

50 Jahre Landkreis Südliche Weinstraße – SÜW- ÖPNV- Auf dem richtigen Weg

Rheinland-Pfalz ist ein polyzentrisches Land mit starken Verflechtungen zu benachbarten Bundesländern, besonders in die Ballungsräume Rhein-Main, Rhein-Neckar und Karlsruhe. Die für das Land wichtigen ICE-Bahnhöfe Mannheim und Karlsruhe befinden sich außerhalb der eigenen Grenzen aber innerhalb der Verkehrsverbände VRN und KVV. Beiden Verbänden gehört unser Landkreis an und unsere Einwohner profitieren davon.

Die 2003 eröffnete S-Bahn Rhein-Neckar stellt heute das Rückgrat des Nahverkehrs im Süden von Rheinland-Pfalz dar. Aber auch auf den Nebenstrecken wurde ein Taktfahrplan eingeführt, der die Anbindung an die Zentren gewährleistet.

Im Rahmen des Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ wurde der Integrale Taktfahrplan in Rheinland-Pfalz weiterentwickelt. Dabei entstanden neue Direktverbindungen wie die Regionalexpress-Linie Koblenz – Trier – Saarbrücken – Kaiserslautern – Neustadt Mannheim. Mit der Schaffung von Symmetrieknoten in Großstädten und den neuen Regionalexpress-Linien nähert sich der Rheinland-Pfalz-Takt immer weiter dem Schweizer Modell an, um das andere Bundesländer unser Land beneiden.

Dabei war nach der Bahnreform die Ausgangslage für das Land Rheinland-Pfalz sehr schwierig. Die Streckenstilllegungen hatten in den 1980er-Jahren ihren Höhepunkt erreicht. Dies war die Folge einer Einstellung, die eine autozentrierte Gesellschaft ermöglichte.

Für den Schienenverkehr in unserem Landkreis waren folgende Stilllegungen zu verzeichnen. Bereits 1975 wurde der Personenverkehr, auf dem 1855 in Betrieb genommenen grenzüberschreitenden Abschnitt der Pfälzischen Maximiliansbahn von Winden nach Wissembourg eingestellt.

1981 folgte die Stilllegung der 1870 in Betrieb genommenen Bahnlinie Winden - Bad Bergzabern. Auf der 1898 in Betrieb genommenen Nebenbahn Landau – Herxheim erfolgte 1983 die Einstellung des Personenverkehrs. Die 1875 eingeführte Strecke Landau – Germersheim wurde 1984 letztmals im regulären Schienenpersonennahverkehr bedient.

Im Zuge der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes wurden Regionen wieder miteinander verbunden und das Netz der autofrei möglichen Mobilität verdichtet. Überall, wo es neue Angebote gab, haben die Menschen der Region sie sofort intensiv genutzt. Die Fahrgastzahlen konnten seit 1994 mehr als verdoppelt werden. Besonders positiv haben sich die Fahrgastzahlen im Süden des Landes entwickelt.

In den Folgejahren der Bahnreform fanden Verhandlungen für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Winden und Bad Bergzabern statt, die schließlich erfolgreich waren. Am 24. September 1995 erfolgte die Reaktivierung. Damit wurde die Kurstadt Bad Bergzabern nach 14 Jahren wieder an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Haltepunkte Barbelroth und Kapellen-Drusweiler wurden modernisiert.

Am 06. Juli 1995 wurde ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Reaktivierung der Strecke Winden – Wissembourg vollzogen. In der Kreisverwaltung Südliche Weinstraße wurde der Staatsvertrag zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der Région Alsace unterzeichnet.

Die Deutsche Bahn, Rheinland-Pfalz, der Landkreis Südliche Weinstraße und die Region Elsaß einigten sich auf Investitionen von rund 8,5 Millionen DM für die Wiederinbetriebnahme mit modernen Standards, die dann im Laufe der Jahre noch weiterentwickelt wurde. Heute gibt es auf dieser Strecke keinen unbeschränkten Bahnübergang mehr.

Die Aktivierung der Eisenbahnstrecke Winden – Wissembourg, am 01. März 1997, war ein erster Schritt auf dem Weg zu einem insgesamt attraktiven Schienenverkehr zwischen Rheinland-Pfalz und dem Elsass.

Ab 01.07.2005 wurde mit der Anschlussstageskarte TICKETPLUS Alsace der Weg für alle VRN-Kunden über Wissembourg in das gesamte Département Bas-Rhin ermöglicht.

Zum 01.12.2016 können auch die Kunden des KVV das Ticketangebot an Wochenenden und Feiertagen nutzen. Dem VRN und dem KVV war es mit Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz gelungen, mit der Region Alsace und der SNCF die Tarifregelung zu vereinbaren.

Weiterhin konnte ein Gutachten in Auftrag gegeben werden, in dem der Einsatz grenzüberschreitend zugelassener Schienenfahrzeuge für zukünftige Planungen ermittelt wird.

Im Jahr 2007 hat die DB Regio AG die Ausschreibung der Regionalbahnverkehre im „Südpfalznetz“ gewonnen. Seit Betriebsstart am 12.12.2010 fahren moderne Triebfahrzeuge der Baureihen VT 642 (Desiro) und VT 643 (Talent) den Fahrplan auf den Strecken des Südpfalznetzes Pirmasens-Landau, Neustadt-Karlsruhe, Neustadt-Wissembourg, Winden-Bad Bergzabern, Wörth-Lauterbourg, Hinterweidenthal-Bundenthal.

Trotz Sparzwängen in den öffentlichen Haushalten hat der Landkreis Südliche Weinstraße weiterhin in den Ausbau der Bahnhaltunkte im Queichtal investiert, Freizeitverkehre fortentwickelt und den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personengruppen erleichtert.

Im März 2006 konnte mit den betroffenen Kommunen und der Verbandsgemeinde Annweiler eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet werden. Nach Abzug der Landeszuweisung wurden die verbliebenen Kosten für die jeweilige Baumaßnahme zu je einem Drittel von den Ortsgemeinden, der Verbandsgemeinde und dem Landkreis getragen.

Somit konnten die Bahnsteige sowie deren Verknüpfungspunkte (P+R und B+R) in Rinnthal, Siebeldingen und Albersweiler errichtet werden. Durch den Neubau des Bahnhaltunktes in Annweiler-Sarnstall erfolgte im Dezember 2012 die Anbindung der Gemeinde an den Rheinland-Pfalz-Takt. Der Umbau des Haus- und Mittelbahnsteigs am Bahnhof Annweiler wird im Rahmen einer Vereinbarung zwischen Land und DB Station & Service durchgeführt. Nach Fertigstellung wird auch dort eine neue Verknüpfungsanlage errichtet werden.

Strecken, die bisher nicht reaktiviert werden konnten, wurden für eine evtl. zukünftig mögliche Aktivierung abgesichert.

Nachdem im Rahmen einer sogenannten standardisierten Bewertung des SPNV auf der Strecke Landau – Herxheim kein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden konnte, bestand seitens des Landes kein weiteres Interesse an einer Infrastruktursicherung dieser stillgelegten Strecke.

Auf ausdrücklichen Wunsch, insbesondere des Landkreises Südliche Weinstraße, wurde und wird die Strecke seither noch über den Infrastruktursicherungsvertrag des Landes mit der DB Netz AG gesichert. Der Trassensicherungsvertrag erhält die planrechtliche Widmung der Schienenstrecke. Bei geänderten Rahmenbedingungen ist eine Reaktivierung aus rechtlicher Sicht somit problemlos möglich.

Neben den Gebietskörperschaften engagiert sich auch das Land am Trassensicherungsvertrag der Strecke Landau-Germersheim.

Nachdem unser paradiesisch stabiles Erdzeitalter Holozän von der neuen Epoche des vom Menschen getriebenen Anthropozän abgelöst wird, gewinnt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität an Bedeutung.

Im Rahmen der Energiewende steht der Verkehrssektor vor der Aufgabe, seine Energiebasis zu verändern und Treibhausgasemissionen einzusparen. Im Energiekonzept hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, 40 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis 2050 gegenüber 2005 einzusparen.

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) der Bundesregierung ist ein Instrument zur Umsetzung dieser Ziele. Im Rahmen der MKS wurde aktuell die Elektrifizierung des deutschen Schienenverkehrs untersucht. Mit der Einführung eines Sonderprogrammes u.a. zur Förderung von Elektrifizierung von SPNV-Strecken soll die Maßnahmenumsetzung gezielt initiiert werden.

Zur Festschrift 40 Jahre Landkreis Südliche Weinstraße schrieb Werner Schreiner, Geschäftsführer des VRN, *„Was die langfristigen Perspektiven betrifft, so gibt es volkswirtschaftliche Gutachten, die auch für eine Elektrifizierung der Strecke Neustadt-Landau-Wörth einen Nutzen errechnen. Aufgrund der durchgeführten Wettbewerbsverfahren und der entsprechenden Verträge ist eine solche Perspektive für das Jahr 2023 realistisch“*. Nachdem die Strecke im vergangenen Jahrzehnt nicht in ein Förderprogramm aufgenommen wurde, besteht durch o.g. neues Sonderprogramm eine Option, die bei der anstehenden Neuausschreibung des „Pfalznetzes“ berücksichtigt werden kann.

Auf diese Weise könnte die Schließung einer Lücke im elektrisch betriebenen pfälzischen Eisenbahnnetz deutlich beschleunigt und die geplante Umstellung des Nahverkehrsangebotes in der Pfalz auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge erleichtert werden.

Diese Umstellung sollte im Rahmen der bevorstehenden Ausschreibung der regionalen Schienenverkehrsangebote in der West- und Südpfalz gestartet werden. Deshalb sind wirtschaftlich darstellbare und aufwärtskompatible Übergangslösungen erforderlich, um eine künftig elektrifizierte Strecke Neustadt – Wörth (- Karlsruhe) in die geplante Modernisierungsoffensive des Landes und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd für das sogenannte „Pfalznetz“ integrieren zu können. In diesem Rahmen ist eine begleitende Förderung von ergänzenden

Infrastrukturmaßnahmen durch den Bund nötig, unabhängig davon, ob künftig Brennstoffzellen- oder Akku-Hybrid-Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen.

Notwendig ist überdies ein umfassender Infrastrukturausbau mit zusätzlichen Weichen und Signalen, der nicht nur elektrisch angetriebene Züge, sondern auch mehr und besseren Personenverkehr zulässt und darüber hinaus den Anforderungen an die bevorstehende Ausschreibung der Regionalverkehrsleistungen Rechnung trägt.

Sowohl in der Stadt als auch auf dem Land bleibt der Bus, dank vergleichsweise kostengünstiger Anschaffung und Betrieb, das mit Abstand meistgenutzte öffentliche Verkehrsmittel. Nach der erfolgreichen Umsetzung bei den Schienenverkehren galt es auch bei den Busverkehren die Qualitätsmerkmale zu übertragen und einen Taktfahrplan zu entwickeln.

Nach europaweiten Ausschreibungen der Bus-Linienbündel wurden ab 2012 sämtliche Busverkehre im Landkreis Südliche Weinstraße für 8 bzw. 10 Jahre neu vergeben.

Bei der Neukonzeption der Fahrpläne wurde von unserer Planungsstelle beim VRN oberste Priorität auf die Anschlusssicherung zum Schienenverkehr gelegt, sowie ein integraler Taktfahrplan entwickelt. An den zentralen Umsteigepunkten treffen alle Linien gleichzeitig ein und fahren kurz darauf gemeinsam ab. Auf die Ankunft verspäteter Fahrzeuge soll möglichst gewartet werden, um die Anschlusszeiten in alle Richtungen auf wenige Minuten zu verkürzen. Dadurch wurde eine Ausdehnung des Rendezvous-Konzepts auf möglichst viele Umsteigepunkte geschaffen.

Der Landkreis Südliche Weinstraße nutzte die Gelegenheit der Neuvergabe, um auch die weiteren Grundpfeiler für erfolgreiche Regionalbusverkehre umzusetzen. Die Busse verkehren in einem regelmäßigen Takt, werktags mindestens alle 60 Minuten. Zu den relevanten Zielen wurden kurze Reisezeiten verwirklicht bei einem möglichst gleichen Linienweg.

Im Linienbündel Neustadt wurde nicht nur der im ganzen Landkreis übliche Stundentakt umgesetzt, sondern mit einem neuen Konzept erreicht, dass Streckenabschnitte in einem 30-Minuten-Takt bedient werden.

Ferner wurde auch die Qualität der Fahrzeuge erhöht. Die neuen Fahrzeuge sind niederflurig, klimatisiert, verfügen über eine digitale Haltestellenanzeige und eine akustische Ansage, so

dass die Fahrgäste optimal informiert sind. Darüber hinaus orientiert sich die komplette Busflotte an der höchstmöglichen Schadstoffnorm.

Das mit der Umsetzung des Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ verbesserte Angebot im SPNV möchte das Land ergänzen durch ein Konzept des öffentlichen Nahverkehrs auf der Straße. Nach der erfolgreichen Umsetzung im Norden des Landes und dem Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund wird in den nächsten Jahren eine Überplanung unseres VRN-Gebietes, unabhängig vom bisherigen Status Quo, erfolgen.

Unsere Grundzentren und unser Mittelzentrum, ohne Schienenanbindung, können von der höheren Angebotsqualität in den Hauptliniennetzen profitieren. Die zusätzliche finanzielle Landesförderung für die Hauptlinien ermöglicht dem Landkreis Spielräume für die Ergänzungslinien und besucherorientierte Erschließung von Freizeitlinien.

Für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik im ländlichen Raum bedarf es der Abstimmung, mit welchem effizienten Mitteleinsatz die Erreichbarkeit beziehungsweise die Mobilitätsbedürfnisse gesichert und befriedigt werden können.

Die Entwicklung bei der Elektromobilität wird künftig dazu beitragen, die ohnehin schon gute Umweltbilanz des Busverkehrs weiter zu verbessern. Auch wenn derzeit ein Elektrobus noch etwa doppelt so viel wie ein herkömmlicher Diesibus kostet, werden zukünftige Ausschreibungen sicherlich die positiven Innovationen berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit der Klimafolgenanpassung besteht die Hoffnung, dass die neue Antriebstechnologie in Kombination mit regenerativer Energieerzeugung die Schadstoffemissionen reduziert.

Neben den Veränderungen bei den Fahrzeugen und den Möglichkeiten bei der verbesserten Fahrgastinformation wird die weitere barrierefreie Gestaltung des ÖPNV die Aufgabe der nächsten Jahre sein.

Die Art, wie wir uns in Zukunft bewegen, wird sich nicht nur in Städten, sondern aller Voraussicht nach auch in unserer ländlichen Region verändern.

Neue Akteure und Nutzungsinnovationen erscheinen und lassen Grenzen zwischen dem öffentlichen und privaten Verkehr verwischen. Entwicklungen wie „autonome Verkehre“, „Big Data“, „Internet of Things“ und die „Share Economy“ fördern diese Veränderungen.

Mit dem Smartphone wird der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und zu geteilten Mobilitätsangeboten vereinfacht. Über Apps sind Mobilitätsdienste wie intermodales Routing oder Ticketing sowie Fahrrad-, Fußgänger- und Indoor-Navigation unterwegs verfügbar.

Unsere beiden Verkehrsverbände VRN und KVV haben aktiv die neusten Trends aufgegriffen und mit Erfolg Projektförderungen erhalten. Sie entwickeln sich in den Zentren zu breiter aufgestellten Mobilitätsverbänden weiter. Die dabei gewonnenen Erfahrungen und Lösungen werden mittelfristig auch kontinuierlich in die ländliche Region unseres Landkreises einfließen.

Der KVV wird mit dem Projekt „RegioMOVE“ das Mobilitätsangebot weiter vernetzen. Hierbei sollen vor allem Carsharing- und Leihfahrradanbieter in das bestehende System integriert werden. An zentralen Punkten im Verbundgebiet werden zudem sogenannte Mobilitätsstationen aufgebaut. An diesen wird es künftig möglich sein, unkompliziert zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen wechseln zu können. Wer an einer solchen Mobilitätsstation beispielsweise aus der Stadtbahn steigt, hat dort die Wahl, ob er seinen Reiseweg per Leihfahrrad, Leihauto oder mit dem Bus fortsetzen möchte. RegioMOVE wird für ein solches multimodales Mobilitätskonzept die organisatorischen, technischen und infrastrukturellen Grundlagen schaffen.

Mit dem „eTarif Heidelberg“ wurde erstmals auf Basis der Luftlinie der Tarif zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle berechnet - also der kürzesten Entfernung. Dieses bundesweit beachtete Modell wurde auf den gesamten VRN Verbundraum ausgeweitet. Gerade bei Gelegenheitsnutzern kann durch den Einsatz dieses elektronischen Buchungs- und Bezahlsystems ein Zugangshemmnis abgebaut werden.

Der KVV kann aktuell, als erster Verkehrsverbund in Deutschland, an dem zukunftsweisenden Projekt „Testfeld Autonomes Fahren“ die Zukunft von Individual- und öffentlichem Verkehr erforschen. Die Technologien werden auch in den ÖPNV übernommen.

Auch der VRN, die Stadt Mannheim und die rnv sehen in der Ergänzung eines automatisierten und vernetzten ÖPNV-Angebotes die Möglichkeit, die Zukunft der Mobilität im VRN Gebiet aktiv zu gestalten und möchten dafür einen sicheren und effizienten Betrieb im digitalen Testfeld Benjamin-Franklin-Village, Mannheim, erproben und vorantreiben.

Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit soll autonomes Fahren auch zu mehr Nutzung des öffentlichen Verkehrs führen. Teilautonome elektrische Carsharing- und On-Demand-Flotten werden auf der ersten und letzten Meile verstärkt den ÖPNV ergänzen.

Diese Projekte in unseren Verkehrsverbänden werden dazu führen, dass die Wertschöpfungsanteile sich von der Fahrzeugproduktion mehr zu Dispositions-, Zugangs-, Buchungs- und Abrechnungsdienstleistungen verschieben.

Die Angebotsqualität öffentlicher Verkehrsmittel vor Ort garantiert alleine noch keine erfolgreiche Nutzung. Bewusstsein alleine verändert noch kein Verhalten. Eine stärkere Nutzung des ÖPNV erfordert ein gutes Gefühl bei der alltäglichen Nutzung.

Enrique Peñalosa, ehemaliger Bürgermeister von Bogotá, der Hauptstadt Kolumbiens, brachte es wie folgt auf den Punkt:

"Ein entwickeltes Land ist kein Ort, wo die Armen Autos haben, es ist da, wo die Reichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren."

Lothar Zimmermann, Dezember 2018

ÖPNV-Referent

