

en zum Referentenentwurf des 1. Landesnahverkehrsplans Rheinland-Pfalz					
on	lfd. Nr.	Kapitel oder Anlage	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Erläuterung
VCD LV	1		0	Längere Bearbeitungszeit für Verbände wird erbeten.	Verbändefeteiligung war ungenügend und zu kurz. Spätestens im Mai 2025 wäre der Versand der Unterlagen gut gewesen, eventuell mit einem Update im Juni, denn erste Infos gingen im September 2024 an die Medien. Es wird nicht bedacht, dass hier zumeist Ehrenamtliche tätig sind.
VCD LV	2	0	11	Fehlende Abkürzungen im Abkürzungsverzeichnis, „HVZ“, „ITF“	
VCD LV	3	3.2.2.	22	Vgl. 7.1.1 und 7.1.2. , S. 60: Barrierefreiheit muss intensiver umgesetzt werden. Störungen der Aufzugsfunktion sind unverzüglich intern sowie in den Fahrgastinformationssystemen mitzuteilen.	
VCD Rheinhessen/ VCD LV	4	3.3.2.	24	Der Finanzmitteleinsatz sollte optimiert werden, indem die Schülerverkehre entzerrt werden, damit insbesondere in den Städten die morgendliche Bedarfsspitze für eine Stunde, mit einem im weiteren Tagesablauf nicht mehr benötigten Personal- und Materialbedarf, abgebaut werden kann.	Dies ist wahrscheinlich nur zu erreichen, indem die Schulträger eine Anordnungsbefugnis bezüglich der Schulanfangszeiten erhalten, da die Schulen sich anscheinend nicht auf freiwilliger Basis auf eine Entzerrung der Anfangszeiten einlassen.

VCD LV	5	5.2.3.1	47	Seilbahnen sowie Fährbetriebe sind als ÖPNV-Betriebe anzuerkennen und in ÖPNV-Takt und -Tarifangebot integrieren.	Es sollte ein klares Commitment geben, dass Seilbahnen eine sinnvolle, in den ÖPNV tariflich integrierte Lösung für Verkehrsaufgaben sein können. Desgleichen sollte es ein Commitment für die Fährbetriebe geben, Beide Modelle können helfen, alltagstaugliche ÖPNV-Angebote voranzubringen (statt problematische, aufwändige Straßenbauprojekte wie die Mittelrheinbrücke fortzuführen ...).
VCD TR-SAB	6	5.3.1.1	49f.	Fahrgastnachfrage sollte auf Linien aufgeschlüsselt und mit aktuelleren Daten nachvollziehbar sein.	Die Analyse der Fahrgastnachfrage stellt nur die Querschnittsbelastung auf den einzelnen Strecken dar. Um aus der Analyse konzeptionelle Konsequenzen ziehen zu können, wäre eine Differenzierung mindestens nach Linien erforderlich, aktuelle Daten wären wünschenswert.

VCD Rheinhessen/ VCD LV	7	5.3.2.	53	Die Nachvollziehbarkeit von Pendelndenströmen und des Verkehrs insgesamt als Planungsgrundlage ist nicht gegeben.	Da die Auflösung im Diagramm 11 sehr niedrig ist, können die Werte nicht näher betrachtet werden. Für den Kreis Mainz-Bingen liegt uns aus anderer Quelle ein Diagramm vor, das vermutlich auf derselben Datengrundlage basiert. Erstaunlicherweise scheinen danach die Pendelndenströme fast ausschließlich auf das Oberzentrum (Mainz) gerichtet zu sein, obwohl auch in Mittelzentren (Ingelheim, Bad Kreuznach) große Arbeitgeber existieren. Das kann nicht die Realität abbilden. Desgleichen ist der Realitätsgehalt des Diagramm 12 fraglich. Ist ein Abgleich mit den kontinuierlichen Verkehrszählungen des LBM und der Kommunen durchgeführt worden?
VCD TR-SAB	8	5.4	57	"Die Analyse ergab, dass das vorhandene Angebot der Nachfrage entspricht und starke regionale Nachfrageströme zwischen den Zentren konsistent durch den SPNV oder durch regionale Buslinien abgedeckt sind."	Das muss unter dem Vorbehalt stehen, dass die „Nachfrage“ möglicherweise nicht unabhängig vom Angebot ermittelt werden kann, sondern durch es mitbestimmt wird.
VCD LV	9	7.1.1.	60	s. Anmerkung zu 3.2.2.	

VCD LV	10	8.1.1.	65	Neufassung 8.1.1 Absatz 1: "In Rheinland-Pfalz existieren überwiegend flächendeckend – mit von einer Reihe von Lücken (z.B. Bacharach-Oberwesel, Alsenz-Hochstätten) - Verkehrsverbünde mit entsprechenden Verbundtarifen für Einzel- und Zeitfahrkarten	Die Lücken zwischen den Verkehrsverbünden erfordern, dass für eine durchgehende Fahrt Zusatzkarten der DB gelöst werden müssen, was kaum funktioniert, oder die komplette Fahrt mit dem Deutschlandtarif der DB durchgeführt werden muss, so dass regionale Zeitkarten nicht verwendet werden können. Dies stellt, falls das Deutschlandticket nicht fortgeführt werden sollte, ein erhebliches Hindernis für die Nutzung des SPNV dar.
VCD LV	11	8.2	67 f.	Der Fahrkartenvertrieb hat sicherzustellen, dass auch Menschen ohne aktives Bankkonto und ohne für Zahlungen aktiviertes Mobiltelefon die Möglichkeit haben, Einzeltickets zu kaufen.	Andernfalls produziert man zwangsläufig „Schwarzfahrer“, bei denen geringfügige Beträge zu Aufwand und Stress bei Fahrten führen und auf allen Seiten Kosten verursachen. Zu erwägen ist, ob Fahrkartenverkäufe nicht an Kioske und andere Läden delegiert werden können, ähnlich wie es die Post und Logistiker handhaben.

VCD LV	12	8.3	68	Die Fahrgastinformation liefert Daten über Anschlussfahrten ab einer Haltestelle, aber insbesondere für Bahnhöfe auch über die Lage der angeschlossenen Busbahnhöfe. Desgleichen wird über Mobilitätshubs (Fahrradabstellplätze, Pedelec-Ladestationen, Leihräder und -Scooter) informiert. Sowohl für die Erstellung von Verbindungsinformationen wie für das Echtzeit-Routing ist ein mindestens landeseinheitliches, alle Verkehrsverbünde und perspektivisch alle Verkehrsunternehmen umfassendes System zu verwenden, dessen Nutzungsfreundlichkeit und -verständlichkeit evaluiert wird.	
VCD TR-SAB	13	12.2.1	78	"Das pflichtige Mindestbedienangebot besteht aus dem heutigen Fahrplanangebot und den bisher schon vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen." Hier vermissen wir den Hinweis auf künftig erforderliche Erweiterungen des Bedienangebots, die sich ja eigentlich aus den insbesondere in Abschnitt 12.2.1.4 angesprochenen Vorhaben ergeben müssten.	Insbesondere erwarten wir, dass Reaktivierungsvorhaben so verstanden werden, dass sie für die Umsetzung eines qualifizierten Bedienangebots wichtig sind.

VCD TR-SAB, VCD LV	14	12.2.1.1	78 f	Wir halten die Aufnahme des RE 2 in das RE-Hauptnetz für dringend angezeigt, mit entsprechender Taktverdichtung. Uns ist bekannt, dass die Trassen ab Bingen überbelegt sind. Problematisch ist insbesondere die Trassenkollision mit dem RE 3 zwischen Gau-Algesheim und Mainz, ferner ist die Weiterführbarkeit Mainz-Frankfurt fraglich. Ggf. sollte ein Zusatz-"RE 2a" als Flügelzug nur zwischen Bingen Hbf. und Mainz verkehren, in Bingen mit bahnsteiggleichem Anschluss aus RE 17 von Koblenz, der dann in Doppeltraktion zu führen ist.	Wir begrüßen, dass formuliert ist, dass das RE-Hauptnetz die wichtigen Zentren in Rheinland-Pfalz und in den Nachbarländern miteinander mit schnellen und möglichst umsteigefreien Verbindungen verknüpfen soll, dies soll im Wesentlichen unabhängig von Fernverkehrszügen erfolgen, die in Rheinland-Pfalz immer seltener angeboten werden und eine deutlich höhere Unzuverlässigkeit im Vergleich mit dem Regionalverkehr aufweisen. Die selbst formulierte grundsätzliche Anforderung wird allerdings mit der Planung nur partiell erfüllt. Insbesondere die Verbindung zwischen den Oberzentren Koblenz und Mainz wird nicht mit RE-Zügen des Hauptnetzes gewährleistet. Dies schlägt auch auf die Verbindung zwischen Trier und Mainz durch, die ein Umsteigen in Koblenz erfordert. Grundsätzlich sollte die Mindestanforderung an das überregionale Netz – in entsprechender Weiterführung dessen, was in 12.3.1.3 als Zielhorizont für die Regionale Netze formuliert ist – lauten, dass eine der Entfernung entsprechende schnelle Verbindung zwischen allen Oberzentren bis zu einer Abfahrtszeit von 21 h verfügbar sein soll.
--------------------	----	----------	------	---	---

VCD LV, VCD Rheinhessen	15	12.2.1.4	80	Der SPNV in den Kreisen Mainz-Bingen/Alzey-Worms muss konkurrenzfähig gegenüber dem MIV gemacht und auf ein zeitgemäßes Niveau gehoben werden. Dazu bedarf es im ersten Schritt keiner Reaktierung, sondern der Aufwertung der Strecke Mainz-Alzey durch Elektrifizierung, Sanierung und Teil-Doppelgleisigkeit.	
VCD LV	16	12.2.2.	82	Neuer Spiegelstrich: Die Reinigungs- und Serviceintervalle für die Toilettenanlagen sind entsprechend den realen Anforderungen zu gewährleisten. Bei langlaufenden RE-Linien (> 60 min. Gesamtfahrzeit) sind je Fahrzeug zwei Toiletten vorzusehen.	Diese „nebensächliche“ Anforderung ist de facto ein Schlüssel für ein tatsächlich alltagstaugliches Netz von Zugverbindungen im Land.
VCD LV	17	12.2..2.2	85	Ergänzungsvorschlag: Zudem ist die Anmeldung sowohl telefonisch - an allen Tagen der Woche - als auch über digitale Lösungen anzustreben	Zur Sicherung der Verbindungsoption halten wir einen durchgängig verfügbares telefonisches sowie digitales Angebot für erforderlich.
VCD TR-SAB	18	13.4	94	Es muss gesichert werden, dass die Zugbegleitung tatsächlich aktiv ist.	Wir beobachten immer wieder, dass Zugbegleitung faktisch nicht stattfindet, obwohl Personal mitfährt. Dies kann dazu führen, dass gefühlte oder reale Bedrohungen im Raum bleiben.
VCD LV	19	14	98 ff.	Wir erwarten, dass die erhobenen Verkehrs- und Qualitätsdaten gemäß Landestransparenzgesetz der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.	

