

---

## Positionspapier der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN im Orts- und Verbandsgemeinderat zum Plankonzept ÖPNV-Verbesserung in Herxheim

Erstellt anlässlich der ÖPNV-Informationsveranstaltung am 13.3.2019 und der anstehenden Beratung auf Ebene der Ortsgemeinde (28.3.2019 und der Verbandsgemeinde (29.3.2019)

### Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung / Veranlassung.....	1
Grundsätzliches .....	1
Ad 1. Wünschenswerte Verknüpfung zu Bahnhaltdepunkten .....	3
Ad 2. Haltestellennetz innerhalb der OG Herxheim.....	3
Ad 3. Linienführung und Taktung der Fahrangebote .....	6
Ad 4. Umfang der Fahrangebote an Werktagen und Wochenenden .....	6
Ergänzende Anforderungen .....	6
Zusammenfassung der kurzfristigen Kommentierungsempfehlungen zum Plankonzept .....	7
Quellenangaben: .....	8

### Vorbemerkung / Veranlassung

Das vorliegende Positionspapier musste aufgrund der engen zeitlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der benötigten Vorlagen (3 Tage vor Beginn der anstehenden Beratungen in den Gremien der Orts- und Verbandsgemeinde) sehr kurzfristig erstellt werden (2 Tage). Es kann daher nicht ganz den formalen Anforderungen genügen, die für ein leichtes Verständnis der Sache wünschenswert erscheinen.

Primäre Zielsetzung ist es, Vorschläge für die Formulierung von Kommentierungen seitens der Orts-/Verbandsgemeinde gegenüber dem Plankonzept /3/ zu unterbreiten. Diese Formulierungsvorschläge leiten sich aus den folgenden Kapiteln ab und sind im letzten Kapitel dieser Unterlage zusammengefasst.

### Grundsätzliches

In Anbetracht der zeitlichen Situation im Planungsverlauf gehen wir davon aus, dass eine grundsätzliche Umgestaltung der Linienplanung im Hinblick auf die vorgesehene Umsetzung im Nahverkehrsplan für 2020 nun nicht mehr oder nur in geringem Umfang möglich ist.

Wir gehen bei der folgenden Erörterung von der Linienplanung aus, die von der Planerin des VRN, Frau Wind, am 13.3. im ÖPNV-Informationsgespräch präsentiert wurde /3/.

Der in /4/ vorgestellte Linienverlauf unterscheidet sich grundsätzlich, ist jedoch nach derzeitigem Kenntnisstand (vermutlich?) nicht mehr relevant.



Wir stellen jedoch nach Sichtung und der nun klarer gewordenen Planidee positiv fest, dass die von uns bisher eingebrachten Vorschläge zur ÖPNV-Gestaltung (siehe /1//5/) einen gewissen Niederschlag gefunden haben. Insofern könnte man trotz der zeitlich leider aus dem Ruder gelaufenen Zusammenarbeit zwischen den Rats- und Ausschussmitgliedern einerseits und der Verwaltung andererseits, bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2020 sozusagen mit einem „blauen Auge“ davonkommen.

Wir richten daher das Augenmerk darauf, den präsentierten Vorschlag prinzipiell zu akzeptieren und auf wichtige Merkmale hinzuweisen, die noch in die Planung einfließen sollten oder unbedingt beachtet werden müssten. Grundsätzlich sehen wir im Plankonzept das Potenzial, im Vergleich zur derzeitigen Situation der ÖPNV-Anbindung Herxheims Verbesserungen zu erzielen – ein weiterer Schritt auf dem Weg zum Ziel „Breites ÖPNV-Angebot mit hoher Akzeptanz“ erscheint möglich.

Erschwerend kommt hinzu, dass nur unzureichend Information über den zeitlichen Fahrplan vorliegen. Die Qualität der einzelnen Linien, die ja an ihren Endpunkten jeweils Anschlüsse zur Bahn herstellen sollen, lässt sich daher nur begrenzt beurteilen. Dies erschwert letztlich auch ein evtl. nötiges Abwägen der Linien gegeneinander hinsichtlich möglicher Vor- und Nachteile.

Bzgl. der derzeit vorliegenden Planung /3//4/ bzgl. Linienführung und Taktung sind aus unserer Sicht folgende Feststellungen zu treffen:

(Anmerkung: die nachfolgende Themen-Gliederung greift die Themenvorschläge auf, die Herr Bürgermeister Trauth in seiner Einladung für das am 28.3.2019 stattfindende Beratungsgespräch auf der Ebene der Ortsgemeinde vorgeschlagen hat)

---

## Ad 1. Wünschenswerte Verknüpfung zu Bahnhaltepunkten

Welche Bahnhaltepunkte von Herxheim aus zu erschließen sind, orientiert sich an den relevanten Bahnlinien:

- a) Karlsruhe – Germersheim
- b) Karlsruhe – Wörth - Kandel – Landau – Neustadt
- c) Wissembourg – Winden – Landau -Neustadt

Prinzipiell werden im Plankonzept diese Bahnlinien wie folgt erreicht:

- Bahnlinie a über die Bahnhaltepunkte Rülzheim und Rheinzabern
- Bahnlinie b und c über die Bahnhaltepunkte Landau, Rohrbach, Kandel

**Insofern erfüllt das Plankonzept eine Mindestanforderung und stellt eine Erweiterung gegenüber dem bis dato gegebenen Verknüpfungsangebot dar.**

Anmerkung (warum nur „Mindestanforderung“ / Schnellbuslinie nach Wörth):

Dass der für die Belange Herxheims in Richtung Karlsruhe günstigste Bahnhaltepunkt „Wörth“ derzeit angeblich nicht mehr einbezogen werden kann (Vorschlag Schnellbuslinie Landau-Herxheim-Wörth – siehe /1/), wird mit großem Bedauern zur Kenntnis genommen. **Diese Variante muss seitens der Gemeinde für die weiteren Bemühungen der ÖPNV-Verbesserungen jedoch unbedingt angestrebt und auch jetzt schon gegenüber den Planern eingefordert werden.**

Insbesondere sollte hier aufmerksam registriert werden, dass auch gutachterliche Positionen kritisch hinterfragt werden müssen. Im vorliegenden Fall betrifft dies die Feststellungen bzgl. eines sogenannten konkurrierenden Parallelverkehrs, der sich bei direkter Bus-Anbindung nach Wörth wegen der zwischen Jockgrim und Wörth existierenden Schienenverbindung ergeben würde (Siehe /4/). Dass diese Sichtweise faktisch nicht haltbar ist, wurde bereits 2015 in /1/ ausführlich dargelegt. Warum die darin enthaltene Argumentation vom Gutachter nicht aufgenommen wurde, bleibt unklar.

Die Ziele Landau und Kandel haben eine höhere Gewichtung, da sie selbst als Mittel- bzw. Unterzentrum ein höheres Potenzial haben, Zielort zu sein.

Rohrbach, Rülzheim und Rheinzabern sind eher Umstiegsstellen. Rheinzabern könnte jedoch für die Zielrichtung Karlsruhe gegenüber Kandel zu bevorzugen sein, sofern die Anbindung sowohl an Wertagen als auch am Wochenende mit „normalen“ Umstiegszeiten erreicht werden kann. Kandel weist eine für den Busanschluss ungünstige zeitliche Lage der Regionalexpresszüge auf.

### Aspekt Tarife

Die Anbindung an die Bahnlinie in Wörth oder Rheinzabern statt in Rülzheim bedeutet für den Nutzer in Richtung Karlsruhe insofern einen zusätzlichen Vorteil, als damit eine Tarifwabe weniger durchfahren wird. Der Fahrpreis entspricht damit dem über die Relationen Rohrbach/Kandel.

## Ad 2. Haltestellennetz innerhalb der OG Herxheim

Die Akzeptanz des ÖPNV hängt sehr von der Erreichbarkeit der Haltepunkte ab.

Das vorliegende Plankonzept weist diesbezüglich noch Mängel/Diskussionsbedarf auf. Mit dem schwerpunktmäßigen Verlauf über die Speiertsgasse (Linie 555 und 553) wird der Westen bzw.

Südwesten zu stark abgekoppelt. (Umstiegsszenarien sollten möglichst vermieden werden, da sie grundsätzlich ein Akzeptanzhindernis darstellen – zumindest solange es keinen zusätzlichen Ringverkehr innerhalb Herxheims gibt (z.B. Bürgerbus...), der als Zubringer fungieren würde,).

Es ist nicht von Vorteil, die 3 Linien über möglichst viele Haltepunkte zu „verteilen“. Dadurch entsteht zwar optisch der Eindruck einer umfassenden Abdeckung, tatsächlich entsteht aber für den Nutzer ein nur schwer durchschaubares Netz an Linienverläufen und Unklarheit darüber, welche Linie an welcher Haltestelle zu erreichen ist.

Auffällig ist, dass der einzige „Busbahnhof“ Schulzentrum fast vom Linienverkehr abgekoppelt wird.

Aktuelles Plankonzept VRN:



**Es wird daher vorgeschlagen, folgende Änderung gegenüber dem Plankonzept vorzusehen:**

#### **Linie 555 (2 Varianten):**

Variante 1 (favorisiert): Linie verläuft vom Bahnhof aus weiter über Oberhohl – OH – Südring – Schulzentrum – Rathaus – weiter wie Plankonzept.

Variante 2: zweigt am Ortsausgang Süd nochmals in die Luitpoldstraße mit Ziel Schulzentrum. Dort wird gewendet (problemlos hier möglich) um dann wieder über die Luitpoldstraße Richtung Rheinzabern zu verkehren.

(Zeitlicher Mehrbedarf bei beiden Varianten zu klären -> ggf. Zeitgewinn durch Verzicht auf Durchfahrung LD-Queichheim – siehe weiter unten)

**Linie 553:** von Rohrbach kommend Route über Schulzentrum – Holzgasse Bahnhof – weiter wie im Plankonzept

Bild: geänderter Linienverlauf Variante 1



Bild: geänderter Linienverlauf Variante 2



Mit diesen beiden Anpassungen würden folgende Vorteile erzielt:

- Wesentlich bessere Erschließung des Ortsbereiches über alle 3 Linien
- Besser verständliches Liniennetz
- Nutzungsgrad der zentralen Haltestellenanlage Schulzentrum bleibt erhalten

- 
- Kein Verzicht der bisher im Plankonzept vorgesehenen Haltepunkte (außer Obere Hauptstraße bei Variante 2); alle Linien treffen sich im Zentrum am Kirchberg als auch am Schulzentrum

Noch zur Buslinie 555: der Verlauf zwischen Herxheim und Landau ist so zu optimieren, dass die Fahrzeit zwischen Landau und Herxheim verkürzt wird (Haltepunkte in Queichheim / große Schleife in Offenbach entfallen).

### **Ad 3. Linienführung und Taktung der Fahrangebote**

Zum Thema Linienführung siehe unter „Ad 2“

Zum Thema Taktung siehe unter „Ad 4“

### **Ad 4. Umfang der Fahrangebote an Werktagen und Wochenenden**

#### **Werktage**

Als Mindestforderung sollte gelten, dass die Bahnlinien an Werktagen über einen lückenlosen Stundentakt erreicht werden. Dazu müssten vorzugsweise die Linien 555 (Landau – Rheinzabern) sowie mindestens eine der Linien 553 oder 554 (Gewichtung Kandel beachten) ohne Taktlücke betrieben werden.

Idealerweise sollte dies natürlich für alle 3 Linien so gelten.

(Auf der heutigen Linie 555 besteht beispielsweise eine Taktlücke von 3 ! Stunden zwischen 10.00 und 13:00)

#### **Wochenende**

An Wochenenden – inklusive Sonntag - sollte ebenfalls eine durchgehend gleichmäßige Taktung erfolgen.

Auf der Linie 555 sollte unbedingt gefordert werden, dass zwischen Herxheim und Landau ein Stundentakt angeboten wird. Hier ist zu argumentieren, dass durch den RLP-Takt alle an die Schiene angebundenen Zentren/Orte an Werktagen und Sonntagen unterschiedslos bedient werden. Herxheim wird (als Mittelzentrum!) durch die weggefallene (ausgesetzte) Schienenanbindung benachteiligt und sollte auf einen entsprechenden Ausgleich dringen. Das wäre ein Thema, das auch gegenüber dem ZSPNV dargestellt werden muss (im Kontext der Finanzierungsfrage).

Konstrukte, wie sie derzeit für den Sonntagsverkehr auf der Linie 555 realisiert sind, sind absolut kontraproduktiv und müssen durch klare Angebote ersetzt werden. Derzeit werden auf der Linie 555 durch die von Landau kommenden Busse andere Haltestellen bedient als von den Bussen, die von Herxheim nach Landau fahren.

### **Ergänzende Anforderungen**

Bei den im Plankonzept genannten zusätzlichen Haltestellen fehlt eine Haltestelle im Gewerbegebiet West.

Weitere Aspekte wie z.B. die Ausgestaltung der Haltestellen (elektronische Anzeigen etc.), usw. müssen in weiteren Schritten genauer erörtert werden. Im Hinblick auf den geforderten Abschluss der Planvorschläge bis Anfang April können diese Themen unabhängig weiter betrachtet werden.

Insbesondere ist festzustellen, dass es in Herxheim keine einzige Haltestelle gibt, die in ihrer Ausstattung (Parkplätze, Fahrradabstellmöglichkeiten, Fahrkartenselbstschalter, Anzeigen, Informationstafeln) an Haltestellen wie beispielsweise Rülzheim oder Kandel heranreicht. Hier besteht dringender Handlungsbedarf dem auch die aktuell beschlossene Neugestaltung der Haltestelle am Kirchberg mit ihrer minimalistischen Ausstattung nur wenig entgegengesetzt.

### **Zusammenfassung der kurzfristigen Kommentierungsempfehlungen zum Plankonzept**

Ergänzend zum vorliegenden Plankonzept /3/ sind folgende Eckpunkte seitens der Orts-/Verbandsgemeinde kurzfristig bei den Planungsstellen vorzutragen:

1. Der Verlauf der Linien 555 und 553 ist anzupassen (siehe Verlaufszeichnungen unter „Ad 2“). Zielrichtung: Einbeziehen des südwestlichen Ortsbereiches mit dem größten Herxheimer Busbahnhof „Schulzentrum“.
2. Der Verlauf der Linie 555 ist im Bereich Landau-Queichheim und Offenbach so zu optimieren, dass die Fahrzeit zwischen Landau und Herxheim verkürzt wird. Das Haltestellennetz in Herxheim muss Vorrang haben (Relation Queichheim-Offenbach wird bereits durch andere Linien ausreichend erschlossen, die „Großschleife in Offenbach muss entfallen“).
3. Lückenloser Takt auf mindestens 2 der 3 geplanten Buslinien
4. In Anlehnung an den Rheinland-Pfalz-Takt ist der Stundentakt in Richtung Landau (Linie 555) auch an Wochenenden/Sonntagen/Feiertagen anzubieten. (Ausgleich für derzeit stillgelegte Bahnstrecke).
5. Buslinie 555: Besonderheiten der Stadtbahntaktung sind zu berücksichtigen (S51/S52) – an Wochenenden weicht die Taktung der Stadtbahn von der an Werktagen ab.
6. Buslinie 555: Für den Anschlussübergang in Landau ist darauf zu achten, dass sich aufgrund der neuen Linienführung keine Verschlechterungen gegenüber dem Status quo ergeben.
7. Die Orts-/Verbandsgemeinde Herxheim sieht unabhängig von den gutachterlichen Bedenken eine direkte Anbindung an den Bahnhofpunkt Wörth als die bessere, für ein Mittelzentrum wie Herxheim angemessene Lösung auf der Linie 555 (siehe Beschluss des Verkehrsausschusses in /6/).

Für die Fraktion BÜNDNIS 90 / GRÜNE





---

### Quellenangaben:

- /1/ „Anschluss Herxheim“ Vorschläge Regionalverkehrsanbindung Herxheim mit positiven Folgewirkungen für die Gemeinden Offenbach und Hatzenbühl, Verfasser: Christoph Sator, 2015
- /2/ Foliensatz „Fortentwicklung des ÖPNV in der Verbandsgemeinde Herxheim“, Verfasser: G.Kern, vorgetragen am 11.4.2018 im Verkehrsausschuss des Ortsgemeinderates Herxheim und am 17.4.2019 im Verbandsgemeinderat Herxheim
- /3/ Foliensatz „Busverkehr Herxheim“, Verfasser: Christina Wind, VRN, vorgetragen am 13.3.2019 im Rahmen der ÖPNV-Information Festhalle Herxheim
- /4/ Foliensatz „Informationsveranstaltung ÖPNV“, Verfasser: Michael Kopp Büro Stadtverkehr, vorgetragen am 13.3.2019 im Rahmen der ÖPNV-Information Festhalle Herxheim
- /5/ Vorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN zu einem integrierten Entwicklungskonzept Verkehr für die Ortsgemeinde Herxheim, eingerichtet am 27.2.2015 zur Vorlage im Verkehrsausschuss der Ortsgemeinde Herxheim
- /6/ Fortschreibung des Nahverkehrsplanes SÜW, Niederschrift Verkehrsausschuss der Ortsgemeinde Herxheim, Beschluss 2017/0237 14.03.2017