

WESTPFALZ-INFORMATIONEN



Ausgabe Nr. 123, Februar 2007

Verkehr in der Region (= Materialien zum Regionalen Raumordnungsbericht I)

- Überblick: Die Verkehrsentwicklung in Rheinland-Pfalz und in der Region Westpfalz
- Verkehrsverbund und Rheinland-Pfalz-Takt
- Reaktivierung und Erhaltung von Schienenstrecken und Bahntrassen
- Straßenverkehr: Bauvorhaben und Planungen
- Großräumiges Radwegenetz

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
WESTPFALZ



Impressum:

Herausgeber: Planungsgemeinschaft Westpfalz
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Vorsitzender: Oberbürgermeister
Dr. Bernhard Matheis, Pirmasens

Redaktion: Geschäftsstelle der
Planungsgemeinschaft Westpfalz
Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern
Fon: 0631 205 774-0
Fax: 0631 205 774-20

Internet: <http://www.westpfalz.de>
E-Mail: pgw@westpfalz.de

Geschäftsführer und Leitender Planer
Theophil Weick (thw), V.i.S.d.P.
Hans Joachim Fette (hjf)
Herbert Gouverneur (heg)
Stefan Germer (smg)

Auflage: 900 Stück
Druck: PRINTEC Repro-Druck Vertriebs-GmbH, 67657 Kaiserslautern
Online-Version (PDF-Format) jeweils verfügbar im Internet unter www.westpfalz.de

Alle Beiträge, Grafiken und Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Eine (auch teilweise) Verwertung, z.B. Vervielfältigung, Speicherung in elektronischen Systemen, Nachdruck unterliegt den Grenzen des Urheberrechtsgesetzes und ist nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers möglich. Belegexemplar jeweils erbeten.

Umschlaggestaltung unter Verwendung einer Höhendarstellung der Region Westpfalz auf Grundlage des Digitalen Geländemodells, veröffentlicht mit Erlaubnis des Landesvermessungsamtes Rheinland-Pfalz vom 02.12.1998, Az. 2.3668-6/98

Zu diesem Heft

Verkehrliche Maßnahmen haben großen Einfluss auf die Entwicklung der Region und Auswirkungen für die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur. Die Region profitierte in den letzten Jahren von Verbesserungen. Dies wird sich fortsetzen. Schlaglichtartig seien einige Entwicklungen genannt:

- Von besonderer Bedeutung für die Region Westpfalz war der Mitte 2006 vollzogene Beitritt des Westpfalz-Verkehrsverbundes zum VRN-Verbundgebiet. Im Dezember 2006 wurde zum Fahrplanwechsel zusätzlich die S-Bahn-Linie 1 über Kaiserslautern Hbf hinaus bis Homburg/Saar verlängert.
- Im Vorgriff auf die Fußballweltmeisterschaft wurde die A 6 bei Kaiserslautern ausgebaut.
- Insbesondere im Raum Pirmasens sind bereits erhebliche Investitionen zum vierstreifigen Ausbau der B 10, der weiteren wichtigen Ost-West-Verbindung, umgesetzt worden, deren zügiger durchgängiger Ausbau dringend fortgesetzt werden muss.
- Mit dem Neubau der L 700 von der Bundesgrenze bei Bitche bis zum Flugplatz Zweibrücken wurde der Lückenschluss vollzogen und die Gemeinden im Hornbachtal entlastet.
- Mit der Verkehrsfreigabe der Umgehung Wolfstein im November 2006 wurde nicht nur eine zügigere Verbindung zwischen den Zentren Lauterecken und Kaiserslautern erreicht, sondern auch eine Entlastung der Stadt Wolfstein vom Durchgangsverkehr.
- Mehrere weitere Ausbaumaßnahmen im überörtlichen Straßennetz runden die Entwicklung ab.
- Zahlreiche weitere Radweg-Abschnitte des großräumigen und regionalen Radwegenetzes wurden fertiggestellt. Dies kommt nicht nur den Berufspendlern oder Freizeitnutzern zugute, sondern trägt auch zur Steigerung der touristischen Attraktivität bei.
- Vom Flugplatz Zweibrücken startete im September 2006 der Jungfernflug von Germanwings nach Berlin-Schönefeld als regelmäßige Verbindung. Ab März 2007 sollen auch Flüge in den Mittelmeerraum ab/bis Flugplatz Zweibrücken für Aufschwung sorgen.
- Mitte 2007 wird die Schnellbahnverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS) mit Halt im Hauptbahnhof Kaiserslautern in Betrieb gehen. Das westpfälzische Oberzentrum wird dann über eine adäquate Anbindung an das europäische Schienenschnellverkehrsnetz verfügen.



OB Dr. Bernhard Matheis
Vorsitzender

Über diese erfolgten Entwicklungen hinaus bedarf es aber weiterhin hoher Aufmerksamkeit und Einflussnahme, um die Umsetzung der verkehrlichen Ziele des aktuellen Regionalen Raumordnungsplans Westpfalz sicher zu stellen. Das vorliegende Themenheft der WESTPFALZ-INFORMATIONEN verschafft einen Überblick über Aspekte der Verkehrsentwicklung in der Region Westpfalz in den letzten Jahren. Gleichzeitig bietet sich die Gelegenheit zu einem Ausblick in die nähere Zukunft. Mit dem Heft sind zugleich die Anforderungen an einen regionalen Raumordnungsbericht für den Teilbereich Verkehrsinfrastruktur abgedeckt.

OB Dr. Bernhard Matheis
Vorsitzender

Überblick:**Die Verkehrsentwicklung in Rheinland-Pfalz und in der Region Westpfalz****Fahrleistung und Verkehrsbelastung**

Die individuell oder beruflich motivierte Mobilität jedes Einzelnen spiegelt sich im Personenverkehr wieder. Sie hängt wesentlich ab von der persönlichen, wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung. In **Rheinland-Pfalz** hat die Fahrleistung im Kfz-Verkehr (Kfz-km/a) außerorts zwischen 1990 und 2005 wie folgt zugenommen:

Bundesautobahnen	+29,8%
Bundesstraßen (außerorts)	+ 9,7%
Landesstraßen (außerorts)	+14,0%.

Im Jahr 2005 hat bei fast unveränderter Bevölkerungszahl und bei nur geringen netzinternen Verschiebungen der Verkehr im Vergleich zum Vorjahr auf allen Straßenklassen abgenommen. Die Fahrleistung im Gesamtverkehr 2005 ging um -0,8% zurück, die Fahrleistung im Güterverkehr um -0,1%. Dies ist nicht allein auf die Einführung der Lkw-Maut zurückzuführen. Dies betrifft alle Straßenklassen. Die Fahrleistungen (Milliarden Kfz-km/a) und die **DTV -Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke** (Kfz/24 h) - gingen im Gesamtverkehr auf

Bundesautobahnen um	-0,8% und -1,4%
Bundesstraßen (außerorts)	-0,7% und -0,3%
Landesstraßen (außerorts)	-0,9% und -0,8%

zurück. Für die Fahrleistungen im Güterverkehr (Milliarden G-Kfz-km/a) und die DTV (G-Kfz/24h) zeigen sich nach Einführung der Mautpflicht für Lkw über 12 t zulässiges Gesamtgewicht auf Autobahnen die Verlagerungen in das nachgeordnete Netz der Bundes- und Landesstraßen:

Bundesautobahnen um	-2,2% und -2,8%
Bundesstraßen (außerorts)	+6,4% und +6,8%
Landesstraßen (außerorts)	+1,5% und +1,8%.

Für die Auslastung des Straßennetzes in der **Region Westpfalz** stellt sich diese Entwicklung an Straßen mit automatischen Zählgeräten im Jahr 2005 bzw, im Vergleich zu 2004 so dar:

Tab. 1: Verkehrsbelastung und Lkw-Anteil auf ausgewählten Straßen 2005 und im Vergleich zu 2004

Straße	Zählstellen-Name	DTV-05 Gesamt	Lkw %	2005/ 2004
A 6	Miesau	37.100	16,7	+6,6
A 6	AK Landstuhl-West	40.300	16,3	-1,7
A 6	AK Landstuhl-Ost	57.600	14,9	-2,9
A 6	Landstuhl	-	-	-
A 6	Kaiserslautern West	57.300	14,2	-3,6
A 6	Kaiserslautern Ost	55.500	19,3	+1,2
A 6	Enkenbach-Alsenborn	34.800	18,1	-5,1
A 8	Zweibrücken-Ixheim	20.800	15,0	-0,1
A 62	AK Landstuhl-Nord	28.800	11,1	-2,9
A 62	AK Landstuhl-Süd	21.000	7,7	-0,5

Straße	Zählstellen-Name	DTV-05 Gesamt	Lkw %	2005/ 2004
A 62	Hörnchenberg-Tunnel	9.400	11,9	-0,6
A 62	Weselberg	7.300	13,3	-0,7
A 63	Winnweiler	20.500	13,5	+15,3
B 10	Fehrbach	24.300	15,3	reaktiviert
B 10	Wilgartswiesen	16.300	22,1	-0,7
B 37	Hochspeyer	8.200	-	-5,3
B 48	Schweisweiler	5.700	7,7	+2,5
B 270	Waldfischbach-Burgalben	7.700	9,3	+3,4
K 62	Otterbach	11.700	3,1	-3,0

Quelle: Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (LSV)

Im Autobahnnetz wurden in Miesau auf der A 6 mit einer Steigerung von +6,6 % und in Kaiserslautern Ost mit +1,2% Verkehrszunahmen gegenüber 2004 registriert. Der höchste Zuwachs wurde mit +15,3% auf der A 63 bei Winnweiler nach Fertigstellung des Lückenschlusses der A 63 verzeichnet. Bei allen anderen Zählstellen wurden Verkehrsrückgänge zwischen -0,1% (A 8 Zweibrücken-Ixheim) und -5,1% (A 6 Enkenbach-Alsenborn) festgestellt.

Auf den Bundesstraßen wurden sowohl auf der B 10 bei Wilgartswiesen mit -0,7% als auch auf der B 37 bei Hochspeyer mit -5,3 % teilweise deutliche Rückgänge der Verkehrsbelastung verzeichnet. Dem standen Verkehrszuwächse von +2,5 % auf der B 48 bei Schweisweiler und von 3,4 % auf der B 270 bei Waldfischbach-Burgalben gegenüber.

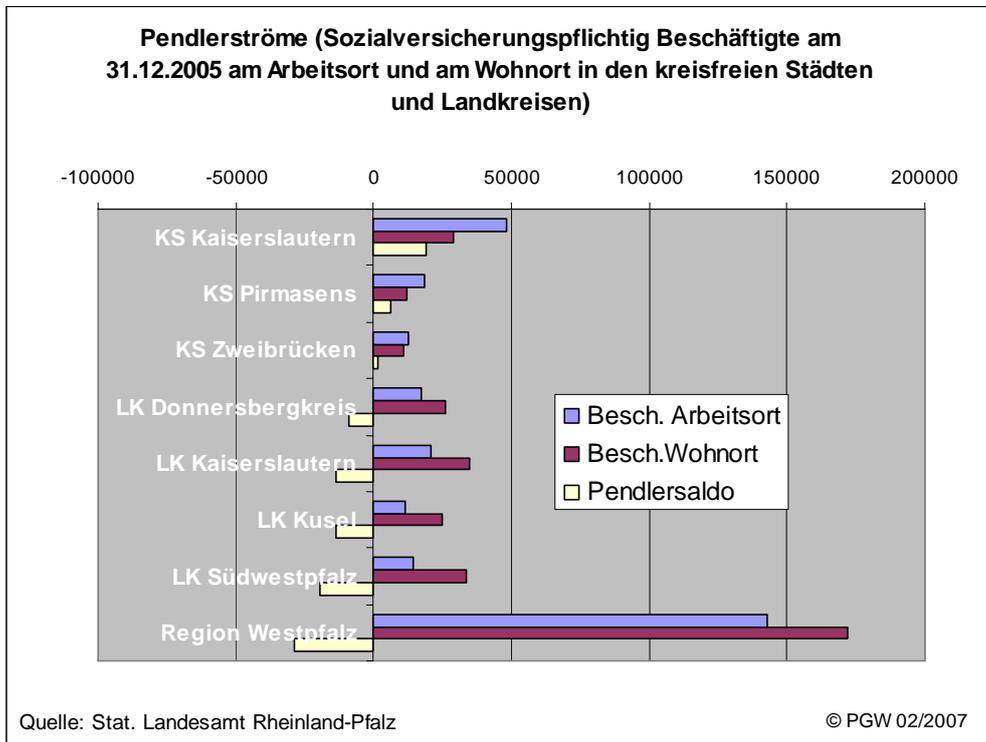
Pendler

Viele Rheinland-Pfälzer sind vor allem auch als Berufspendler auf den Pkw angewiesen. Ein erheblicher Anteil des Verkehrsaufkommens besteht aus Fahrten zur Arbeit (Berufsverkehr). Nach den jüngsten Mikrozensus-Ergebnissen (Mikrozensus = Repräsentativstatistik über die Bevölkerung und den Arbeitsmarkt) legten Pendler die Strecke zur Arbeit überwiegend mit dem Personenkraftwagen zurück. Aktuelle Pendlerzahlen als Vollerhebung liegen seit der letzten Volkszählung 1987 nicht vor. Hilfsweise kann auf die Erhebung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zurückgegriffen werden. In der Regel werden alle Arbeiter/-innen und Angestellten (einschließlich Personen in beruflicher Ausbildung) von der Sozialversicherungspflicht erfasst. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen der weitaus überwiegende Teil der Selbständigen, die mithelfenden Familienangehörigen sowie die Beamten. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte stellen einen Anteil von mehr als drei Viertel an allen Erwerbstätigen.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die nicht am eigenen Wohnort arbeiten, werden in der Ergebnisdarstellung auch als „Auspendler“, Beschäftigte, die nicht am Arbeitsort wohnen bzw. gemeldet sind, als „Einpendler“ bezeichnet. Aus der Sicht des Arbeitsortes ist der „Pendlersaldo“ positiv oder negativ, je nachdem ob die Zahl der „Einpendler“ die der „Auspendler“ übersteigt oder umgekehrt.

Bei der Betrachtung des Pendlersaldos zeigt sich am hohen Einpendleranteil unverändert die Bedeutung des Oberzentrums Kaiserslautern, aber auch des Mittelzentrums Pirmasens als bedeutender Arbeitsplatzstandort. Zu den Arbeitsplätzen in der Stadt Kaiserslautern pendeln 18.899 Beschäftigte ein, nach Pirmasens 6.195. In Zweibrücken ist der Einpendleranteil mit 1.793 deutlich niedriger.

Abb. 1:



Aus den Landkreisen pendeln dagegen mehr Beschäftigte aus, da nicht ausreichend Arbeitsplätze vorhanden sind. Aus dem Landkreis Kaiserslautern pendeln 14.101 Beschäftigte, aus dem Landkreis Kusel 13.445 und aus dem Donnersbergkreis 9.077 Beschäftigte aus. Aus dem Landkreis Südwestpfalz pendeln sogar 19.305 dort wohnende sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus.

In der Summe pendeln also 55.928 Beschäftigte in der Region über Kreis- bzw. Stadtgrenzen. Über die Regionsgrenzen pendeln – bei 143.013 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen und 170.165 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – 27.152 Personen aus.

Kraftfahrzeuge

Mit einem Zuwachs von 22.400 Fahrzeugen (+0,8 %) gegenüber dem Vorjahr hielt die bereits seit den 1980er-Jahren zu beobachtende kontinuierliche Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes in Rheinland-Pfalz auch im Jahr 2005 an. Die Zahl der Pkw stieg sogar um 1,6 %. Die Zahl der Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner hat zum 01.01.2006 gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme des Donnersbergkreises (-0,2 %) in allen Landkreisen (Landkreis Südwestpfalz 0,7 %, Landkreis Kusel 0,8 %, Landkreis Kaiserslautern 1,1 %) und mit Ausnahme der kreisfreien Stadt Pirmasens (-0,2 %) in den kreisfreien Städten Zweibrücken um 0,7 % und Kaiserslautern um 1,1 % weiter zugenommen. In der Region Westpfalz sind damit insgesamt 391.002 Kraftfahrzeuge zugelassen, davon 329.188 Pkw (84,2 % der Kraftfahrzeuge insgesamt). Die Pkw-Dichte (Personenkraftwagen je 1.000 Einwohner) in der Region schwankt in den kreisfreien Städten zwischen 534 in Kaiserslautern und 613 in Zweibrücken (Pirmasens 574). In den Landkreisen ist die Pkw-Dichte im Landkreis Südwestpfalz mit 639 am höchsten (auch landesweit), mit 603 im Landkreis Kaiserslautern am niedrigsten (Landkreis Kusel 627, Donnersbergkreis 611).

Tab. 2: Kraftfahrzeugbestand zum 01.01.2006

Gebietskörperschaft	insgesamt		Personenkraftwagen	
	Anzahl	Veränderung zum Vorjahr %	insgesamt	Pkw-Dichte
			Anzahl	Anzahl pro 1.000 Einwohner
KS Kaiserslautern	61.313	1,1	52.982	534
KS Pirmasens	28.590	-0,2	25.055	574
KS Zweibrücken	25.133	0,7	21.772	613
LK Donnersbergkreis	59.419	-0,2	48.483	611
LK Kaiserslautern	78.639	1,1	66.096	603
LK Kusel	58.028	0,8	48.372	627
LK Südwestpfalz	79.880	0,7	66.428	639
Region Westpfalz	391.002	0,7	329.188	604
Rheinland-Pfalz	2.934.273	0,8	2.427.464	598

Quelle: Stat. Landesamt Rheinland-Pfalz

Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge nahm in Rheinland-Pfalz um 0,8 % und in der Region Westpfalz um 0,7 % gegenüber 2005 weiter zu. In der kreisfreien Stadt Pirmasens und im Donnersbergkreis waren geringe Rückgänge von - 0,2 % zu verzeichnen.

Rheinland-Pfalz ist eines der Bundesländer mit der höchsten Pkw-Dichte. Auf 1.000 Einwohner kamen zu Beginn des Jahres 2006 598 Personenkraftwagen. Damit lag Rheinland-Pfalz hinter dem Saarland (611 Pkw je 1.000 Einwohner) und Bayern (604 Pkw je 1.000 Einwohner) an dritter Stelle (Bundesdurchschnitt: 559 Pkw/1.000 Einwohner).

Abb. 2:

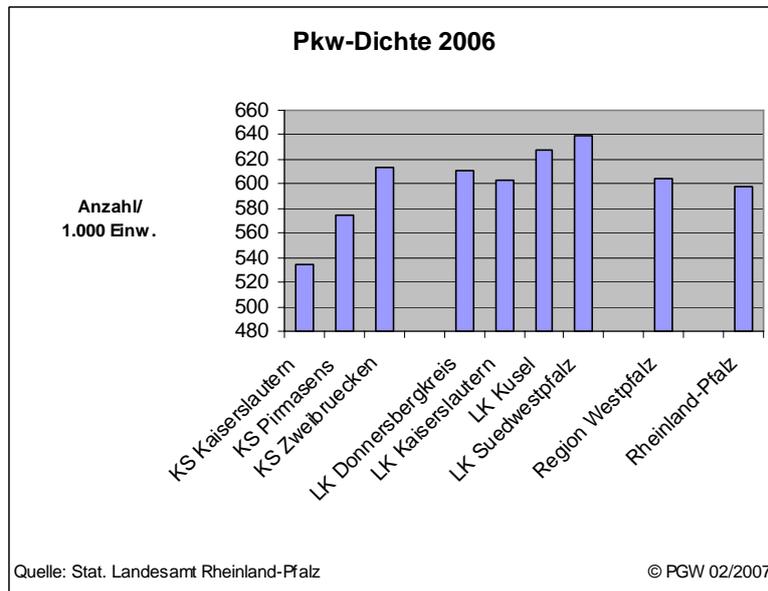
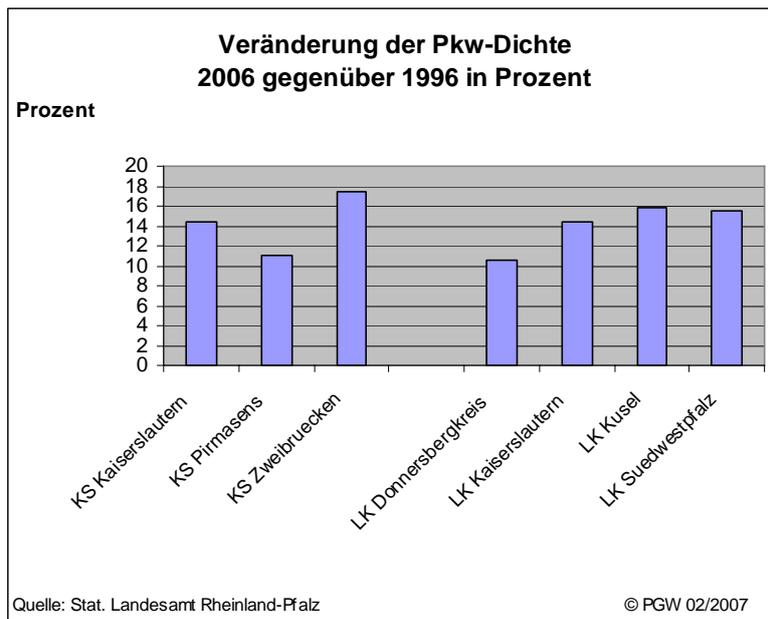


Abb. 3:



Zwischen 1996 und 2006 sind die Veränderungen der Pkw-Dichte am deutlichsten in der kreisfreien Stadt Zweibrücken und in den Landkreisen Kusel und Südwestpfalz. Dahinter folgen der Landkreis Kaiserslautern und die kreisfreie Stadt Kaiserslautern. In der kreisfreien Stadt Pirmasens und im Landkreis Donnersbergkreis fiel die Zunahme demgegenüber geringer aus.

Straßen des überörtlichen Verkehrs

Rheinland-Pfalz ist mit 93 km Straßen des überörtlichen Verkehrs je 100 km² Fläche eines der Bundesländer mit dem dichtesten Straßennetz des überörtlichen Verkehrs. Die beiden kreisfreien Städte Pirmasens und Zweibrücken liegen deutlich über dem Landesdurchschnitt, der Landkreis Kusel knapp unter dem Landeswert. Es folgen die kreisfreie Stadt Kaiserslautern und die Landkreise Donnersbergkreis und Kusel. Mit rd. 74 km Länge ist die Straßendichte im Landkreis Südwestpfalz mit hohem Anteil an Landes- und Kreisstraßen von allen Gebietskörperschaften der Westpfalz am niedrigsten. Die Straßendichte in der Region ist mit rd. 85 km je 100 km² Fläche unter dem Landeswert.

Tab. 3: Länge des klassifizierten Straßennetzes (Straßen des überörtlichen Verkehrs)

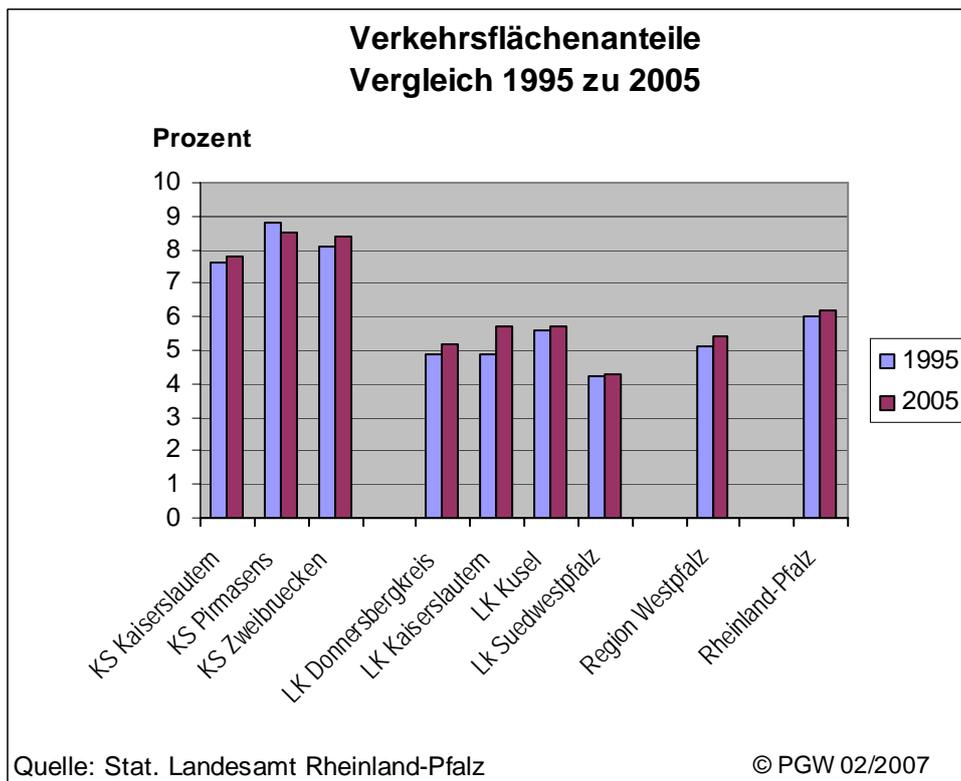
Gebietskörperschaft	insgesamt	davon				Straßendichte
		Bundesauto- bahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen	
	km	km	km	km	km	km je 100 km ² Fläche
KS Kaiserslautern	126,1	16,8	27,4	44,6	37,3	90,3
KS Pirmasens	63,8	0,7	10,5	26,9	25,7	104,0
KS Zweibrücken	83,2	8,4	5,3	38,6	30,9	117,8
LK Donnersbergkreis	567,9	31,5	64,0	269,4	203,0	88,0
LK Kaiserslautern	549,0	50,4	55,0	265,6	178,0	85,8
LK Kusel	525,1	19,7	100,5	201,1	203,8	91,6
LK Südwestpfalz	706,8	32,5	67,9	347,1	259,3	74,1
Region Westpfalz	2.621,9	160,0	330,6	1.193,3	938,0	85,01
Rheinland-Pfalz	18.471,9	871,6	2.959,3	7.219,7	7.421,3	93,0

Quelle: Stat. Landesamt Rheinland-Pfalz

Flächeninanspruchnahme für Verkehrszwecke

In der Region Westpfalz nahm der Anteil der Verkehrsflächen an der Bodenfläche im Zeitraum 1995-2005 mit Ausnahme der Stadt Pirmasens in allen Gebietskörperschaften der Region zu; dort reduzierte sich die statistisch nachgewiesene Verkehrsfläche zwischen 1996 und 2000 um 25 ha. Die Anteile liegen in den kreisfreien Städten durchweg höher als in den Landkreisen und hier auch über dem Landesdurchschnitt. Der Anteil der Verkehrsflächen an der Bodenfläche in der Region insgesamt liegt aber immer noch unter dem Landesdurchschnitt.

Abb. 4:



Verkehrsverbund und Rheinland-Pfalz-Takt

Zum 01. Juni 2006 wurde die Integration des Westpfalz Verkehrsverbundes in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar vollzogen. Die gesamte Westpfalz gehört jetzt zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der sich damit bis an die Grenze zum Saarland ausdehnt. Damit wurden auch auf tariflicher Seite günstige Voraussetzungen für die Benutzung des ÖPNV für weite Teile der Region Westpfalz geschaffen.

Mit der Verlängerung der S-Bahn über Kaiserslautern hinaus bis Homburg/Saar zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 entfällt das Umsteigen in Kaiserslautern Hbf. Die Gesamtkosten für den rheinland-pfälzischen Streckenanteil wurden von der Deutschen Bahn AG mit 15,5 Millionen Euro veranschlagt. Das Land stellt davon 3,2 Millionen Euro zur Verfügung. Nicht nur die Gebietskörperschaften an der Strecke, sondern alle im Gebiet des ehemaligen Westpfalz-Verkehrsverbundes liegenden Landkreise und kreisfreien Städte haben einen finanziellen Beitrag dazu geleistet. Mit einem VRN-Ticket kann man künftig mit der S-Bahn ohne umzusteigen von/bis Osterburken oder Homburg durch 3 Bundesländer fahren.

Die Erweiterung der S-Bahn bringt nun immerhin 14 S-Bahn-Direktverbindungen von Homburg nach Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg. Allerdings fahren die S-Bahn-Züge damit noch nicht einmal stündlich. Dies liegt vor allem daran, dass angesichts der vom Bund gekürzten Mittel für den regionalen Schienenverkehr die Bestellung zusätzlicher Züge kaum möglich war und der stündliche Grundtakt auf dem Abschnitt Kaiserslautern-Homburg von den Regional-Express-Zügen (RE) ins Saarland gebildet wird. Mit dem Doppelsystem aus S-Bahn und RE wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Westpfalz teilweise in Richtung Vorderpfalz, teilweise in Richtung Saarland orientiert ist. Zwischen Kaiserslautern und Homburg fahren somit meist zwei Regionalzüge pro Stunde und Richtung. Auf dem Abschnitt Kaiserslautern-Landstuhl sind es sogar drei, weil hier zusätzlich auch noch die Transregio-Züge nach Kusel verkehren.

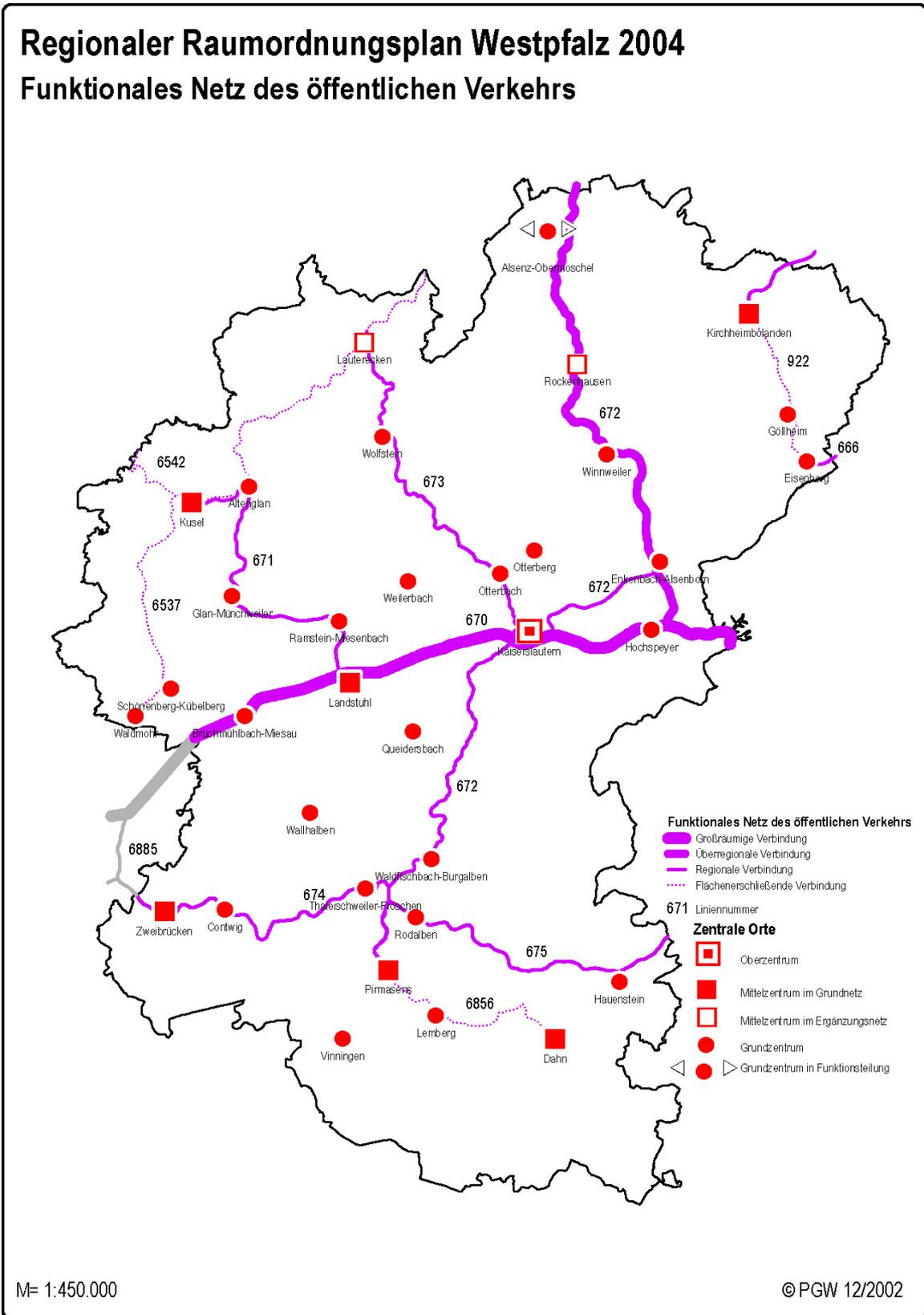
Durch das Haushaltsbegleitgesetz des Bundes 2006 ist das Regionalisierungsgesetz und damit die finanziellen Rahmenbedingungen geändert worden. Danach stehen Rheinland-Pfalz im Jahr 2007 rund 29,3 Millionen Euro und im Jahr 2008 rund 36,9 Millionen Euro weniger für den ÖPNV/SPNV zur Verfügung als bisher eingeplant. Im Zeitraum von 2005 bis 2010 fehlen insgesamt 147,3 Millionen Euro. Das Land gleicht im Jahr 2007 einen Anteil von 21,8 Millionen Euro und im Jahr 2008 von 25,9 Millionen über den Landeshaushalt aus. Die beiden SPNV-Zweckverbände erbringen einen Einsparbeitrag von 7,5 Millionen Euro im Jahr 2007, von 11 Millionen im Jahr 2008 und von 12 Millionen Euro in den Folgejahren.

Zwar wird durch die Umsetzung der Einsparbeiträge und Überprüfung des SPNV-Angebotes der Rheinland-Pfalz-Takt in seiner Netz- und Breitenwirkung nicht eingeschränkt. So steht die Aufrechterhaltung des Verkehrsangebots an allen Wochentagen nicht in Frage. Überprüft werden vor allem Züge mit sehr schwacher Nachfrage, die in Tagesrandlage oder zusätzlich zu den Taktangeboten fahren. Darüber hinaus wird im Einzelfall die konzeptionelle Fortentwicklung des Angebots geprüft.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbands SPNV Rheinland-Pfalz Süd hat im Dezember über die Einsparkonzeption entschieden. Die vorgesehenen Fahrplanänderungen müssen noch mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden und sollen mit dem Jahresfahrplan 2008 ab Dezember 2007 umgesetzt werden.

Eine der Änderungen wird voraussichtlich der Wegfall der umsteigefreien Verbindungen Kusel-Kaiserslautern an Sonn- und Feiertagen sein. Hier muss dann in Landstuhl in die parallel verkehrende S-Bahn umgestiegen werden, um in Richtung Kaiserslautern zu fahren.

Abb. 5:



Streckenbelastungen/Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr

In Rheinland-Pfalz ist die Zahl der Reisendenkilometer¹ je Woche im Jahr 2005 (30,2 Mio.) im Vergleich zum Vorjahr (2004:28,9 Mio.) um 4,4% angestiegen. Die Aufwärtsentwicklung des Vorjahres (+5%) setzte sich damit fort.

Abb. 6: Streckenbelastungen im Schienenpersonennahverkehr 2005 (Ausschnitt)



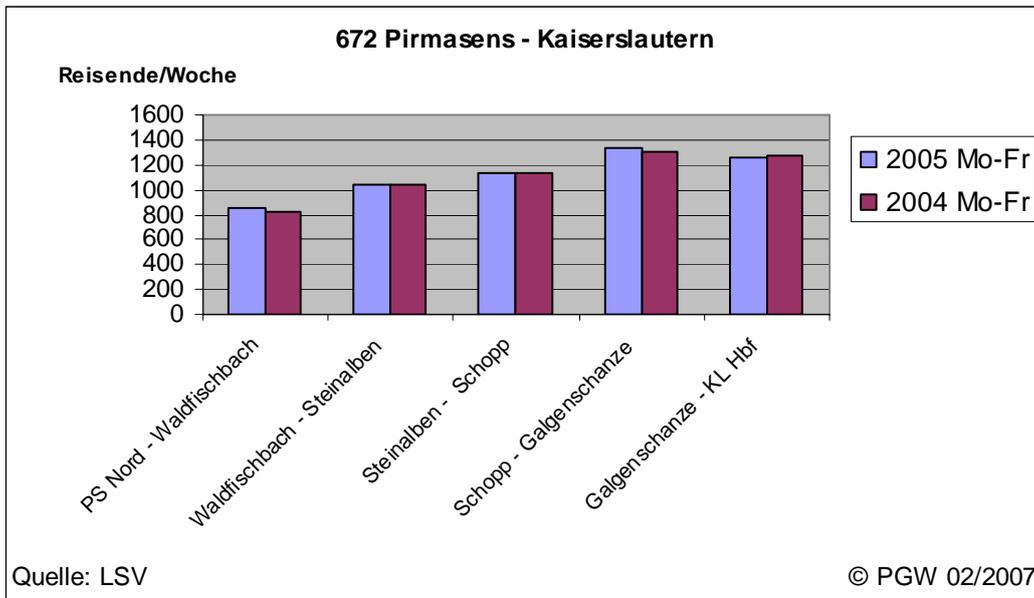
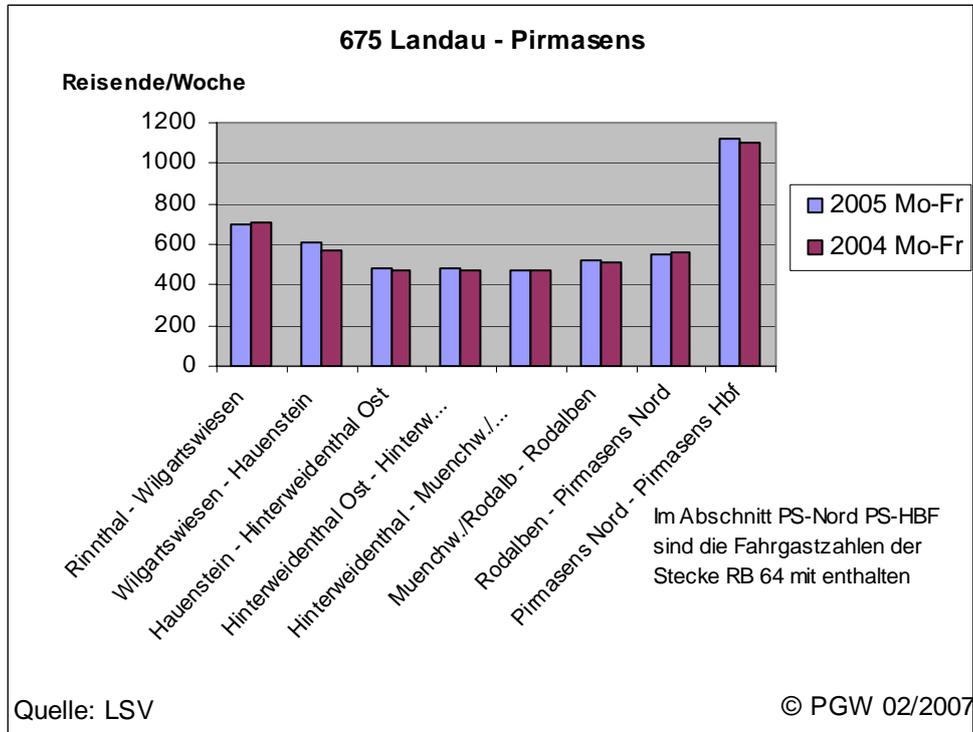
Quelle: Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (LSV)

Die Abbildung zeigt die große Bedeutung der S-Bahn Homburg – Kaiserslautern – Neustadt – Ludwigshafen - als Rückgrat des Nahverkehrs auf der Schiene. Die Entwicklung der streckenbezogenen Fahrgastzahlen² in der Westpfalz an Werktagen (Mo-Fr) in den Jahren 2004 und 2005 im Vergleich ist den folgenden Diagrammen zu entnehmen.

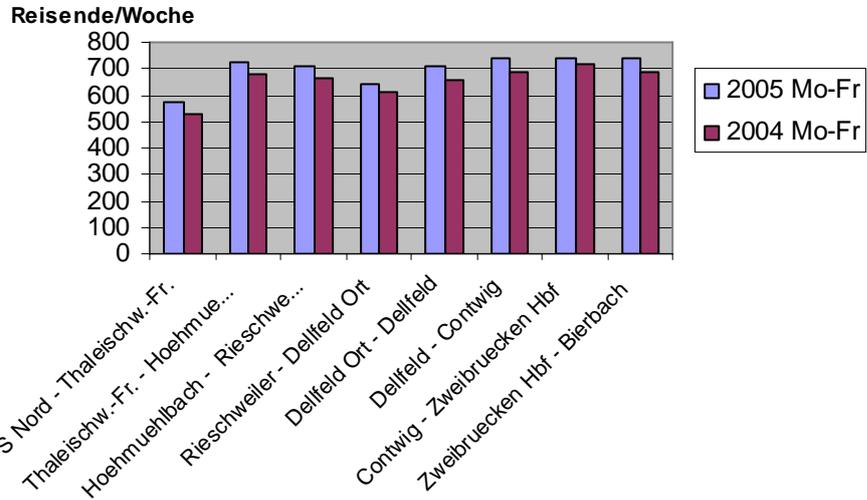
¹ Reisendenkilometer: Die in Personen- oder Reisendenkilometer gemessene Beförderungsleistung wird durch Multiplikation der Anzahl der Fahrgäste mit den von ihnen zurückgelegten Kilometern (Fahrweiten) errechnet.

² Fahrgastzahlen: Unter Fahrgastzahlen ist die Anzahl der Reisenden je Streckenabschnitt von Montag bis Freitag zu verstehen.

Abb. 7: Fahrgastzahlen in der Westpfalz 2005/2004 im Vergleich



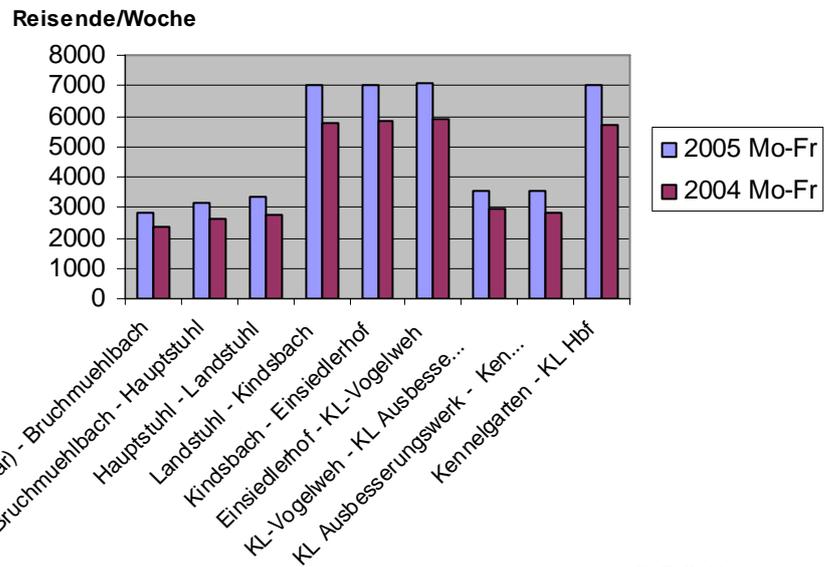
674 Pirmasens - Zweibrücken (- Saarbrücken)



Quelle: LSV

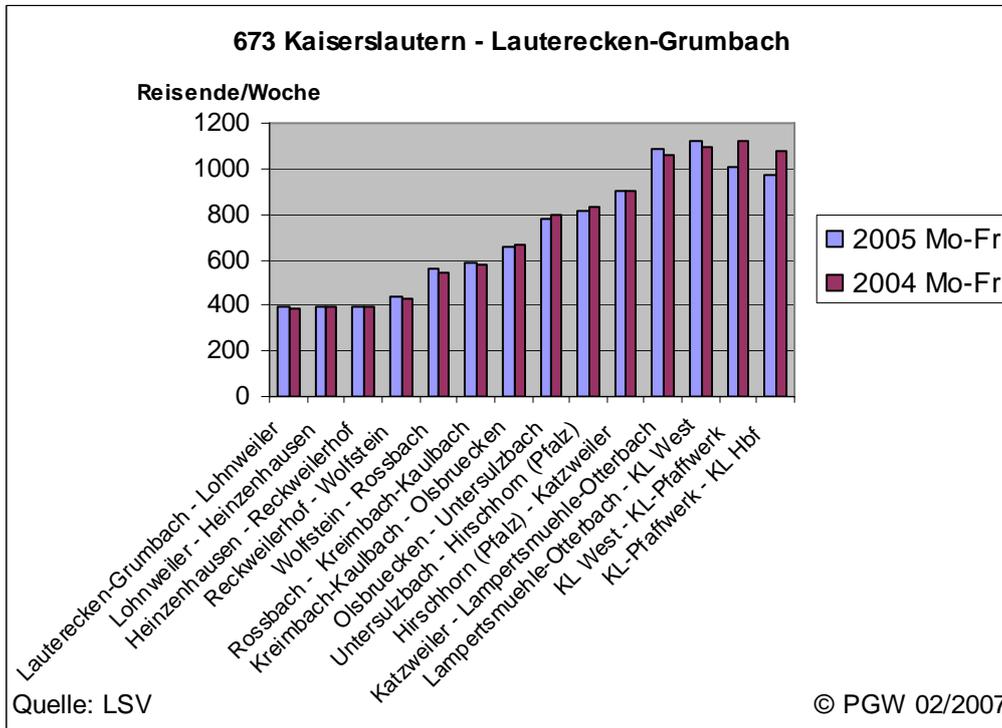
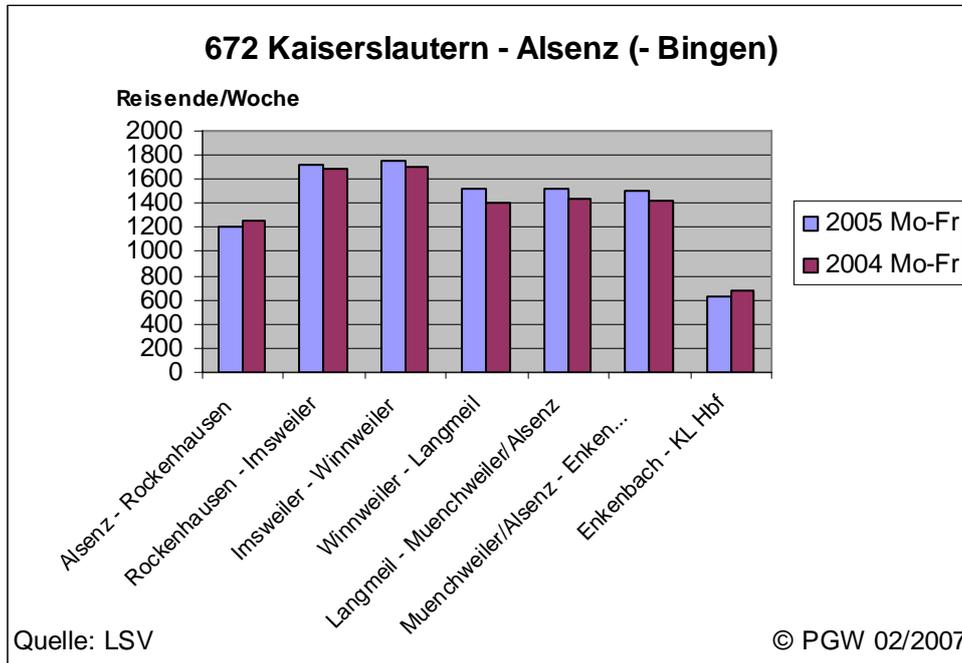
© PGW 02/2007

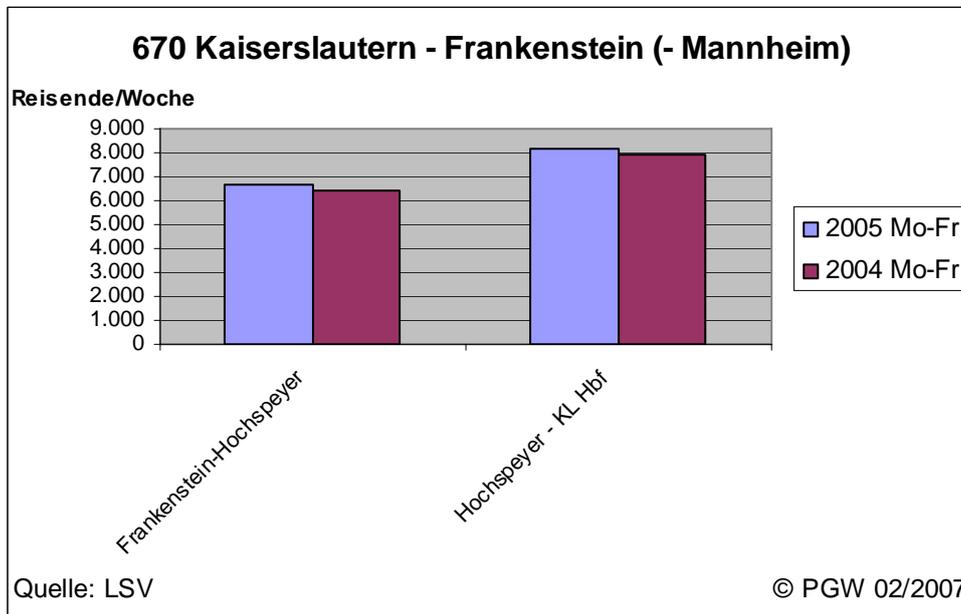
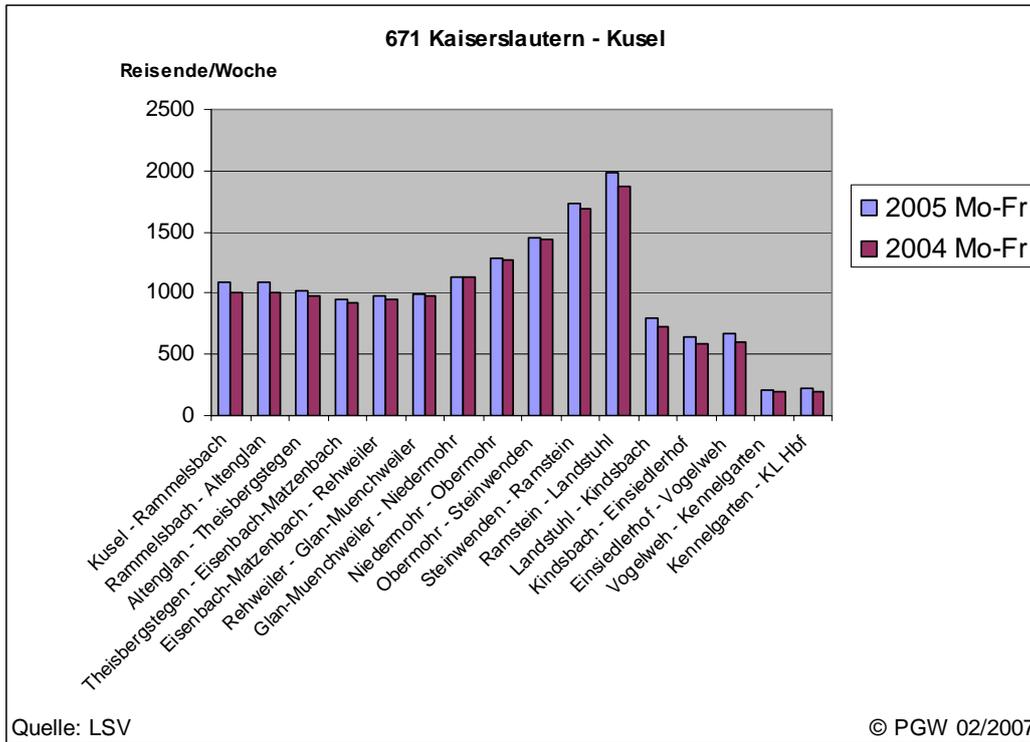
670 (Saarbrücken -) Homburg - Kaiserslautern

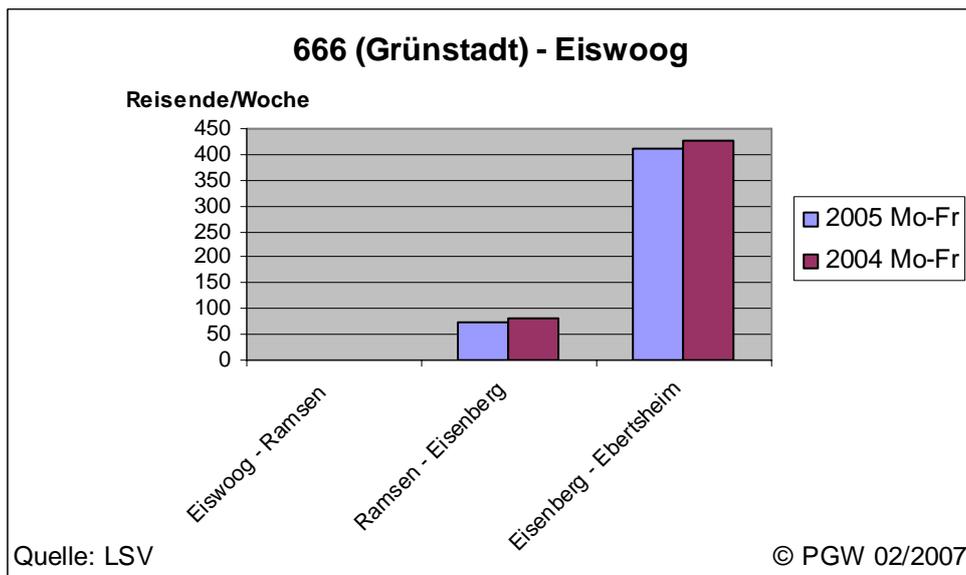
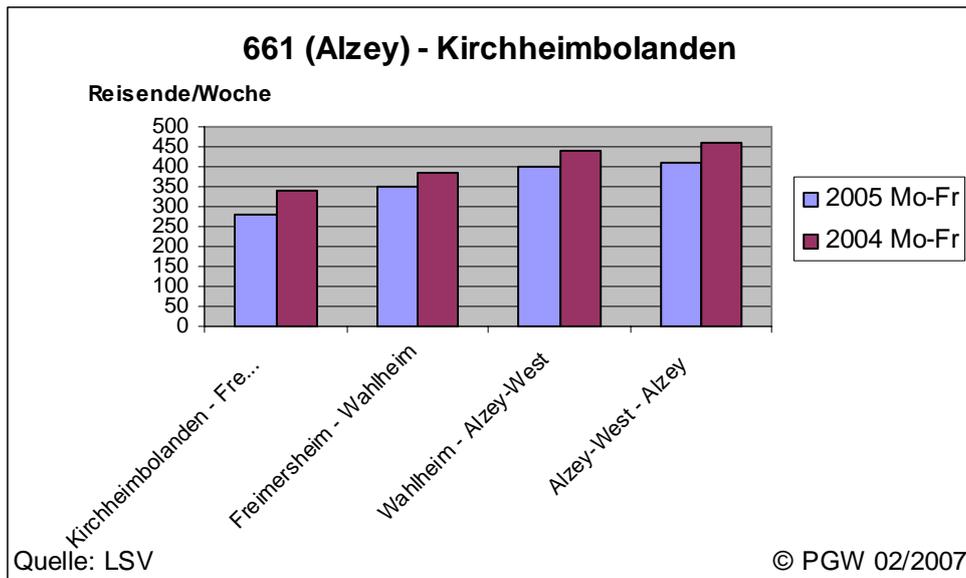


Quelle: LSV

© PGW 02/2007







Reaktivierung und Erhaltung von Schienenstrecken und Bahntrassen

Reaktivierung der Schienenstrecke Zweibrücken-Homburg

Eine im Frühjahr 2006 vorgelegte Nutzen-Kosten-Untersuchung der Schienenstrecke Homburg-Zweibrücken kommt zum Ergebnis, dass eine Reaktivierung bei einer Bedienung mit der S-Bahn im 60-min-Takt volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Die Verbindung würde sich mit täglich 680 Reisenden rentieren. Eine Einbeziehung der Entwicklung im Bereich DOZ/Flughafen Zweibrücken würde zu einer weiteren Verbesserung des Nutzen-Kosten-Indikators führen.

Das Land Rheinland-Pfalz hält sich zwar die Optionen für eine S-Bahn-Verbindung zwischen Homburg und Zweibrücken offen, aber in den nächsten fünf bis zehn Jahren sei an eine Realisierung nicht zu denken. Das wurde im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Landtages deutlich. Der Ausbau würde 11,5 Millionen Euro kosten. Mit zunehmender Dauer der Stilllegung steigt der Investitionsbedarf. Die Gründe für den vorläufigen Verzicht liegen in der fehlenden Investitionsbereitschaft des Saarlandes, auf dessen Gebiet der größte Teil der Strecke liegt, und in der Kürzung der Regionalisierungsmittel.

Gefahr droht aber auch von anderer Seite. Geplant ist eine Umgehung für die Homburger Stadtteile Einöd und Schwarzenacker im Zuge der B 423. Die bisherige Planung sieht vor, für die Umgehung einen Teil der vorübergehend stillgelegten Bahntrasse Zweibrücken-Homburg durch höhengleiche Kreuzung zu opfern.

Die Realisierung der Umgehungsstraße sollte durch die mögliche Reaktivierung des Bahnbetriebs oder die höheren Kosten für eine Überquerung der Bahnstrecke nicht in Frage gestellt werden. Die Bahnstrecke ist aber im Rahmen der Planfeststellung durch eine höhenfreie Kreuzung zu berücksichtigen.

Damit bleibt die Option einer späteren Reaktivierung und so die Verbesserung der Erreichbarkeit im südwestlichen Teilraum der Region erhalten. Die zunehmende Bedeutung des Flughafens Zweibrücken macht die bessere ÖPNV-Anbindung (siehe die geplante Schienenanbindung des Flughafens Frankfurt-Hahn) vielleicht schon in kürzeren Zeiträumen erforderlich.

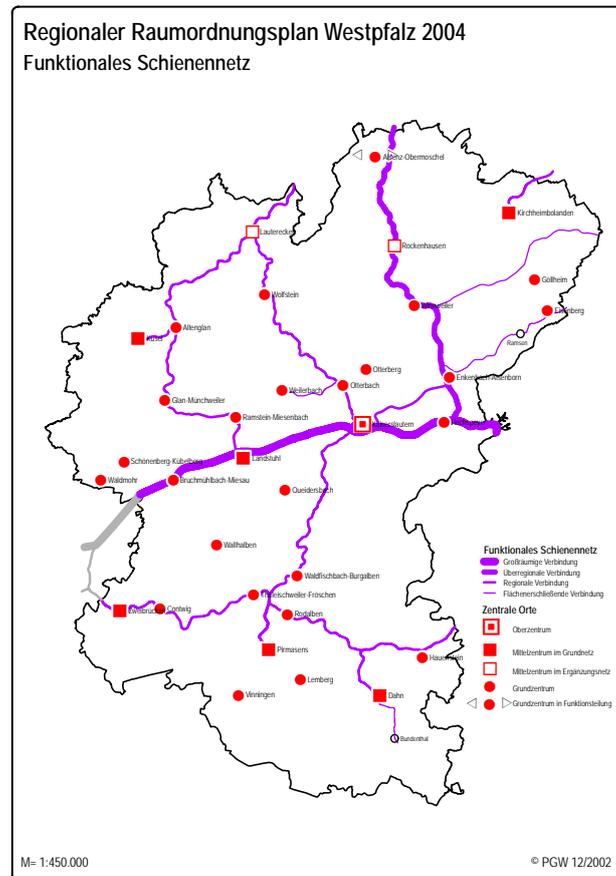
Erhaltung Wieslauterstraße

Die Verbandsgemeinde Dahner Felsenland hatte die Bahnstrecke im Mai 1997 zum symbolischen Preis von einer D-Mark übernommen. In den vergangenen zehn Jahren hat die Verbandsgemeinde mit öffentlichen Zuschüssen insgesamt 669.000 Euro in die Bahnstrecke gesteckt, davon 220.000 Euro als Eigenanteil. Bei den jährlichen Unterhaltungskosten bestand durch die Streckenentschädigung (2,71 Euro pro gefahrenem Kilometer) eine Unterdeckung von 21.000 Euro.

Zwischenzeitlich versuchte die VG die Strecke stillzulegen und das Gelände der Bahntrasse in Dahn der Stadt für eine Entlastungsstraße zur Verfügung zu stellen. Auf die vor einer Stilllegung gem. § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erforderliche Ausschreibung zum Weiterbetrieb der Strecke hatten allerdings drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen Interesse bekundet, den Betrieb auf der Strecke in 2007 zu übernehmen.

Das rheinland-pfälzische Wirtschaftsministerium hatte der Verbandsgemeinde Dahner Felsenland zum Jahresende 2006 mitgeteilt, dass der Betrieb vorläufig durch die Kuckucksbühnel GmbH weiterlaufe. Die Verhandlungen zwischen dem Schienenzweckverband in Kaiserslautern und den interessierten Unternehmen laufen noch.

Abb. 8:



Erhaltung Bachbahntrasse/City-Bahn

Keine weiteren Fortschritte haben sich beim Ziel der Realisierung der sog. City-Bahn/Bachbahn ergeben, mit der die stadregionale Erreichbarkeit im Bereich des Oberzentrums Kaiserslautern verbessert werden würde. Unter diesem Begriff ist die Reaktivierung der Schienenverbindung Weilerbach – Otterbach und deren Weiterführung über den Haltepunkt Kaiserslautern-West zum Rathaus Kaiserslautern zu verstehen. Dadurch kann die Anbindung der funktional eng mit dem Oberzentrum Kaiserslautern verknüpften Gemeinden entlang der Bach- und Lautertalbahn wesentlich attraktiver werden. Das Projekt ist auch Bestandteil des Regionalen Entwicklungskonzepts Westpfalz.

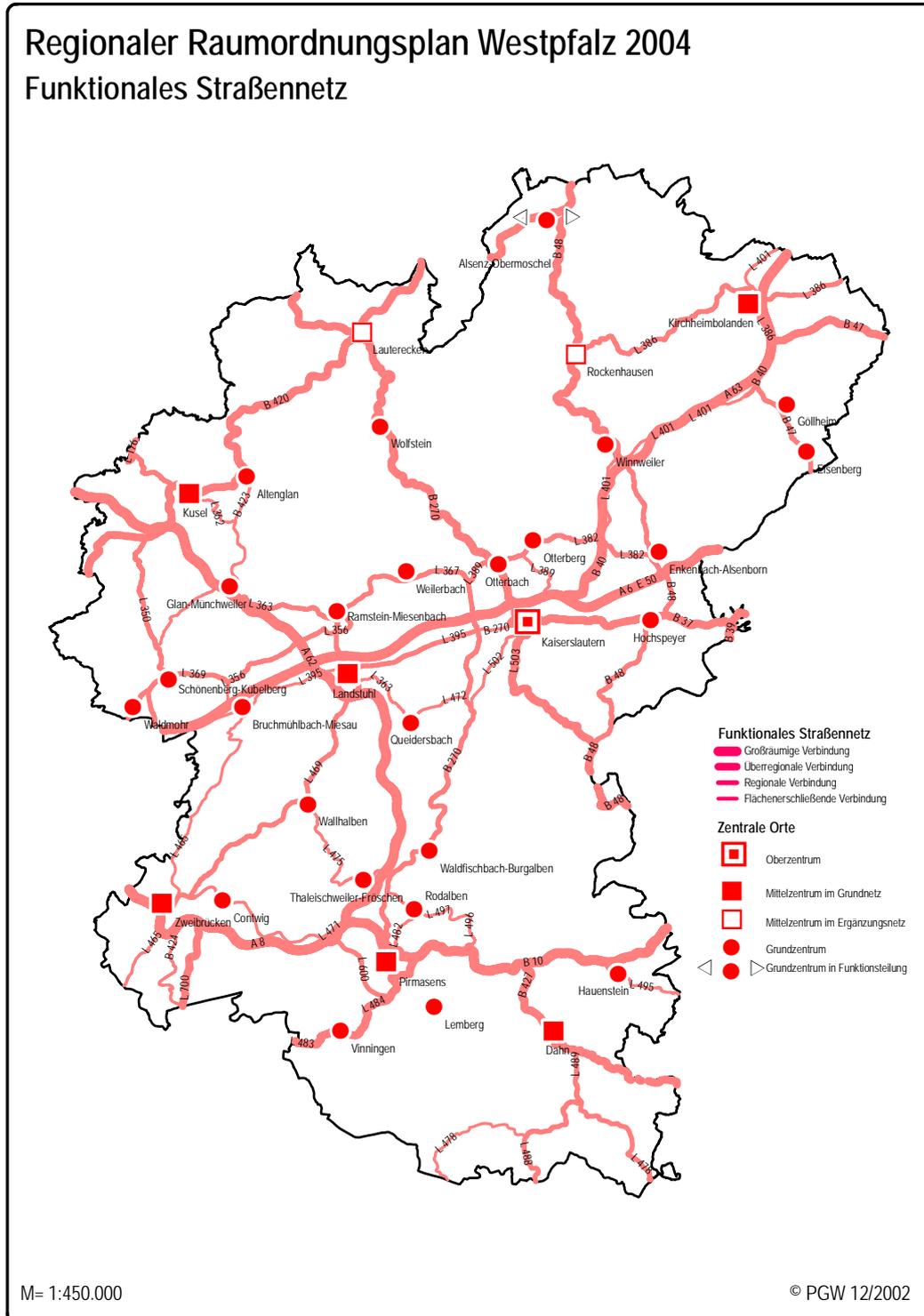
Die Reaktivierung der Bachbahn ist sowohl volkswirtschaftlich als auch betriebswirtschaftlich sinnvoll, die Nutzen-Kosten-Analyse ergab für die Gesamtmaßnahme einen Faktor von 0,9 in der 1. Ausbaustufe und bis 3,2 in der 2. Ausbau- und Betriebsstufe, die technische Machbarkeitsstudie (unter eisenbahnrechtlichen, städtebaulichen und technischen Aspekten umsetzbar) belegt die Realisierbarkeit. Vorrangig ist die Trasse vor einer Nutzung zu sichern, die eine spätere Reaktivierung verhindert.

Ramsen-Eiswoog-Enkenbach

Auch hier ist vorrangig die Trasse vor einer Nutzung zu sichern, die eine Reaktivierung verhindert.

Straßenverkehr: Bauvorhaben und Planungen

Abb.9:



Bundesverkehrswegeplan 2003

Der vom Bundeskabinett am 02. Juli 2003 beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein Investitionsrahmenplan und Planungsinstrument, jedoch kein Finanzierungsplan oder -programm. Das Finanzvolumen für den Zeitraum 2001-2015 für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße beträgt 150 Milliarden Euro. Mit einer darüber hinausgehenden Planungsreserve wird die Möglichkeit geschaffen, Vorhaben zu planen, die erst nach 2015 finanziert werden sollen, aber dann vorgezogen werden können, wenn es bei anderen Vorhaben zu Verzögerungen bei der Realisierung kommt.

Auf die Erhaltung der Bestandnetze entfallen rund 83 Milliarden Euro. Der Anteil für die Erhaltungsinvestitionen an dem Gesamtinvestitionsvolumen steigt gegenüber dem BVWP '92 von 46 auf nahezu 56 Prozent. Für den Neu- und Ausbau der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen sind rund 66 Milliarden Euro (ohne Planungsreserve) vorgesehen.

Der BVWP 2003 unterscheidet sich vom Vorgänger BVWP 1992 insbesondere durch die Anwendung einer modernisierten Bewertungsmethodik. Neben der Bewertung nach der aktualisierten Nutzen-Kosten-Analyse wurden alle Vorhaben umwelt- und naturschutzfachlich untersucht und hinsichtlich ihrer ökologischen Risiken eingestuft. Darüber hinaus wurde die raumstrukturelle Bedeutung der Vorhaben in einer Raumwirksamkeitsanalyse umfassender als früher ermittelt. Die Prioritäten (Dringlichkeiten) für die Aufnahme bewerteter Vorhaben in den BVWP 2003 ergeben sich prinzipiell aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis, aus netzkonzeptionellen Überlegungen, aus den Planungsständen und dem im Geltungszeitraum voraussichtlich verfügbaren Investitionsrahmen. Innerhalb der Dringlichkeitsstufen "Vordringlicher Bedarf" (VB) und "Weiterer Bedarf" (WB) gibt es unterschiedliche Kategorien.

Tab. 4:

Bundesverkehrswegeplan 2003 - Projekte in der Region Westpfalz				
Vordringlicher Bedarf				
Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)
Laufende und fest disponierte Vorhaben				
A 63	AS Sembach - AS Kaiserslautern/O	04KB	9,8	21,9
B 10	AS Pirmasens - Fehrbach	24KK	3,1	7,7
B 10	AS B 270 - Haseneck	24KK	1,8	18,8
B 10	Haseneck - Waldfriedhof	24KK	1,2	2,6
B 10	Wallmersbach - Hinterweidenthal	24KK	3,8	38,9
B 37	OU Hochspeyer	02KK	4,4	13,5
B 270	OU Wolfstein	02KK	1,7	7,8
			25,8	111,2
Neue Vorhaben				
A 6	AS Kaiserslautern/W - AS Kaiserslautern/O	46KB	7,5	62,8
B 10	Fehrbach - AS B 270	24KK	1,5	19
B 10	Münchweiler - Wallmersbach	24KK	2,9	20,3
B 47	OU Eisenberg	02KK	3,1	6,8
B 48	OU Enkenbach-Alsenborn	02KK	0,6	5,1
B 270	OU Olsbrücken	02KK	2,3	8,6
			17,9	122,6

Bundesverkehrswegeplan 2003 - Projekte in der Region Westpfalz				
Vordringlicher Bedarf				
Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)
Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB				
B 48	OU Imsweiler	02KK	1,7	10,7
Weiterer Bedarf				
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)				
B 10	Hinterweidenthal - Rinthal	24KK	14	118,1
B 427	OU Hinterweidenthal	02KK	1	18,4
			15	136,5
Neue Vorhaben				
A 6	Landesgrenze SL/RP - AK Landstuhl	46KB	12,5	74,8
A 6	AK Landstuhl - Kaiserslautern/W	46KB	13,5	72,3
A 6	AD Kaiserslautern/O - AS Grünstadt	46KB	31	122,7
A 62	AS Pirmasens - AS Bann	24KB	19,4	41,9
B 270	OU Hirschhorn	02KK	2,5	9,2
B 270	OU Katzweiler	02KK	4	14,7
B 427	OU Busenberg	02KK	4,4	16,2
			87,3	351,8
Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko				
B 48	OU Mannweiler-Coelln	02KK	1,4	5,2
B 48	OU Dielkirchen-Steingruben	02KK	2,8	10,4
B 48	OU Steckweiler	02KK	1,5	5,6
			5,7	21,2

Erläuterung Bautyp:

02/24/46 Anzahl der Fahrstreifen (1. Ziffer: heute, 2. Ziffer: zukünftig)

KK/KB Seitenstreifen (1. Buchstabe heute, 2. Buchstabe zukünftig; K=kein, B= beidseitig)

Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2003. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Berlin 2003.

Im Internet unter : www.bmvbs.de/Anlage/original-15944/Bundesverkehrswege-plan-2003-Beschluss-der-Bundesregierung-vom-02.-Juli-2003.pdf, die die Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz betreffende Anlage unter www.bmvbs.de/Anlage/original_15935/Rheinland-Pfalz.pdf

Der Bundesverkehrswegeplan war zugleich die Grundlage der beiden Entwürfe des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sowie des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit den jeweils als Anlage enthaltenen Bedarfsplänen für die Schienenwege des Bundes bzw. für die Bundesfernstraßen.

Das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes trat am 22. September 2004 in Kraft, das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes am 16. Oktober 2004.

Investitionsrahmenplan 2006 – Teil Bundesfernstraßen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Oktober 2006 erstmals einen Investitionsrahmenplan für den Zeitraum 2006-2010 vorgelegt. Bei der Entscheidung über die Prioritäten 2006 bis 2010 zeichnen sich die folgenden Investitionsschwerpunkte ab: Stärkung von Erhalt und Modernisierung der Bestandsnetze. Mit 25 Milliarden Euro werden nahezu zwei Drittel der Investitionsmittel von 2006 bis 2010 auf Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße konzentriert.

Außerdem sollen laufende Vorhaben zügig fertig gestellt werden. Im Rahmen des Aus- und Neubaus hat die zügige Weiterführung und Fertigstellung der in Bau befindlichen Vorhaben Vorrang vor Neubeginnen.

Für die Region Westpfalz sind folgende Projekte im Investitionsrahmenplan aufgelistet:

- Die 6-streifige Erweiterung der A 6 zwischen AS Kaiserslautern-West und AD Kaiserslautern-Ost. Für die Erweiterung der 6,2 km langen Strecke sind 63,0 Mio.€ veranschlagt. Das Vorhaben befindet sich in der Planfeststellung.
- Die 4-streifige Erweiterung der B 10 bei Pirmasens im Abschnitt Haseneck-Waldfriedhof. Für die im Bau befindliche Strecke von 1,2 km sind 3,2 Mio.€ eingeplant.
- Die 4-streifige Erweiterung der B 10 bei Pirmasens zwischen Fehrbach (K1) und der AS B 270. Für die im Bau befindliche Erweiterung auf einer Länge von 1,5 km sind 10,9 Mio.€ vorgesehen.
- Der 2-streifige Neubau der Ortsumgehung Hochspeyer im Zuge der B 37 wird fortgeführt. Für die 4,4 km lange Strecke sind weitere 5,5 Mio.€ als Finanzbedarf eingestellt.
- Der 2-streifige Neubau der Ortsumgehung Eisenberg ist im Bau. Für den 3,1 km langen Abschnitt sind weitere 5,0 Mio.€ eingeplant.
- Die 4-streifige Erweiterung der B10 bei Pirmasens zwischen AS B 270 und Haseneck befindet sich in der Planfeststellung. Für die 1,8 km sind 19,6 Mio.€ vorgesehen.
- Für den 2-streifigen Neubau der B 48 Ortsumgehung Enkenbach/Alsenborn mit einer Länge von 0,7 km sind 5,1 Mio.€ veranschlagt. Das Vorhaben befindet sich in der Planfeststellung.

Für diese Projekte in der Region Westpfalz sind als Finanzbedarf insgesamt 112,3 Mio.€ eingeplant. Gemessen am Finanzbedarf des Investitionsrahmenplans von insgesamt 1.164 Mio.€ für Rheinland-Pfalz entspricht dieser Bedarf damit einem Anteil von fast 10 %.

An Investitionen in die Bundesschienenwege mit Bedeutung für die Region ist als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs Schiene die Ausbaustrecke Ludwigshafen – Saarbrücken (zusammen mit Kehl – Appenweier) mit Investitionskosten von 2001-2015 von 332,9 Mio. € eingeplant.³

³ Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Berlin 2006. Im Internet: www.bmvbs.de/Anlage/original_981907/Investitions-rahmenplan-2006-2010.pdf bzw. die Projektliste des Investitionsrahmenplans unter www.bmvbs.de/Anlage/original_981908/Projektliste-Investitions-rahmenplan-2006-2010.pdf.

Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000

Das Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2000 ist weiterhin Richtschnur des politischen Handelns. Hier sind folgende Maßnahmen als geplant benannt:⁴

- B 10 Ausbau Pirmasens – Wilgartswiesen
- B 37 Ortsumfahrung Hochspeyer (im Bau)
- B 47 Ortsumfahrung Eisenberg
- B 48 Ortsumfahrung Enkenbach
- B 48 Ortsumfahrung Imsweiler
- B 270 Ortsumfahrungen Wolfstein (inzwischen realisiert)
- B 270 Ortsumfahrung Otterbach
- B 427 Ortsumfahrung Hinterweidenthal
- B 427 Ortsumfahrung Dahn
- L 356 Ortsumfahrung Ramstein-Miesenbach
- L 367 Ausbau Abschnitt Anschlussstelle Kaiserslautern-West (A6) – Industriegebiet Kaiserslautern
- L 600 Südumfahrung Pirmasens
- L 700 Neubau Abschnitt Anschlussstelle Contwig (A8) – Flughafen Zweibrücken – Hornbach – Anschluss D35A in Richtung Bitche (inzwischen realisiert)

Zum aktuellen (Landes-)Straßenbauprogramm als Bestandteil des Haushaltsplanes des Landes für 2007/2008 lagen keine Angaben vor.

Großräumiges Radwegenetz

Im Jahr 2003 wurde vom Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (seit 01.01.2007 Landesbetrieb Mobilität) eine weitere Fortschreibung des Großräumigen Radwegenetzes abgeschlossen. Durch den Landesbetrieb wurde gemeinsam mit allen Kreisverwaltungen und kreisfreien Städten die Aktualität des Konzeptes geprüft und ergänzt bzw. modifiziert. In den Prozess eingebunden waren darüber hinaus die Planungsgemeinschaften sowie die Struktur- und Genehmigungsdirektionen als obere Landesplanungs- und Landespflegebehörden sowie der ADFC-Landesverband. Ergebnis ist eine komplette Überarbeitung des 1979 erstmals konzipierten und 1987 bzw. 1994 bereits zweimal fortgeschriebenen Planungswerkes.

Im Jahr 2005 wuchs das Radwegenetz an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz um 36 km auf über 1.600 km. Eine besondere Rolle beim Ausbau des Radwegenetzes spielen die sämtlich außerhalb der Region Westpfalz liegenden acht Radfernwege in den großen Flusstälern des Landes. Mit dem Kreisgrenzen überschreitenden Alsenztal-Radweg verfügt die Region aber über eine von landesweit zehn sog. „Premium-Routen“, die sich durch qualitätsgeprüfte Mindestkriterien auszeichnen.⁵ Eine Rheinland-Pfalz-weit einheitliche Beschilderung ist derzeit im Gange.

⁴ Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (Hrsg.): Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000. Mainz 2000, Download über www.mwvlw.rlp.de

⁵ Für 2007 ist am 17.05.07 die Aktion "Treffpunkt Alsenztal" zwischen Münchweiler und Alsenz organisiert, näheres unter: www.radwanderland.de

Aber auch im Netz der großräumigen und regionalen Verbindungen im Bereich der Westpfalz wurden in den zurückliegenden Jahren punktuelle Verbesserungen und Ausbaumaßnahmen vorgenommen (beispielhafte Auflistung ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

Großräumiges Radwegenetz

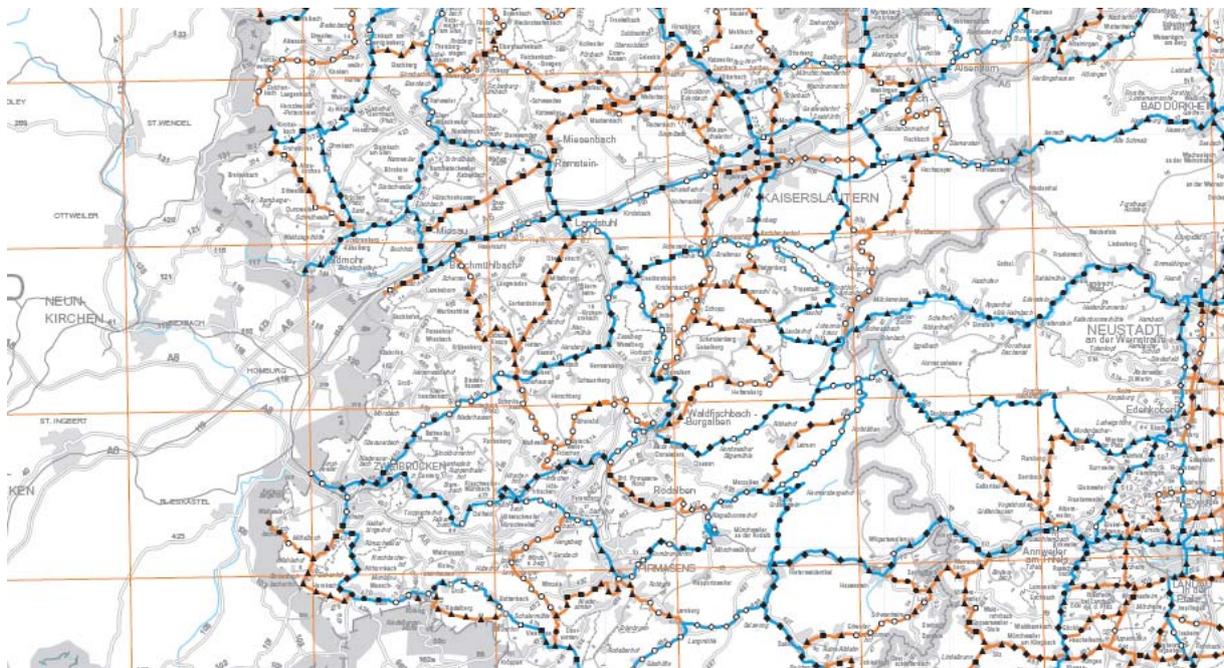
- 2004 Schwarzbachtal (VG Thaleischweiler-Fröschen) vom Schwimmbad Biebermühle bis Rieschweiler-Mühlbach parallel zur L 477 (11 km)
- 2005 Verlängerung Alsenztal-Radwanderweg von Münchweiler bis zur Alsenz-Quelle beim Freibad Enkenbach-Alsenborn
Hinterweidenthal-Hauenstein (4,2 km)
Landstuhl-Hauptstuhl parallel zur L 395 (2,8 km)

Regionale Netzergänzungen

- 2004 Heltersberg-Johanniskreuz parallel zur L 499 (10 km)
- 2006 Schneckenhausen-Schallodenbach parallel zur L 382 (1,8 km)

Neben punktuellen Lückenschlüssen wird es in den kommenden Jahren darum gehen, trotz beschränkter finanzieller Möglichkeiten die fehlenden Radwegeverbindungen in allen Teilräumen der Region zu schaffen. Ein zusammenhängendes großräumiges Radwegenetz mit regionalen Netzergänzungen dient nicht nur dem umweltfreundlichen Nahverkehr, sondern darüber hinaus dem Fahrradtourismus.

Abb. 10: Großräumiges Radwegenetz (verkleinerter Ausschnitt)



Die Gesamtkarte ist im Internet verfügbar unter http://www.radwanderland.de/pdf/radwegenetz_neu.pdf.

(hjf)

Inhalt und Aufgaben der Raumordnung allgemein

Der Mensch beansprucht Raum und verändert ihn. Dazu tragen vielfältige Entwicklungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen und Kommunizieren bei. Die Raumordnung hat generell die Aufgabe, diese Raumansprüche sowie deren Veränderung mit den vorhandenen natürlichen Ressourcen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Erfordernisse abzustimmen (Prinzip der Nachhaltigkeit) und wertgleiche Lebensbedingungen für die Bevölkerung zu gestalten (Prinzip der Gleichwertigkeit).

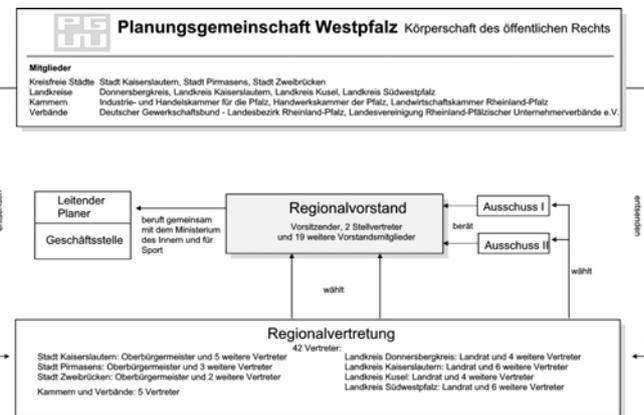
Raumordnung in Rheinland-Pfalz

Die für die Raumordnung in Rheinland-Pfalz maßgebenden Ziele finden sich auf Landesebene im Landesentwicklungsprogramm (LEP) und auf der Ebene der Planungsregionen in den Regionalen Raumordnungsplänen (ROP). Der ROP ist dabei die Nahtstelle zwischen örtlicher und überörtlicher Planung; hier erfolgt sowohl die konkretisierende Ausarbeitung von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung für das Gebiet der Gesamtregion als auch die Abstimmung zwischen dieser zusammenfassenden, koordinierenden und langfristig angelegten Planung mit der Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungsplan) der Kommunen.

Zuständig für Raumordnung und Regionalentwicklung im Gebiet der jeweiligen Region sind die Planungsgemeinschaften – für die Region Westpfalz die Planungsgemeinschaft Westpfalz (PGW). Mitglieder der PGW sind die kreisfreien Städte Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken, die Landkreise Donnersbergkreis, Kaiserslautern, Kusel und Südwestpfalz sowie Kammern und Verbände (IHK, HWK, LWK, Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände).

Organisation der PGW

Regionalpolitische Entscheidungen werden in der Regionalvertretung und dem hieraus gewählten Regionalvorstand getroffen. Fachliche Fragen werden in zwei Ausschüssen (I = Raumordnung, II = Regionalentwicklung) bis zur Entscheidungsreife vorbereitet. Die Geschäftsführung übernimmt der Leitende Planer mit einer kleinen Stabsstelle in Kaiserslautern.



Seit über 40 Jahren zum Wohle der Region

Raumordnung und Regionalentwicklung werden in der Westpfalz bereits seit 40 Jahren erfolgreich betrieben. Hauptaufgabe ist die Aufstellung und Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplans. Mit dem am 08.11.2004 verbindlich gewordenen ROP konnte der ROP aus dem Jahr 1990 und dessen Teilfortschreibung aus dem Jahr 1995 kontinuierlich, kreativ und innovativ weiterentwickelt werden. Mit dem neuen ROP ist es der PGW gelungen, einen sog. schlanken Plan vorzulegen, einen Plan also, der sich auf seine Kernkompetenzen beschränkt und daher ein effektives Instrument zur Beeinflussung der räumlichen Entwicklung der Region darstellt. Die Kernkompetenzen sind die Koordination von Raumnutzungen, der vorsorgende Schutz der raumgebundenen Ressourcen und die Gewährleistung einer weitreichenden Planungs- und Investitionssicherheit. Daneben ist Raumordnung und Regionalentwicklung heute gefordert, durch Erarbeitung von Entwicklungskonzeptionen und Umsetzung von Projekten ihren Beitrag zur Moderation komplexer räumlicher Entwicklungen zu leisten. So erstellt die PGW zusammen mit der Entwicklungsagentur (EA) Rheinland-Pfalz mit Sitz an der TU Kaiserslautern im Rahmen der Erarbeitung der Westpfalz-Strategie z.Z. in einer ersten Phase eine Stärken-Schwächen- und Potenzialanalyse mit dem Ziel, zeitnah geeignete Projekte zu identifizieren, die die Westpfalz insgesamt stärken und zur Vernetzung der Kräfte der Region beitragen.