süd und der Kreisverwaltung SÜW

- Aufnahme von Gesprächen mit dem ZSPNV-Süd und der Kreisverwaltung SÜW hinsichtlich der Frage, welche mittelfristigen Verbesserungsmöglichkeiten beim Verkehrsangebot möglich sind. Dabei muss klar gemacht werden, dass Herxheim als größte Gemeinde des Landkreises Südliche Weinstraße den Fortbestand des Status quo und damit die Benachteiligung gegenüber anderen großen SÜW-Gemeinden nicht akzeptieren kann.

Als kurzfristige Verbesserungsmöglichkeit (Fahrplanwechsel Dezember 2016) muss dabei der Halt der Regionalbahnlinie 53 Neustadt – Wissembourg im Bereich der Verbandsgemeinde Herxheim (siehe Kapitel 4.3.1) gefordert werden.

Aufwandsarme Verbesserung kurzfristig umsetzen

- Das Ruftaxi innerhalb der Verbandsgemeinde Herxheim sollte Montags bis Freitags bei kurzfristiger Einführung eines Haltes der Regionalbahnlinie 53 in Insheim von 6 auf 7 Fahrten aufgestockt und der Fahrplan auf einen exakten Zweistudentakt umgestellt werden. Anschlüsse sollte das Ruftaxi am Haltepunkt Insheim dann an die Züge der RB53 gewähren.

7 Anlagen

Anlage A

Fahrplanentwurf Angebotsvariante A-2

SB 554		Landau Hauptbahnhof - Herxheim - Wörth										
Werktags außer Samstags												
Neustadt (Weinstr.) Hbf		5:06	5:29		6:36	6:59	7:36	8:09	8:36	9:09	9:36	10:09
Landau Hbf		5:27	5:51		6:57	7:12	7:57	8:21	8:57	9:21	9:57	10:21
Landau Hbf		5:31	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:01	9:31	10:01	10:31
Offenbach Friedhof		5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40
Offenbach Hauptstraße Süd		5:42	6:12	6:42	7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42
Herxheim Bahnhof	5:25	5:47	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47
Herxheim Mitte	5:26	5:48	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48
Herxheim Luitpoldstraße	5:30	5:52	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52
Hatzenbühl Kirchstraße	5:36	5:58	6:28	6:58	7:28	7:58	8:28	8:58	9:28	9:58	10:28	10:58
Wörth Bahnhof	5:47	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09	9:39	10:09	10:39	11:09
Wörth Bahnhof			6:46		7:51		8:44	9:23	9:44	10:23	10:44	11:23
Karlsruhe Hbf			7:00		8:03		8:54	9:40	9:54	10:40	10:54	11:40
Wörth Bahnhof	5:53	6:13		7:13	7:42	8:13		9:13	9:53	10:13	10:53	11:13
Karlsruhe Siemens	6:07	6:27		7:27	7:57	8:27		9:27	10:07	10:27	11:07	11:27
Karlsruhe Europaplatz	6:22	6:42		7:42	8:12	8:42		9:42	10:22	10:42	11:22	11:42
Wörth Bahnhof			6:45	7:14	7:45		8:46		9:46		10:46	
Wörth Rathaus			6:50	7:20	7:50		8:51		9:51		10:51	

Neustadt (Weinstr.) Hbf	10:36	11:09	11:36	12:09	12:36	13:09	13:36	14:09	14:36	15:09	15:36	16:09
Landau Hbf	10:57	11:21	11:57	12:21	12:57	13:21	13:57	14:21	14:57	15:21	15:57	16:21
Landau Hbf	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31
Offenbach Friedhof	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40
Offenbach Hauptstraße Süd	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42
Herxheim Bahnhof	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47
Herxheim Mitte	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48
Herxheim Luitpoldstraße	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52
Hatzenbühl Kirchstraße	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58
Wörth Bahnhof	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09
Wörth Bahnhof	11:44		12:44		13:44		14:44		15:44		16:44	
Karlsruhe Hbf	11:54		12:54		13:54		14:54		15:54		16:54	
Wörth Bahnhof	11:53	12:13	12:53	13:13	13:53	14:13	14:53	15:13	15:53	16:13	16:53	17:13
Karlsruhe Siemens	12:07	12:27	13:07	13:27	14:07	14:27	15:07	15:27	16:07	16:27	17:07	17:27
Karlsruhe Europaplatz	12:22	12:42	13:22	13:42	14:22	14:42	15:22	15:42	16:22	16:42	17:22	17:42
Wörth Bahnhof	11:46		12:46		13:46		14:46		15:46		16:46	
Wörth Rathaus	11:51		12:51		13:51		14:51		15:51		16:51	

Neustadt (Weinstr.) Hbf	16:36	17:09	17:36	18:09	18:36	19:09	19:36	20:09	21:04	22:26		
Landau Hbf	16:57	17:21	17:57	18:21	18:57	19:21	19:57	20:21	21:22	22:47		
Landau Hbf	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:01	20:31	21:31	23:01		
Offenbach Friedhof	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:40	23:10		
Offenbach Hauptstraße Süd	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:42	21:42	23:12		
Herxheim Bahnhof	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:47	21:47	23:17		
Herxheim Mitte	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	20:48	21:48	23:18		
Herxheim Luitpoldstraße	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22	20:52	21:52	23:22		
Hatzenbühl Kirchstraße	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:58		20:58	21:58			
Wörth Bahnhof	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:09		21:09	22:09			
Wörth Bahnhof	17:44		18:44		19:44							
Karlsruhe Hbf	17:54		18:54		19:54							
Wörth Bahnhof	17:53	18:13	18:53	19:13	19:53	20:13		21:13	22:13			
Karlsruhe Siemens	18:07	18:27	19:07	19:27	20:07	20:27		21:27	22:27			
Karlsruhe Europaplatz	18:22	18:42	19:22	19:42	20:22	20:42		21:42	22:42			
Wörth Bahnhof	17:46		18:46		19:46	20:26						
Wörth Rathaus	17:51		18:51		19:51	20:31						

Fahrplanentwurf Angebotsvariante 1.3

SB 554

Landau Messplatz - LD Hauptbahnhof - Herxheim - Wörth

Werktags außer Samstags

Landau Universität / Messplatz				6:23	6:53	7:23	7:53	8:23	8:53	9:23	9:53	10:23
Landau Deutsches Tor				6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26
Neustadt (Weinstr.) Hbf		5:06	5:29		6:36	6:59	7:36	8:09	8:36	9:09	9:36	10:09
Landau Hbf		5:27	5:51		6:57	7:12	7:57	8:21	8:57	9:21	9:57	10:21
Landau Hbf		5:31	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:01	9:31	10:01	10:31
Offenbach Friedhof		5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40
Offenbach Hauptstraße Süd		5:42	6:12	6:42	7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42
Herxheim Bahnhof	5:25	5:47	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47
Herxheim Mitte	5:26	5:48	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48
Herxheim Luitpoldstraße	5:30	5:52	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52
Hatzenbühl Kirchstraße	5:36	5:58	6:28	6:58	7:28	7:58	8:28	8:58	9:28		10:28	
Wörth Bahnhof	5:47	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09	9:39		10:39	
Wörth Bahnhof			6:46		7:51		8:44	9:23	9:44		10:44	
Karlsruhe Hbf			7:00		8:03		8:54	9:40	9:54		10:54	
Wörth Bahnhof	5:53	6:13		7:13	7:42	8:13		9:13	9:53		10:53	
Karlsruhe Siemens	6:07	6:27		7:27	7:57	8:27		9:27	10:07		11:07	
Karlsruhe Europaplatz	6:22	6:42		7:42	8:12	8:42		9:42	10:22		11:22	
Wörth Bahnhof			6:45	7:14	7:45		8:46	9:46			10:46	
Wörth Rathaus			6:50	7:20	7:50		8:51	9:51			10:51	
Landau Universität / Messplatz	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23
Landau Deutsches Tor	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26
Neustadt (Weinstr.) Hbf	10:36	11:09	11:36	12:09	12:36	13:09	13:36	14:09	14:36	15:09	15:36	16:09
Landau Hbf	10:57	11:21	11:57	12:21	12:57	13:21	13:57	14:21	14:57	15:21	15:57	16:21
Landau Hbf	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31
Offenbach Friedhof	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40
Offenbach Hauptstraße Süd	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42
Herxheim Bahnhof	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47
Herxheim Mitte	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48
Herxheim Luitpoldstraße	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52
Hatzenbühl Kirchstraße	11:28		12:28		13:28		14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58
Wörth Bahnhof	11:39		12:39		13:39		14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09
Wörth Bahnhof	11:44		12:44		13:44		14:44		15:44		16:44	
Karlsruhe Hbf	11:54		12:54		13:54		14:54		15:54		16:54	
Wörth Bahnhof	11:53		12:53		13:53		14:53	15:13	15:53	16:13	16:53	17:13
Karlsruhe Siemens	12:07		13:07		14:07		15:07	15:27	16:07	16:27	17:07	17:27
Karlsruhe Europaplatz	12:22		13:22		14:22		15:22	15:42	16:22	16:42	17:22	17:42
Wörth Bahnhof	11:46		12:46		13:46		14:46		15:46		16:46	
Wörth Rathaus	11:51		12:51		13:51		14:51		15:51		16:51	
Landau Universität / Messplatz	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	19:53	20:23	21:23	22:53		
Landau Deutsches Tor	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:56	20:26	21:26	22:56		
Neustadt (Weinstr.) Hbf	16:36	17:09	17:36	18:09	18:36	19:09	19:36	20:09	21:04	22:26		
Landau Hbf	16:57	17:21	17:57	18:21	18:57	19:21	19:57	20:21	21:22	22:47		
Landau Hbf	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:01	20:31	21:31	23:01		
Offenbach Friedhof	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:40	23:10		
Offenbach Hauptstraße Süd	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:42	21:42	23:12		
Herxheim Bahnhof	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:47	21:47	23:17		
Herxheim Mitte	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	20:48	21:48	23:18		
Herxheim Luitpoldstraße	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22	20:52	21:52	23:22		
Hatzenbühl Kirchstraße	17:28	17:58	18:28	18:58		19:58		20:58	21:58			
Wörth Bahnhof	17:39	18:09	18:39	19:09		20:09		21:09	22:09			
Wörth Bahnhof	17:44		18:44									
Karlsruhe Hbf	17:54		18:54									
Wörth Bahnhof	17:53	18:13	18:53	19:13		20:13		21:13	22:13			
Karlsruhe Siemens	18:07	18:27	19:07	19:27		20:27		21:27	22:27			
Karlsruhe Europaplatz	18:22	18:42	19:22	19:42		20:42		21:42	22:42			
Wörth Bahnhof	17:46		18:46			20:26						
Wörth Rathaus	17:51		18:51			20:31						

Anlage B

Fahrplanentwurf Angebotsvariante 1.3

SB 554		Landau Messplatz - LD Hauptbahnhof - Herxheim - Wörth										
Sonntags												
Landau Universität / Messplatz				11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53
Landau Deutsches Tor				11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56
<i>Neustadt (Weinstr.) Hbf</i>		9:09	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36
<i>Landau Hbf</i>		9:21	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57
Landau Hbf		9:31	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01
Offenbach Friedhof		9:40	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10
Offenbach Hauptstraße Süd		9:42	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12
Herxheim Bahnhof	8:17	9:47	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17
Herxheim Mitte	8:18	9:48	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18
Herxheim Luitpoldstraße	8:22	9:52	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22
Hatzenbühl Kirchstraße	8:28	9:58	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28
Wörth Bahnhof	8:39	10:09	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39
<i>Wörth Bahnhof</i>	8:44		11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44
<i>Karlsruhe Hbf</i>	8:54		11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54
<i>Wörth Bahnhof</i>	8:53	10:13	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53
<i>Karlsruhe Siemens</i>	9:07	10:27	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07
<i>Karlsruhe Europaplatz</i>	9:22	10:42	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22
<i>Wörth Bahnhof</i>	8:46		11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46
<i>Wörth Rathaus</i>	8:51		11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51
Landau Universität / Messplatz	21:23	22:53										
Landau Deutsches Tor	21:26	22:56										
<i>Neustadt (Weinstr.) Hbf</i>	21:04	22:26										
<i>Landau Hbf</i>	21:22	22:47										
Landau Hbf	21:31	23:01										
Offenbach Friedhof	21:40	23:10										
Offenbach Hauptstraße Süd	21:42	23:12										
Herxheim Bahnhof	21:47	23:17										
Herxheim Mitte	21:48	23:18										
Herxheim Luitpoldstraße	21:52	23:22										
Hatzenbühl Kirchstraße	21:58											
Wörth Bahnhof	22:09											
<i>Wörth Bahnhof</i>												
<i>Karlsruhe Hbf</i>												
<i>Wörth Bahnhof</i>	22:13											
<i>Karlsruhe Siemens</i>	22:27											
<i>Karlsruhe Europaplatz</i>	22:42											
<i>Wörth Bahnhof</i>												
<i>Wörth Rathaus</i>												

Fahrplanentwurf Angebotsvariante B-3

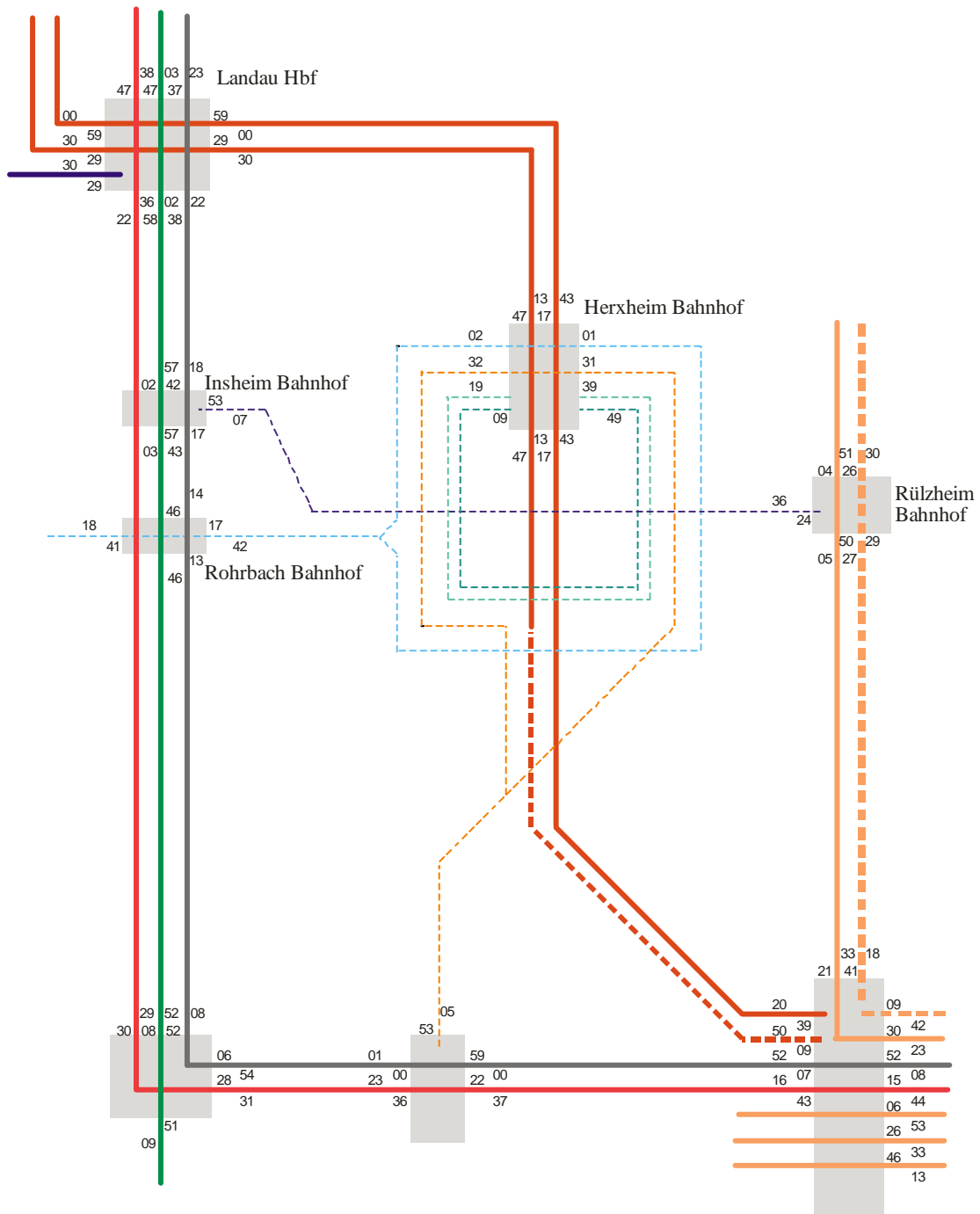
R 58**(Neustadt) - Landau - Herxheim**

Gesamtverkehr Neustadt - Landau nicht dargestellt

Sonn- und Feiertage

Neustadt (Weinstr.) Hbf	7:00		7:36		8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36
Neustadt (Weinstr.) Süd	7:02		7:38		8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38
Maikammer-Kirrweiler	7:07		7:43		8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43
Edenkoben	7:11		7:47		8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47
Edesheim	7:14		7:50		8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50
Knöringen-Essingen	7:18		7:54		8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54
Landau (Pfalz) Hbf	7:21		7:57		8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57
Landau (Pfalz) Hbf		7:25		8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02
Offenbach		7:31		8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08
Herxheim Bahnhof		7:37		8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14
<i>Herxheim Bahnhof</i>				8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17
<i>Herxheim Mitte/Altenzentrum</i>				8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19
<i>Herxheim Süd/Luitpoldstraße</i>				8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22
<i>Hatzenbühl</i>				8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28
<i>Wörth Bahnhof</i>				8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40
Neustadt (Weinstr.) Hbf	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36		21:36					
Neustadt (Weinstr.) Süd	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38		21:38					
Maikammer-Kirrweiler	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43		21:43					
Edenkoben	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47		21:47					
Edesheim	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50		21:50					
Knöringen-Essingen	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54		21:54					
Landau (Pfalz) Hbf	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57		21:57					
Landau (Pfalz) Hbf	17:02	18:02	19:02	20:02		21:02		22:02				
Offenbach	17:08	18:08	19:08	20:08		21:08		22:08				
Herxheim Bahnhof	17:14	18:14	19:14	20:14		21:14		22:14				
<i>Herxheim Bahnhof</i>	17:17	18:17	19:17	20:17		21:17						
<i>Herxheim Mitte/Altenzentrum</i>	17:19	18:19	19:19	20:19		21:19						
<i>Herxheim Süd/Luitpoldstraße</i>	17:22	18:22	19:22	20:22		21:22						
<i>Hatzenbühl</i>	17:28	18:28	19:28	20:28		21:28						
<i>Wörth Bahnhof</i>	17:40	18:40	19:40	20:40		21:40						

Anlage C



Literaturverzeichnis

Förster S., Gehrman Dipl.Ing. P., Kudling P., (1999): Reaktivierung der Strecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim, Darmstadt

Frank P., Friedrich M., Schlaich J., (2008) Betriebskosten von Busverkehren schnell und genau ermitteln, Der Nahverkehr, Heft 11, Alba Fachverlag, Düsseldorf

Beck A., Dr.Walter M., (2010) Entwicklung von Bestellerentgelten bei Ausschreibungen im Busverkehr in Deutschland,

VRN-Jahresbericht 2013 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370/07

http://www.vrn.de/mam/vrn/unternehmen/gesamtbericht_zrn_vo_1370_2013.pdf

<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/292363/>

<http://www.landtag.rlp.de/landtag/drucksachen/748-14.pdf>

<http://www.falk.de/routenplaner>

Abkürzungen

AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (Betreiberin der Stadtbahnlinie Germersheim – Karlsruhe)
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LSA	Lichtsignal Anlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SÜW	Südliche Weinstraße
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
ZSPNV-Süd	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd, (Sitz in Kaiserslautern, Zuständig für Organisation und Bestellung des SPNV im südlichen Rheinland-Pfalz)