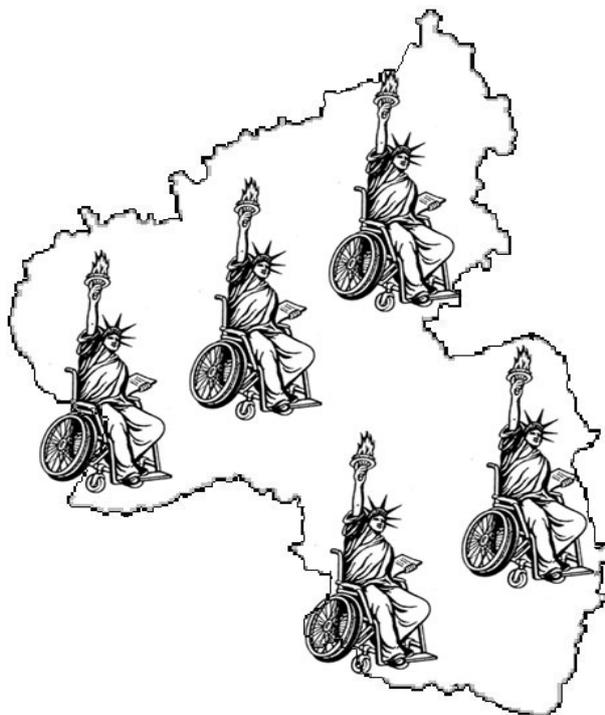




BARRIEREFREIHEIT in Nahverkehrsplänen des ÖPNV in Rheinland-Pfalz

Handreichung für kommunale Behindertenbeauftragte und -beiräte,
Verbände und Selbsthilfegruppen
behinderter Menschen



Grußwort



Barrierefreie Bahnen und Busse sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen mit Behinderungen ein selbstbestimmtes Leben führen können. Viele Städte und Landkreise sind hier bereits auf einem guten Weg, indem sie zum Beispiel Niederflrbusse und -bahnen als Standard einsetzen. Besonders im ländlichen Bereich gibt es aber oft noch Nachholbedarf.

Um den Prozess für einen barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) voranzubringen, wurden mit den Behindertengleichstellungsgesetzen des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz die Vorgaben zur Barrierefreiheit und die Beteiligungsmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen und deren Interessenvertretungen gestärkt. Der Nahverkehrsplan spielt dabei eine zentrale Rolle. Dieses Instrument bietet viele Möglichkeiten zur Umsetzung von Barrierefreiheit. Allerdings wird das Potential häufig noch nicht ausreichend genutzt. Das mag daran liegen, dass die Aufstellung eines umfangreichen und fachspezifischen Nahverkehrsplans für die Organisationen der Selbsthilfe behinderter Menschen vor Ort oft eine große Herausforderung darstellt.

Diese Handreichung soll Ihnen die Mitwirkung bei Nahverkehrsplänen nahebringen und erleichtern. Ihr Engagement für ein barrierefreies Rheinland-Pfalz ist wichtig. Dafür wünsche ich Ihnen weiter viel Erfolg!

Ottmar Miles-Paul

Ottmar Miles-Paul

Landesbeauftragter für die Belange
behinderter Menschen

Inhalt

1.	Der Nahverkehrsplan als Grundlage zur Planung und Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs durch die Aufgabenträger.....	5
2.	Rechtliche Vorgaben zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen und zur Mitsprache der Vertreterinnen und Vertreter behinderter Menschen	8
3.	Berücksichtigung der Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen	10
3.1	Einleitung/Vorwort	10
3.2	Verkehrspolitische Ziele	11
3.3	Bestandsaufnahme.....	12
3.4	Mängelanalyse und Anforderungsprofile	13
3.5	Maßnahmen	18
4.	Praktische Hinweise zur Ausübung der Mitsprache durch die Vertreterinnen und Vertreter behinderter Menschen	20
5.	Checkliste zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen	22
6.	Literaturhinweise	24
7.	Anhang.....	25

1. Der Nahverkehrsplan als Grundlage zur Planung und Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs durch die Aufgabenträger

Die Zuständigkeit für die Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit Bussen, anderen Kraftfahrzeugen, Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Schiffen im Linienverkehr liegt in allen Bundesländern in der Hand der kommunalen Aufgabenträger. In Rheinland-Pfalz sind das 24 Landkreise, 12 kreisfreie Städte und in einigen Fällen auch Gemeinden oder Verbandsgemeinden. Die rechtliche Grundlage für diese Regelung ist das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG), hier § 5 Abs. 1 und 2.¹

Das NVG bestimmt in § 8 weiterhin, dass von allen Landkreisen und kreisfreien Städten Nahverkehrspläne erstellt werden sollen. Bei Verkehrskooperationen zwischen mehreren Aufgabenträgern, etwa bei Verkehrsverbänden², sollen gemeinsame Nahverkehrspläne aufgestellt werden. Darüber hinaus können auch einzelne Gemeinden oder Verbandsgemeinden einen eigenen Nahverkehrsplan aufstellen, sofern sie Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihnen beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringen. In aller Regel bedienen sich die Aufgabenträger eines Verkehrsingenieur-Büros, um ihre Nahverkehrspläne zu erarbeiten und grafisch zu gestalten.

Die besondere Bedeutung von Nahverkehrsplänen liegt darin, dass sie die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des ÖPNV aufzeigen. Im Gegensatz zu anderen Bundesländern ist ein Zeitraum für die Gültigkeit von Nahverkehrsplänen in Rheinland-Pfalz nicht vorgegeben. Sie sollen fortgeschrieben werden, wenn sich ändernde verkehrliche Rahmenbedingungen es notwendig erscheinen lassen. Tatsächlich setzen sich die meisten Aufgabenträger einen Zeithorizont von fünf Jahren, um

¹ Im Unterschied zum ÖPNV auf der Straße und mit Schiffen liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr bei den Kommunen und beim Land Rheinland-Pfalz, die gemeinsam die beiden Zweckverbände „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ bilden.

² Das sind in Rheinland-Pfalz: Der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier, der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Nahe, der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar und der Verkehrsverbund Rhein-Mosel. Während die drei erstgenannten Verkehrskooperationen schon gemeinsame Nahverkehrspläne erstellt haben, wird dies beim Verkehrsverbund Rhein-Mosel erst dann der Fall sein, wenn alle Aufgabenträger in seinem Gebiet einen eigenen Nahverkehrsplan aufgestellt haben.

auf dem Stand mittelfristiger Entwicklungen bleiben zu können. Die erste Generation der Nahverkehrspläne entstand in den Jahren 1996 bis 1999; erste Fortschreibungen wurden in den Jahren 2004 bis 2009 vorgenommen.

Wichtige Inhalte, die nach § 8 Abs. 2 NVG im Nahverkehrsplan enthalten sein sollen, sind unter anderem:

- verkehrspolitischen Ziele,
- bauliche Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen, Bahnhöfen und zentralen Umsteigeanlagen,
- Standards der einzusetzenden Fahrzeuge,
- Fahrplangestaltung, Bedienungshäufigkeit, Taktdichte und Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten,
- Maßnahmen alternativer Verkehrsbedienung durch Kleinbusse, Taxen und Mietwagen, die auf Abruf eingesetzt werden,
- Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen.

Außerdem soll der Nahverkehrsplan Aussagen zu seiner Umsetzung und Finanzierung enthalten.

Die Angebotsgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs ist nicht Inhalt des Nahverkehrsplans. Sie obliegt dem Land und den beiden Zweckverbänden für den Schienenpersonennahverkehr, Rheinland-Pfalz Nord und Süd. Diese beiden Zweckverbände können nach § 6 NVG im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern des ÖPNV regionale Busverkehre (z. B. Bus RegioLinien) übernehmen, wenn dieses Verkehrsangebot dem des Schienenpersonennahverkehrs vergleichbar ist. Die Ausgestaltung solcher Busverkehrsangebote, die über Mittel der Zweckverbände finanziert werden, ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.

Beschlossen wird der Nahverkehrsplan für den ÖPNV von den jeweiligen Stadträten und Kreistagen. Bei seiner Aufstellung haben unter anderem die betroffenen Verkehrsunternehmer, die örtlich tätigen Gewerkschaften, die örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände sowie Verbände behinderter Menschen beratend mitzuwirken.

Durch den Nahverkehrsplan bringt der Aufgabenträger seinen politischen Willen für die Planung und Gestaltung des ÖPNV zum Ausdruck. Darüber hinaus ist der Nahverkehrsplan die programmatische Grundlage für Ausschreibungen und Genehmigungen. Seine Ziele sollten selbstverständlich Eingang in Ausschreibungsunterlagen wie Leistungsbeschreibungen beziehungsweise Lastenhefte finden und somit eine steuernde Funktion bei Vergabeverfahren haben. Außerdem schreibt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bundesweit vor, dass der Nahverkehrsplan bei der Genehmigung von Linienverkehren zu berücksichtigen ist.

Aktuelle Ergänzung Januar 2013:

Seit dem 1. Januar 2013 ist eine **Neuerung im Personenbeförderungsgesetz** in Kraft getreten, die den **barrierefreien Ausbau des ÖPNV bis zum Jahr 2022** fordert. Die neue Fassung des Gesetzes ist:

„(...) Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ (§ 8 Absatz 3 PBefG)

Da die Nahverkehrspläne eine Laufzeit über mehrere Jahre haben, ist bereits jetzt die Planung so auszurichten, um bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreichen zu können. Dazu sind die entsprechenden Maßnahmen in den Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen. Barrierefreier ÖPNV ist mit dieser gesetzlichen Grundlage die Regel und nicht die Ausnahme.

2. Rechtliche Vorgaben zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen und zur Mitsprache der Vertreterinnen und Vertreter behinderter Menschen

Bundesweit einheitlich gilt seit 2002 das durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) geänderte Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Hier heißt es in § 8 Abs. 3 Satz 3: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Die Bedeutung dieser Vorschrift wird dadurch bekräftigt, dass nach § 13 Abs. 2a PBefG die jeweilig zuständige Genehmigungsbehörde³ einem Verkehrsunternehmen die Genehmigung versagen kann, wenn es entsprechende Vorgaben des Nahverkehrsplans nicht einhält.

Zur Bestimmung des Begriffs Barrierefreiheit sei auf die in § 4 BGG sowie in § 2 Abs. 3 des Landesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (LGGBehM) nahezu gleichlautende Formulierung verwiesen: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“.

Die Landesgesetzgebung enthält darüber hinaus weitere Vorgaben zur Barrierefreiheit im Bereich des Verkehrs, die sich grundsätzlich auch in den Nahverkehrsplänen niederschlagen sollten:

³ Die Genehmigungsbehörde für Linienverkehre des ÖPNV in Rheinland-Pfalz ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz mit Sitz in Koblenz und seinen beiden Außenstellen in Speyer und Trier.

Nach § 9 Abs. 1 LGGBehM müssen öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der für den jeweiligen Bereich geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei gestaltet werden.

Nach § 3 Abs. 7 NVG sollen bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs die Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen berücksichtigt werden. Diese Aussage steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den inhaltlichen Vorgaben des NVG zum Nahverkehrsplan in § 8. Auch hier sind die Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeuge und Angebotsgestaltung genannt sowie die zu berücksichtigenden Zielgruppen gleichlautend aufgeführt.

Das NVG geht in § 3 Abs. 7 allerdings noch deutlich weiter. Barrierefreiheit wird hier nicht nur als Planungsvorgabe für neue Vorhaben festgelegt. Vielmehr soll auch der Bestand schrittweise entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik⁴ so weit wie möglich barrierefrei umgestaltet werden.

Dass die Mitsprache von Menschen mit Behinderungen bei der Erarbeitung von Nahverkehrsplänen rechtlich garantiert ist, verleiht der Aufnahme von Anforderungen der Barrierefreiheit in diese Pläne Gewicht. So schreibt das PBefG in § 8 Abs. 3 Satz 4 vor, dass Behindertenbeauftragte und Behindertenbeiräte der Aufgabenträger - soweit vorhanden - bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen anzuhören sind. Das NVG besagt in § 8 Abs. 3 Nr. 9 zudem, dass die örtlich tätigen Verbände behinderter Menschen bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen beratend mitwirken sollen. Damit ist das Mitspracherecht von Interessenvertretern behinderter Menschen selbst dann gewährleistet, wenn kein kommunaler Behindertenbeauftragter oder -beirat vorhanden ist. Wenn die Behindertenbeauftragten und -beiräte angehört werden, können die regional tätigen Behindertenverbände zusätzlich beteiligt werden

⁴ Allgemein anerkannte Regeln der Technik sind zum Beispiel durch Rechtsverordnung eingeführte Normen für barrierefreies Bauen oder Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

3. Berücksichtigung der Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen

Ein barrierefreier Nahverkehr kommt nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute, sondern allen, die nur über eine eingeschränkte Mobilität verfügen: Dazu zählen ältere Frauen und Männer sowie Familien mit kleinen Kindern.

Inhalte der Barrierefreiheit sollen in möglichst allen Kapiteln und Abschnitten des Nahverkehrsplans aufgenommen werden, die die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste betreffen oder betreffen können. Darüber hinaus ist es ratsam, in einem gesonderten Teil übersichtlich und zusammenfassend auf die Anforderungen der Barrierefreiheit einzugehen. Auf diese Weise können sich die unterschiedlichen Akteure, wie zum Beispiel politisch Verantwortliche, Planer und Entwickler, Leistungsanbieter und Vertreter der Genehmigungsbehörde, im Detail und im Zusammenhang einen guten Einblick verschaffen.

Auch wenn es keine Vorgaben für den Aufbau und die Methodik gibt, ist die Struktur der meisten Nahverkehrspläne ähnlich. Die folgenden Empfehlungen orientieren sich sowohl an den durch das NVG vorgegebenen Inhalten als auch an vergleichbaren Kapiteln oder Abschnitten vorliegender Nahverkehrspläne. Dabei kommt es nicht darauf an, dass die Überschriften gleichlautend sind, denen hier der jeweilige Inhalt zugeordnet ist. Wichtig ist vielmehr, dass diese Inhalte überhaupt Bestandteil des Nahverkehrsplans sind beziehungsweise werden.

3.1 Einleitung/Vorwort

Um die Bedeutung zu dokumentieren, die der Aufgabenträger einzelnen Zielen beimisst, werden diese häufig schon in der Einleitung benannt. Hier sollte deshalb auch auf die Verbesserung der Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten der ÖPNV-Angebote für mobilitätseingeschränkte Menschen hingewiesen werden. Wichtig wäre der Verweis auf eine durchgängige und möglichst weitreichende Barrierefreiheit für große Fahrgastgruppen (zum Beispiel ältere und behinderte Menschen sowie Kinder) mit dem Ziel, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung in allen Bereichen des Landes sicherzustellen (siehe § 2 Abs. 1 Satz 1 NVG).

3.2 Verkehrspolitische Ziele

In einem solchen Kapitel werden zumeist grundsätzliche verkehrspolitische Rahmenvorgaben und Zielsetzungen aufgeführt sowie einzelne Grund- bzw. Mindestanforderungen, die es zu beachten oder zu berücksichtigen gilt.

Hier sollten unmissverständliche Aussagen getroffen werden, dass

- bei allen Planungen, besonders für die Infrastruktur, den Einsatz von Fahrzeugen, betriebliche Maßnahmen und andere Angebote, die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit als verpflichtend angesehen wird (siehe § 3 Abs. 7 Satz 1 NVG),
- für den Bestand im Bereich der Infrastruktur, des Fahrzeugeinsatzes, des Betriebes und anderer Angebote die möglichst weitreichende Barrierefreiheit schrittweise hergestellt wird (siehe § 3 Abs. 7 Satz 2 NVG).

Weitere wichtige verkehrspolitische Ziele sollten festgehalten werden, um besonders gravierende Defizite zu beseitigen. Das können zum Beispiel folgende Ziele sein:

- Im Überlandverkehr beziehungsweise beim Linienverkehr mit Regionalbussen ist Barrierefreiheit durch geeignete Fahrzeuge mit Niederflurtechnik oder durch Hochflurfahrzeuge mit Einstiegshilfe zu realisieren.
- Bei ÖPNV-Angeboten auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen ist grundsätzlich ein ausreichendes barrierefreies Angebot vorzuhalten,
- Barrierefreiheit in dünn besiedelten Räumen ist durch den Einsatz geeigneter Fahrzeuge zu gewährleisten - gerade auch im Rahmen der alternativen Verkehrsbedienung.

Während die Anforderungen gehbehinderter, auf einen Rollstuhl angewiesener, blinder und sehbehinderter Fahrgäste in den Nahverkehrsplänen aufgegriffen werden, werden die Belange von gehörlosen und schwerhörigen Personen sowie von Menschen mit Lernschwierigkeiten nur selten oder gar nicht berücksichtigt. Es kann durchaus sinnvoll sein, entsprechend erweiterte Zielgruppen barrierefreier Angebo-

te schon unter den verkehrspolitischen Zielen zu nennen, um den (neu hinzukommenden) Anliegen Gewicht zu verleihen.

Die verkehrspolitischen Ziele hinsichtlich der Barrierefreiheit sollten, sofern sie in einem vorangegangenen Nahverkehrsplan schon formuliert wurden und weiterhin gültig sind, auch bei der Fortschreibung wieder aufgenommen werden. Häufig gelingt in Gültigkeitszeiträumen von Nahverkehrsplänen allenfalls eine Annäherung an die gesetzten Ziele, so dass sie weiterhin aktuell sind. Ein Verweis auf entsprechende Zielformulierungen in vorangegangenen Nahverkehrsplänen reicht hier nicht aus.

3.3 Bestandsaufnahme

Die mehr oder weniger detaillierte und umfassende Bestandsaufnahme in Nahverkehrsplänen enthält unter anderem die festgestellte ÖPNV-Nachfrage und die vorhandene Angebotsstruktur. Diese sollten auf jeden Fall zumindest grob unter dem Kriterium der Barrierefreiheit dargestellt werden, um für zukünftige Planungen eine sinnvolle, in erster Linie quantitative Grundlage für Erschließungsqualitäten zu erhalten.

Hilfreich wäre eine Übersicht, aus der unter anderem folgendes hervorgeht:

- Auf welchen Linien werden durchgängig Niederflurfahrzeuge mit Rampe (alternativ: Hochflurfahrzeuge mit Lift) eingesetzt?
- Auf welchen Linien werden Niederflurfahrzeuge mit Rampe (alternativ: Hochflurfahrzeuge mit Lift) im Wechsel mit anderen Fahrzeugen eingesetzt?
- In welcher Relation werden auf diesen Linien barrierefrei zugängliche und andere Fahrzeuge eingesetzt?
- Auf welchen Linien werden keine barrierefrei zugänglichen Fahrzeuge eingesetzt?
- Wie hoch ist die Zahl der insgesamt eingesetzten Fahrzeuge im Vergleich zu den barrierefrei zugänglichen?

Mit gleichem Detaillierungsgrad sollten auch Angaben zur bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur und zu weiteren Beförderungsmöglichkeiten im ÖPNV gemacht werden, zum Beispiel zu

- Anzahl und Standorten von stufenlos zugänglichen Haltestellen mit und ohne Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen,
- Anzahl, Ausstattung (hier besonders Beförderungsmöglichkeit von Rollstuhlnutzern) und Einsatzgebieten von Fahrzeugen, die bei der alternativen Verkehrsbedienung auf Abruf zur Verfügung stehen (Kleinbusse, Taxen und Mietwagen).

Wichtig wäre außerdem eine Erhebung zum Stand der Zufriedenheit mobilitätseingeschränkter ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzer durchzuführen. Zusätzlich kann eine Analyse der Bedarfe von behinderten Menschen, die bisher nicht den ÖPNV nutzen, für die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplanes hilfreich sein. Eine Befragung der Verkehrsunternehmen, wie sie in einigen Nahverkehrsplänen dokumentiert wird, reicht hier nicht aus.

3.4 Mängelanalyse und Anforderungsprofile

Im Rahmen einer Mängel- oder Schwachstellenanalyse sollten Defizite benannt werden, die durch neu zu planende Maßnahmen abgebaut werden sollten. Während die verkehrspolitischen Ziele eher grundsätzliche Vorgaben betreffen und die Bestandsaufnahme vorwiegend quantitative Angaben liefert, müssen an dieser Stelle qualitative Bewertungskriterien für Barrierefreiheit in Form von Anforderungsprofilen eingeführt werden.

Die folgenden Beispiele für Anforderungsprofile⁵ beziehen sich auf Bereiche des ÖPNV-Angebots, die für mobilitätseingeschränkte Menschen bedeutsam sind.

⁵ Zum besseren Verständnis und zur Umsetzung der Anforderungen der Barrierefreiheit mag es sinnvoll sein, Anforderungsprofile ausführlicher und differenzierter zu benennen. Eine solche Aufbereitung mit genauen Maßen und Darstellungen guter Beispiele eignet sich für den Anhang eines Nahverkehrsplans, auf den im Hauptteil verwiesen werden kann.

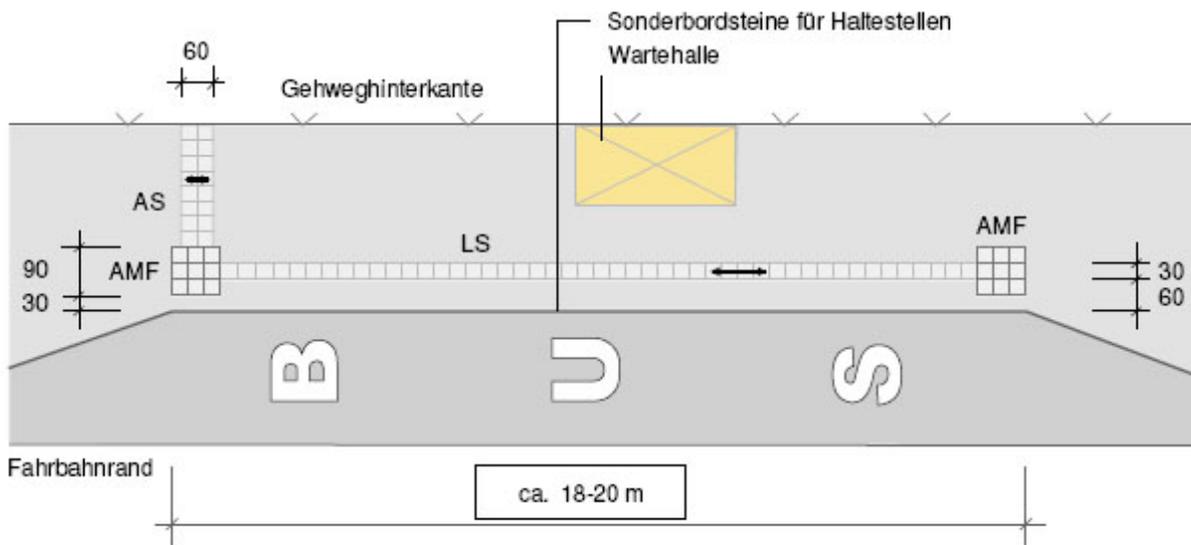
I. Anforderungsprofil für Haltestellen und Haltepunkte

- Stufenlose Erreichbarkeit vom Haltestellenumfeld aus,
- Leit- und Orientierungssystem für blinde und sehbehinderte Personen,
- Orientierungshilfe für Menschen mit Lernschwierigkeiten,
- Erhöhung des Einstiegsbereichs, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel von Rampen möglichst gering zu halten,
- fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag,
- Sitzgelegenheiten, die auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet sind,
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer
- ausreichende und blendfreie Beleuchtung,
- für blinde und sehbehinderte Menschen taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Möblierung,
- barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip).

Hier ein Beispiel für diesen Bereich aus dem Nahverkehrsplan Mainz:

Prinzipskizze Haltestellen

Lageplan



LS - Leitstreifen

Rillenplatten 30 / 30 / 8 cm weiß
mit sinusprofilierter, rutschfester
Rillenoberfläche
Rillenabstand 25 mm

AS - Auffangstreifen

Rillenplatten 30 / 30 / 8 cm weiß
mit sinusprofilierter, rutschfester
Rillenoberfläche
Rillenabstand 25 mm

AMF - Aufmerksamkeitsfeld

Noppenplatten 30 / 30 / 8 cm weiß
mit 36 Kugelsegmentnoppen pro Platte,
ca 2,5 cm Noppendurchmesser
mit rutschfester Oberfläche

← Verlegerichtung

Bemerkungen: Dieser Ausbaustandard ist auch bei Haltestellen
in Form von Buskaps vorzunehmen.

Abbildung 1: Prinzipienskizze einer Haltestelle mit Blindenleitsystem (aus: Nahverkehrsplan Mainz 2006 – 2011, Seite 107)

II. Anforderungsprofil für Fahrzeuge

- Niederflurtechnik auch bei Regionalbussen, mit Rampe in ausreichender Länge, um den Neigungswinkel möglichst gering zu halten,
- bei unbedingt erforderlichen Hochflurbussen: Ausstattung mit Hublift,
- kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (besonders Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen),

- ausreichende Multifunktionsfläche für mindestens zwei Rollstuhlnutzer (auch Nutzer von Rollatoren, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen etc.),
- Erreichbarkeit des Haltewunschtasters von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen aus,
- kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen),
- barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip).

Hier ein Beispiel für diesen Bereich aus dem Nahverkehrsplan Mainz:

Fahrzeuge			
Kriterium	Ausstattung	gefordert als Minimalausstattung	optional als Zusatzausstattung
(...)			
Barrierefreiheit	Niederflur (bei Neuanschaffung)	X	
	Niederflur (mindestens 60 % der Fahrzeuge im Bestand)	X	
	Rampe/Kneeling (bei Neuanschaffung)	X	
	Rampe/Kneeling (im Bestand)		X
	Multifunktionsflächen (bei Neuanschaffung)	X	
	Multifunktionsflächen in Türnähe (im Bestand)	X	
	Haltewunschknöpfe von allen Sitzen aus erreichbar	X	
	Lautsprecherdurchsage „nächster Halt“	X	
	Optische Haltestellenanzeige	X	
	Kontrastreiche/signalfarbene Haltevorrichtungen		

Tabelle 1: Fahrzeuganforderungen u. a. zur Barrierefreiheit (aus: Nahverkehrsplan Mainz 2006 – 2011, Seite 100)

III. Anforderungsprofil für Fahrplangestaltung, Bedienungshäufigkeit, Taktdichte und Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten

- Übliche Bedienungshäufigkeit und Taktdichte mit durchgängigem Einsatz barrierefreier Fahrzeuge gewährleisten,
- Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten möglichst an der gleichen Haltestelle,
- bei der Fahrplangestaltung mit Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten längere Wegezeiten von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen beachten.

IV. Anforderungsprofil für Maßnahmen alternativer Verkehrsbedienung auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen

- Einsatz geeigneter Fahrzeuge besonders für ältere und gehbehinderte Personen,
- Einsatz geeigneter Fahrzeuge für Personen, die im Rollstuhl sitzend befördert werden,
- Abruf auch über SMS und Internet,
- Schulung des Fahrpersonals und des Personals der Vermittlungszentrale zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen.

V. Anforderungsprofil für Fahrgastinformation und Service

- Zur individuellen Planung detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen,
- kompetente Mobilitätsberatung über barrierefreie Angebote in einer Kundenzentrale,
- kompetente telefonische Beratung über barrierefreie Angebote (auch abrufbar über SMS und Internet),
- für blinde und sehbehinderte Menschen barrierefreie Informationen über das Internet,
- leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen,

- regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung.

Hier ein Beispiel für diesen Bereich aus dem Nahverkehrsplan Mainz:

Personal			
Kriterium	Ausstattung	gefordert als Minimalausstattung	optional als Zusatzausstattung
	Beherrschung der deutschen Sprache	X	
	Netz-, Orts-, (Verbund)Tarif- und Fahrplankenntnisse	X	
	Schulungen im Verhalten gegenüber mobilitätsbehinderten Personen	X	
	Schulungen im Konfliktmanagement		X
	Einheitliche und saubere Dienstkleidung	X	

Tabelle 2: Personalschulung zum Verhalten gegenüber mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (aus: Nahverkehrsplan Mainz 2006 – 2011, Seite 101)

Die Anforderungsprofile können ergänzt oder zusammengefasst und nach Prioritäten (zum Beispiel Mindestanforderungen und Qualitätsmerkmale) gewichtet werden. Sie dienen dazu, den Zustand von bestehenden ÖPNV-Angeboten zu bewerten und Maßnahmen zu deren Verbesserung abzuleiten.

3.5 Maßnahmen

In jedem Nahverkehrsplan werden für seinen Gültigkeitszeitraum Einzelmaßnahmen beziehungsweise Maßnahmenbündel benannt, die umgesetzt werden sollen. Dabei sind verkehrspolitische Ziele zu berücksichtigen sowie erforderliche Verbesserungen, die sich aus der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse ergeben. Anforderungen der

Barrierefreiheit sollten grundsätzlich für alle Vorhaben in den Bereichen der Anforderungsprofile (Abschnitt 3.4) konkret aufgeführt werden.

Dabei empfiehlt es sich, Prioritätenlisten zu erstellen, zum Beispiel für vorrangig

- neu- und umzugestaltende Haltestellen an bestimmten Standorten,
- zu beschaffende und umzurüstende Fahrzeuge,
- auszuwählende Linien, die mit einer stärkeren Bedienungshäufigkeit durch barrierefreie Fahrzeuge ausgestattet werden sollen,
- barrierefrei zu gestaltende alternative Bedienungsformen in dünn besiedelten Gebieten,
- zu verbessernde Informations- und Serviceangebote.

Aus den Prioritätenlisten sollte hervorgehen, welche Planungen bis zu welchem Zeitpunkt zu realisieren sind. Dabei sollten die Vorhaben mit oberster Priorität noch während der Laufzeit des neu- oder fortzuschreibenden Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Vorhaben mit weniger hohem Rang werden für längerfristige Zeithorizonte geplant, sollten aber ebenfalls angegeben werden, um eine nachhaltige und kontinuierliche Weiterentwicklung der Barrierefreiheit erkennen zu lassen.

Zur gebotenen Verbindlichkeit der Planung gehören nicht zuletzt, Angaben über die veranschlagten Kosten für die Maßnahmen sowie Aussagen darüber, wie diese finanziert werden können. Dies gilt auch für jede Einzelmaßnahme zur Barrierefreiheit.

4. Praktische Hinweise zur Ausübung der Mitsprache durch die Vertreterinnen und Vertreter behinderter Menschen

Wenn Sie sich zum ersten Mal mit einem Nahverkehrsplan beschäftigen, sollten Sie vor dem Umfang, den ein solches Werk haben kann, nicht zurückschrecken. Wichtig für Sie zu analysieren ist:

- Welche verkehrspolitischen Ziele werden genannt?
- Auf welche Inhalte bezieht sich die Bestandsaufnahme?
- Welche Mängel und zukünftigen Maßnahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit werden aufgeführt und wie stellt sich die Vorhabenfinanzierung dar?

Nahverkehrspläne sind Grundlage für die mittelfristige Planung des ÖPNV in Städten und Landkreisen für einen Zeitraum von in der Regel fünf Jahren. Mit dieser zeitlichen Entwicklungsperspektive ist auch das Thema der Barrierefreiheit zu behandeln. Vorschläge zu den Inhalten finden Sie in Kapitel 3. Bei der konkreten Ausarbeitung dieser Inhalte sollten Sie als Behindertenbeauftragte nicht allein auf sich gestellt sein. Vielmehr empfiehlt es sich, die Anforderungen zur Barrierefreiheit zusammen mit den Behindertenbeiräten oder vergleichbaren Arbeitskreisen zu erarbeiten und abzustimmen. Wichtig ist, dass in diesen Gremien Vertreterinnen oder Vertreter von Behindertenorganisationen und Selbsthilfegruppen beteiligt sind, die die verschiedenen Behinderungsformen repräsentieren. Außerdem sollten Möglichkeiten der Absprache oder der Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern älterer Menschen genutzt werden, die zum Beispiel in Seniorenräten oder -beiräten organisiert sind. Auf diese Weise kann gegebenenfalls gleichen oder ähnlich gelagerten Belangen mehr Gewicht verschafft werden.

Da in Rheinland-Pfalz in den Verbundgebieten Region Trier, Rhein-Nahe und Rhein-Neckar (siehe Anmerkung 3) zusätzlich zu den Nahverkehrsplänen der einzelnen Aufgabenträger gemeinsame, Kreise und Städte übergreifende Nahverkehrspläne erstellt werden, sollten Sie als Interessenvertretungen behinderter Menschen auch diese im Blick haben und sich Kreise und Städte übergreifend abstimmen. Zudem

gibt es noch einzelne Verbandsgemeinden, wie zum Beispiel Ingelheim und Bad Kreuznach, die eigene Nahverkehrspläne aufstellen, weil sie selbst Verkehrsleistungen anbieten. Auch hier sind Sie als Vertreterinnen und Vertreter behinderter Menschen gefordert.

Der Kontakt zu und der Austausch mit den für den Nahverkehrsplan zuständigen Akteuren sollten Sie regelmäßig pflegen, beispielsweise indem Sie mit den Vertreterinnen und Vertretern der verantwortlichen Ämter, Verkehrskooperationen und Planungsgemeinschaften regelmäßige Gespräche vereinbaren oder sie in die Sitzungen der Beiräte und Arbeitskreise einladen. Ansprechpartner für diese Anliegen sind besonders die ÖPNV-Referate der Stadt- beziehungsweise Kreisverwaltung und der jeweilige Verkehrsverbund, der häufig von den Kommunen mit der Erstellung eines Nahverkehrsplans beauftragt wird. Sofern es um Angebote des Schienenpersonennahverkehrs geht, sollten Sie auch die zuständigen Schienenpersonennahverkehrszweckverbänden Nord (Koblenz) und Süd (Kaiserslautern) einbeziehen.

Wenn daraus ein Prozess gegenseitiger Beratung „auf gleicher Augenhöhe“ erwächst, kann dies für die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit nur förderlich sein. Spätestens in der Diskussion mit den Behörden wird aber auch deutlich, wo die Grenzen der Durchsetzbarkeit von Anliegen sind, die dann auf politischer Ebene in Kreistagen und Stadträten weiterverhandelt werden müssten.

Während ein langfristiger Beratungsprozeß die Chance eröffnet, kontinuierlich an der Erarbeitung eines Nahverkehrsplans mitzuwirken, kann die offizielle Anhörung der Behindertenbeauftragten und –beiräte ein eher kürzeres Verfahren sein: Zu einem festgesetzten Termin ist eine schriftliche oder mündliche Stellungnahme zu einem schon fertig gestellten Entwurf eines Nahverkehrsplans abzugeben. Achten Sie bitte darauf, dass ein nicht eingehaltener (Abgabe-) Termin als Zustimmung zum vorgelegten Entwurf gewertet werden kann!

5. Checkliste zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen

Allgemeines	
In allen Kapiteln des Nahverkehrsplans, die Belange behinderter Fahrgäste betreffen (könnten), wird auf die Umsetzung von Barrierefreiheit eingegangen.	<input type="checkbox"/>
Zur Übersicht gibt es ein Kapitel, das zusammenfassend auf die Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit eingeht.	<input type="checkbox"/>
In der Einleitung wird allgemein auf die Verbesserung der Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen hingewiesen (für behinderte und ältere Menschen, Familien mit kleinen Kindern).	<input type="checkbox"/>
Ziele	
Bei Planungen wird Barrierefreiheit als verpflichtendes Ziel genannt.	<input type="checkbox"/>
Für den Bestand wird die schrittweise Herstellung von Barrierefreiheit als Ziel festgeschrieben.	<input type="checkbox"/>
Die Berücksichtigung der Belange von gehbehinderten und auf den Rollstuhl angewiesenen Personen <u>sowie</u> von blinden und sehbehinderten, gehörlosen und schwerhörigen Personen und Menschen mit Lernschwierigkeiten wird als Ziel genannt. Abweichend davon sind die Belange von folgenden Personengruppen genannt: <ul style="list-style-type: none"> • Gehbehinderte/auf den Rollstuhl angewiesene Menschen <input type="checkbox"/> • Blinde und sehbehinderte Menschen <input type="checkbox"/> • Gehörlose und schwerhörige Menschen <input type="checkbox"/> • Menschen mit Lernschwierigkeiten <input type="checkbox"/> 	<input type="checkbox"/>
Weiterhin gültige Ziele zur Barrierefreiheit aus vorangegangenen Nahverkehrsplänen sind aufgenommen.	<input type="checkbox"/>
Bestandsaufnahme (Ist-Zustand)	
Anzahl und Einsatz barrierefreier Fahrzeuge sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung aufgeführt.	<input type="checkbox"/>

Anzahl und Standorte barrierefreier Haltestellen (stufenlos zugängliche Haltestellen, Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen) sind in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung genannt.	<input type="checkbox"/>
Barrierefrei nutzbare Angebote bei alternativen Verkehrsbedienungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches) werden in einer Bestandsaufnahme oder vergleichbaren Darstellung beschrieben.	<input type="checkbox"/>
Eine Befragung mobilitätseingeschränkter Personen zur ÖPNV-Nutzung ist durchgeführt und ausgewertet worden.	<input type="checkbox"/>
Anforderungsprofile (Soll-Zustand)	
Ein Anforderungsprofil für barrierefreie Haltestellen ist vorhanden.	<input type="checkbox"/>
Es gibt ein Anforderungsprofil für die barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen.	<input type="checkbox"/>
Ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit vonr Fahrplangestaltung, Bedienungshäufigkeit, Taktdichte und Anschlussbeziehungen ist enthalten.	<input type="checkbox"/>
Es gibt ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit von alternativen Verkehrsbedienungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches)	<input type="checkbox"/>
Ein Anforderungsprofil für die Barrierefreiheit der Fahrgastinformationen und des Services ist vorhanden.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen	
Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind festgelegt (Prioritätenliste mit Angaben zur zeitlichen Realisierung).	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Barrierefreiheit bei zu beschaffenden und/oder umzurüstenden Fahrzeugen sind festgeschrieben (mit Zeitplan für die Umsetzung).	<input type="checkbox"/>
Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge (wann und auf welchen Linien) ist für den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans festgelegt (mit zeitlichen Angaben für die Umsetzung).	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit alternativer Verkehrsbedienungen (Anrufsammeltaxis oder ähnliches) sind enthalten und mit Zeitangaben versehen.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen zur Verbesserung der Informations- und Serviceangebote sind festgelegt und mit Zeitangaben versehen.	<input type="checkbox"/>

6. Literaturhinweise

Nachfolgend findet sich ein Verweis auf Arbeitsmaterialien, die bei einer differenzierten Ausarbeitung von Anforderungsprofilen für Barrierefreiheit hilfreich sein können:

Sozialverband VdK Deutschland e. V. (Hrsg.): Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Bonn 2008

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.): direkt Heft Nr. 64/2008: Hinweise – Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen, Berlin 2008

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSV) (Hrsg.): Leitfaden Unbehinderte Mobilität, Dezember 2006

Deutscher Behindertenrat (Hrsg.): Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), 2003

7. Anhang

Gültigkeit und Bearbeitungsstand der Nahverkehrspläne in Rheinland-Pfalz (Stand: Oktober 2009)

Aufgabenträger	Nahverkehrsplan (NVP)
<u>1. Kreisfreie Städte</u>	
1.1 Frankenthal	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Stand: beschlossen am 15. Dezember 2004 (siehe auch VRN)
1.2 Kaiserslautern	Nahverkehrsplan ab 2009 Stand: beschlossen am 30. März 2009 (siehe auch VRN)
1.3 Koblenz (VRM)	noch ohne Rückmeldung
1.4 Landau	Nahverkehrsplan Kreis Südliche Weinstraße und Stadt Landau 2004 – 2008 Stand: beschlossen am 16. Februar 2004 (siehe auch VRN)
1.5 Ludwigshafen	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Stand: beschlossen am 13. Dezember 2004 (siehe auch VRN)
1.6 Mainz	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Stand: beschlossen am 6. Dezember 2006 Gültig 2006 – 2011 (siehe auch RNN)
1.7 Neustadt a. d. Weinstraße	Nahverkehrsplan (Fortschreibung ab 2004) Stand: beschlossen am 15. März 2005 (siehe auch VRN)
1.8 Pirmasens	Nahverkehrsplan ab 2008 Stand: beschlossen am 15. September 2008 (siehe auch VRN)
1.9 Speyer	Nahverkehrsplan (Fortschreibung ab 2004) Stand: beschlossen am 29. April 2004 (siehe auch VRN)
1.10 Trier	Nahverkehrsplan Teil: Analyse und Maßnahmen Stand: September 2006 (siehe auch VRT)
1.11 Worms	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Stand: beschlossen am 15. Main 2008 Gültig: 2004 – 2008 (siehe auch VRN)
1.12 Zweibrücken	Nahverkehrsplan ab 2008 Stand: beschlossen am 27. Februar 2008 (siehe auch VRN)

Aufgabenträger	Nahverkehrsplan (NVP)
<u>2. Landkreise (LK)</u>	
2.1 Ahrweiler (VRM)	noch ohne Rückmeldung
2.2 Altenkirchen (VRM)	noch ohne Rückmeldung
2.3 Alzey-Worms	Nahverkehrsplan Stand: beschlossen am 26. April 2005 Gültig: 2005 – 2009 (siehe auch VRN)
2.4 Bad Dürkheim	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Stand: beschlossen am 15. Dezember 2004 (siehe auch VRN)
2.5 Bad Kreuznach	siehe RNN Teil C
2.6 Bernkastel-Wittlich	Nahverkehrsplan Teil: Analyse und Maßnahmen Stand: Juni 2006 (siehe auch VRT)
2.7 Birkenfeld	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Stand: beschlossen am 9. Februar 2009 (siehe auch RNN)
2.8 Cochem-Zell (VRM)	Stand: Nahverkehrskonzept von 1995
2.9 Donnersbergkreis	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Stand: beschlossen am 30. März 2004 Gültig: 2004 – 2008 (siehe auch VRN)
2.10 Eifelkreis Bitburg-Prüm	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Teil: Analyse und Handlungsbedarf Stand: 12. Juni 2006 (siehe auch VRT)
2.11 Germersheim	Nahverkehrsplan 2004 - 2008 (siehe auch VRN)
2.12 Kaiserslautern	Nahverkehrsplan ab 2009 Stand: beschlossen am 16. März 2009 (siehe auch VRN)
2.13 Kusel	Nahverkehrsplan 2009-10-27 Stand: beschlossen am 25. März 2009 (siehe auch VRN)
2.14 Mainz-Bingen	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Stand: beschlossen am 13. März 2009 (siehe auch RNN)
2.15 Mayen-Koblenz (VRM)	Stand: 1996 (Fortschreibung 2010)
2.16 Neuwied (VRM)	Nahverkehrsplan für das Kreisgebiet Stand: beschlossen am 17. Dezember 1996
2.17 Rhein-Hunsrück-Kreis (VRM)	Stand: Nahverkehrskonzept von 1995, 1. Nahverkehrsplan 2010
2.18 Rhein-Lahn-Kreis (VRM)	Nahverkehrsplan Stand: 1998
2.19 Rhein-Pfalz-Kreis	Nahverkehrsplan (Fortschreibung ab 2004) Stand: beschlossen am 6. Juni 2005 (siehe auch VRN)
2.20 Südliche Weinstraße	Nahverkehrsplan Kreis Südliche Weinstraße und Stadt

	Landau 2004 – 2008 Stand: beschlossen am 16. Februar 2004 (siehe auch VRN)
2.21 Südwestpfalz	Nahverkehrsplan ab 2008 Stand: beschlossen am 10. März 2008 (siehe auch VRN)
2.22 Trier-Saarburg	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Teil: Analyse und Maßnahmen Stand: Dezember 2006 (siehe auch VRT)
2.23 Vulkaneifel	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Teil: Analyse und Maßnahmen Stand: April 2006 (siehe auch VRT)
2.24 Westerwaldkreis (VRM)	Nahverkehrsplanes (Teilfortschreibung) (Demographische Entwicklung und ÖPNV im WW) Stand: beschlossen am 8. Dezember 2006

Aufgabenträger	Nahverkehrsplan (NVP)
<u>3. Verkehrsverbände und -kooperationen zwischen mehreren Aufgabenträgern</u>	
Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (VRT)	Nahverkehrsplan Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (Fortschreibung der regionalen Nahverkehrspläne) einschließlich von S Trier, LK Trier-Saarburg, LK Bernkastel-Wittlich, LK Bitburg-Prüm und LK Vulkaneifel/Daun Stand: März 2006
Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN)	Gemeinsamer Nahverkehrsplan Zweckverband Rhein-Nahe-Verkehrsverbund einschließlich von LK Bad Kreuznach, LK Birkenfeld, LK Mainz-Bingen, G Bad Kreuznach, G Bingen, G Idar-Oberstein und G Ingelheim Stand: beschlossen am 26. November 2008
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Gemeinsamer Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Neckar einschließlich von LK Alzey-Worms, LK Bad Dürkheim, LK Germersheim, LK Kaiserslautern, LK Rhein-Pfalz, LK Südliche Weinstraße, LK Südwestpfalz, LK Donnersbergkreis, S Frankenthal, S Landau, S Ludwigshafen, S Neustadt/Weinstr., S Speyer und S. Worms Stand: beschlossen am 9. März 2006
Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)	Gemeinsamer Nahverkehrsplan wird erst erstellt, wenn alle Landkreise und die Stadt Koblenz einen eigenen Nahverkehrsplan erstellt haben

Aufgabenträger	Nahverkehrsplan (NVP)
<u>4. Gemeinden und Verbandsgemeinden mit übertragener Aufgabe (G)</u>	
Bad Kreuznach	Nahverkehrsplan Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Teil C 1 (siehe RNN Gemeinsamer NVP) Stand: beschlossen am 25. Juni 2009
Bingen	Entwurf: Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Teil B 2 (siehe RNN Gemeinsamer NVP) Stand: Entwurf vom Mai 2008
Idar-Oberstein	Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Teil D 1 (siehe RNN Gemeinsamer NVP) Stand: beschlossen am 25. März 2009
Ingelheim	Entwurf: Nahverkehrsplan (Fortschreibung) Teil B 1 (siehe RNN Gemeinsamer NVP) Stand: Entwurf vom Mai 2008

IMPRESSUM

Herausgeber: Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit,
und Demografie Rheinland-Pfalz
Referat für Reden und Öffentlichkeitsarbeit
Bauhofstraße 9
55116 Mainz
www.masgd.rlp.de



Verfasserin: Annerose Hintzke
Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität
Kaiser-Wilhelm-Ring 6
55118 Mainz

Kontakt: Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit,
und Demografie Rheinland-Pfalz
Referat 644 – Gleichstellung und Selbstbestimmung/Barrierefreiheit
Bauhofstraße 9
55116 Mainz
www.masgd.rlp.de
www.barrierefrei.rlp.de

Stand: März 2010, ergänzt Januar 2013

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Rheinland-Pfalz herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch Wahlbewerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von sechs Monaten vor einer Wahl zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Kommunal-, Landtags-, Bundestags- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.