



Barrierefreiheit im ÖPNV

Sitzung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

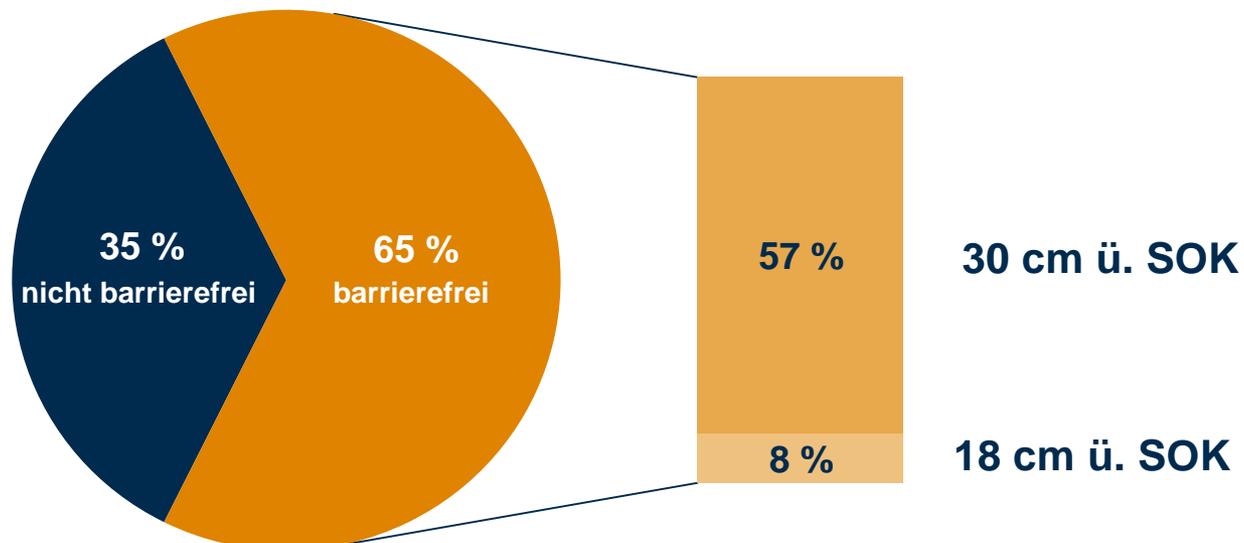
Ludwigshafen, 12.03.2020

Anteil barrierefreier Haltestellen

Stadtbahnnetz Ludwigshafen, Stand Juli 2018

Stadtbahnhaltestellen in Ludwigshafen

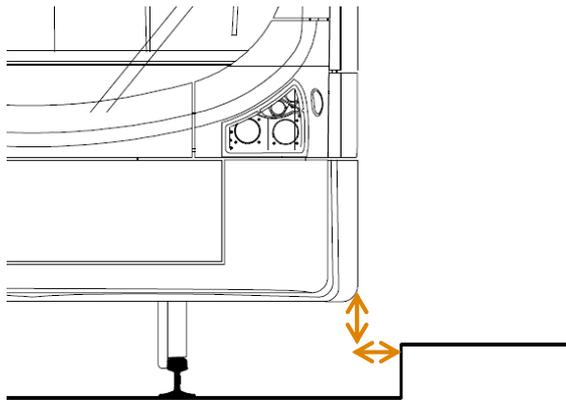
- Gesamtanzahl aller Haltestellen: 51 (inkl. temporäre Haltestelle Ebertpark)
- Barrierefrei ausgebaute Haltestellen: 33 (**65 %**)
 - Haltestellen mit 30 cm-Bahnsteighöhe: 29 (inkl. Haltestelle Wilhelm-Tell-Straße, Ausbau 30 cm/21 cm)
 - Haltestellen mit 18 cm-Bahnsteighöhe: 4 („mit Erschwernissen barrierefrei“)
- Nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen: 18 (**35 %**)



Priorisierungsverfahren

Hintergründe des Berechnungsverfahrens - Faktoren

Reststufe und Restspalt

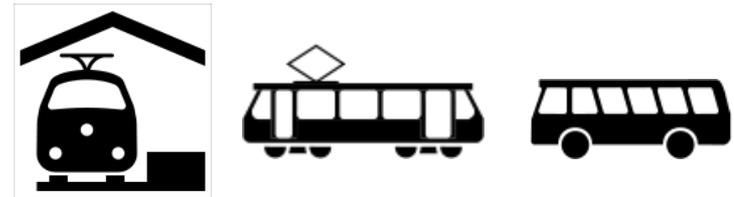


Einstiegshilfe vorhanden und nutzbar?

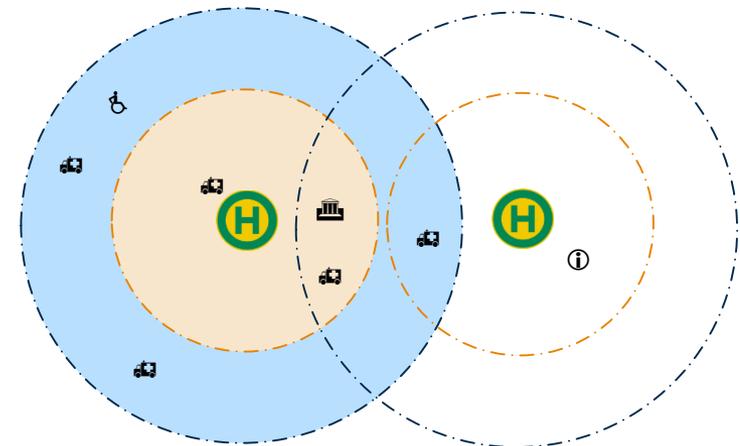
**Simplizität des Ausbaus
und Kosten**

Fahrgastaufkommen

Verknüpfungsfunktion



Ziele in der Umgebung, umliegende bfr. Haltestellen



Priorisierungsverfahren

Ergebnisse - Priorität 0

Die **Priorität 0** umfasst nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen, für die ein **Planungsauftrag** oder eine **Maßnahmenfreigabe** vorliegt und die voraussichtlich in naher Zukunft barrierefrei nach dem heutigen Ausbaustandard umgebaut werden.

| Fortl. Nr. | Haltestelle | Linien | Priorität | Bemerkung |
|------------|--|------------|-----------|---|
| 1 | Ludwigshafen Rathaus | 6/6A, 7, 8 | 0 | Neubau und Verlegung der Haltestelle (Neubau Hochstraße Nord) |
| 2 | Marienkirche | 10 | 0 | V019 Friesenheim |
| 3 | Sternstraße | 10 | 0 | V019 Friesenheim |
| 4 | Ludwigshafen Klinikum | 10 | 0 | V019 Friesenheim |
| 5 | Mannheimer Tor | 4/4A | 0 | V167 Mannheimer Tor |
| 6 | Kreuzstraße | 10 | 0 | V019 Friesenheim |
| 7 | Friesenheim Mitte | 10 | 0 | V019 Friesenheim |
| 8 | Ebertpark/Fichtestraße | 10 | 0 | V019 Friesenheim |
| 9 | Heinrich-Ries-Halle | 10 | 0 | V019 Friesenheim |
| 10 | Hagellochstraße | 10 | 0 | V019 Friesenheim |
| 11 | Gartenstraße | 7 | 0 | Neubau und Verlegung der Haltestelle (Neubau Hochstraße Nord) |
| 12 | Haltestelle 1 Bereich Berliner Platz | | 0 | Mögliche neue Haltestelle (Neubau Gleisverbindung) |
| 13 | Haltestelle 2 Bereich Heinrich-Pesch-Haus | | 0 | Mögliche neue Haltestelle (Entwicklung Quartier) |

Die Rangfolge der Haltestellen innerhalb einer Prioritätsstufe orientiert sich an den Ergebnissen des Berechnungsverfahrens.



Haltstellenplan für Mobilitätseingeschränkte (Stand: Januar 2020)



Haltstelle mit einer Bahnsteighöhe von 30 cm: **Weitgehend stufenlos, höhenleichter Zugang**

Haltstelle mit einer Bahnsteighöhe die ein- und aussteigen über Rampe ermöglicht

Haltstelle mit Ein- und Ausstieg auf Bordstein- oder Straßenniveau und/oder Zugang zum Bahnsteig für Mobilitätseingeschränkte **nicht** ausgebaut

Wartungen und Ersatzverkehr

Geplante Baumaßnahmen sowie kurzfristige betriebliche Abweichungen können Umleitungsmaßnahmen, Ersatzverkehr im geländerten Fahrzeugen und abweichende Haltestellenpositionen zur Folge haben. Bitte achten Sie daher stets auch auf aktuelle Informationen an den Haltestellen, im Internet auf www.rnv-online.de/verkehrs-meldungen sowie in der rnv-Smartphone App „StartInfo“.

Typen von „Mobilitätshilfen“

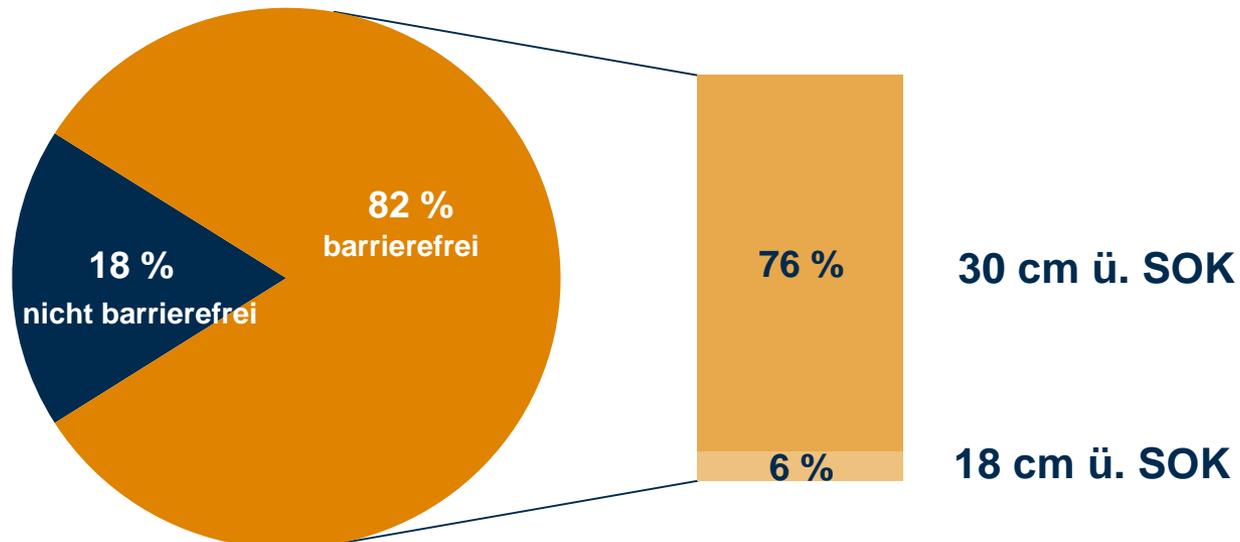


Anteil barrierefreier Haltestellen

Stadtbahnnetz Ludwigshafen, nach Umsetzung Priorität 0

Stadtbahnhaltestellen in Ludwigshafen

- Gesamtanzahl aller Haltestellen: 50 (inkl. temporäre Haltestelle Ebertpark)
- Barrierefrei ausgebaute Haltestellen: 41 (**82 %**)
 - Haltestellen mit 30 cm-Bahnsteighöhe: 38 (inkl. Haltestelle Wilhelm-Tell-Straße, Ausbau 30 cm/21 cm)
 - Haltestellen mit 18 cm-Bahnsteighöhe: 3 („mit Erschwernissen barrierefrei“)
- Nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen: 9 (**18 %**)



Kontakt:
 Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
 Aus- und Weiterbildung Fahrbetrieb
 Möhlstraße 27
 68165 Mannheim

Telefon: 0621 465-1458
 Fax: 0621 465-3221

E-Mail: sicherunterwegs@rnv-online.de

Weitere Informationen erhalten Sie unter
www.rnv-online.de/mobilitaetstraining.

Impressum:
 Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
 Möhlstraße 27
 68165 Mannheim



Die rnv finden Sie auch unter: www.rnv-online.de
 oder auf Facebook, Twitter und YouTube.



Mitglied im VRN



Mobilitätstraining für Senioren und mobilitäts- eingeschränkte Personen

Mobil bleiben – sicher ankommen



Auch im Alter oder mit Einschränkungen selbstständig unterwegs zu sein ist ein besonderes Stück Lebensqualität. Die Busse und Bahnen der rnv (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) bieten hierzu vielfältige Möglichkeiten.

Jedoch ist für Neu- oder Wiedereinsteiger die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln häufig durch Unsicherheiten geprägt. Deshalb hat die rnv ein Mobilitätstraining entworfen, das Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen an die sichere Nutzung von Bus und Bahn heranführt und Zugangs- und Nutzungsbarrieren abbaut.

Das Training bietet folgende Inhalte an, die in der Theorie vorgestellt und in der Praxis geübt werden:

- Sicheres Verhalten an der Haltestelle und in Bus und Bahn
- Tipps zum Ein- und Aussteigen
- Umgang mit dem ÖPNV
- Seniorentarife

Ziele

- Förderung der Seniorenmobilität im ÖPNV
- Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens
- Wissen zum Selbstschutz

Gut zu wissen

Wann

- Die Schulungen finden nach Vereinbarung in Kleingruppen statt.

Wo

- An ihren Seniorenzentren oder in unseren Betriebshöfen in Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim.

Dauer

- Ca. 2 Stunden



rnv

Mit gutem Gefühl unterwegs.



Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Möhlstraße 27

68165 Mannheim

www.rnv-online.de

Thomas Czech

Telefon: 0621/465-4450

E-Mail: t.czech@rnv-online.de

Uwe Blümmler

Telefon: 0621/465-1458

E-Mail: u.bluemler@rnv-online.de

backup

Priorisierung barrierefreier Haltestellenausbau
Stadtbahnnetz Ludwigshafen (Stand 15.11.2018)

| Nr. | Stadt | Haltestelle | Linien | Prioritätsstufe | Kommentar rnv (Bauzeiten, bauliche Randbedingungen, Bedeutung der Haltestelle, nächste barrierefreie Haltestelle) |
|-----|--------------|--|--------------------|-----------------|---|
| 1 | Ludwigshafen | Ludwigshafen Rathaus | 6/6A, 7, 8 | 0 | vrsl. Bau 2022 - 2025 |
| 2 | Ludwigshafen | Marienkirche | 10 | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 3 | Ludwigshafen | Sternstraße | 10 | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 4 | Ludwigshafen | Ludwigshafen Klinikum | 10 | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 5 | Ludwigshafen | Mannheimer Tor | 4/4A | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 6 | Ludwigshafen | Kreuzstraße | 10 | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 7 | Ludwigshafen | Friesenheim Mitte | 10 | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 8 | Ludwigshafen | Ebertpark/Fichtstraße | 10 | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 9 | Ludwigshafen | Heinrich-Ries-Halle | 10 | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 10 | Ludwigshafen | Hagellochstraße | 10 | 0 | vrsl. Bau 2020 - 2022 |
| 11 | Ludwigshafen | Gartenstraße | 10 | 0 | vrsl. Bau 2022 - 2025 |
| 12 | Ludwigshafen | Neubau Haltestelle 1 (Berliner Platz) | | 0 | |
| 13 | Ludwigshafen | Neubau Haltestelle 2 (Heinrich-Pesch-Haus) | | 0 | |
| 14 | Ludwigshafen | Ludwigshafen Hauptbahnhof | 4/4A, 9, 10 | 2 | Umsetzung ab 2025 |
| 15 | Ludwigshafen | Hemshofstraße | 7, 8 | 3 | Umsetzung ab 2025 |
| 16 | Ludwigshafen | Rottstraße | 10 | 3 | Umsetzung ab 2025 |
| 17 | Ludwigshafen | BASF Tor 1+2 | 7, 8 | 3 | Umsetzung ab 2025 |
| 18 | Ludwigshafen | Hans-Warsch-Platz | 4/4A, 9 | 4 | Bahnsteige 18 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 19 | Ludwigshafen | Rheingönheim | 6/6A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 20 | Ludwigshafen | Rohrlachstraße | 4/4A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 21 | Ludwigshafen | Am Schwanen | 6/6A | 4 | Bahnsteige 18 cm; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 22 | Ludwigshafen | Wilhelm-Tell-Straße (Fahrtrichtung Oggersheim) | 4/4A | 4 | Bahnsteige 21 cm; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 23 | Ludwigshafen | Zum Guten Hirten | 4/4A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 24 | Ludwigshafen | Mundenheim Nord | 6/6A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 25 | Ludwigshafen | Schopenhauerstraße | 7, 8 | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 26 | Ludwigshafen | Ludwigshafen Hauptfriedhof | 4/4A | 4 | Bahnsteige 18 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 27 | Ludwigshafen | Südwest-Stadion | 6/6A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 28 | Ludwigshafen | Stifterstraße | 6/6A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 29 | Ludwigshafen | Rheinfeldstraße | 7, 8 | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 30 | Ludwigshafen | Friedenstraße (Fahrtrichtung Innenstadt) | 6/6A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 31 | Ludwigshafen | Rottstückenweg | 7, 8 | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 32 | Ludwigshafen | Giulini | 6/6A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 33 | Ludwigshafen | Ammoniakstraße | 7, 8 | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 34 | Ludwigshafen | Heinrich-Pesch-Haus | 4/4A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 35 | Ludwigshafen | Brückweg | 6/6A | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 36 | Ludwigshafen | Oppau Süd | 7, 8 | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 37 | Ludwigshafen | Friesenheim Ost | 7 | 4 | Bahnsteige 30 cm; kein taktils Leitsystem; langfristige Umsetzung unter Voraussetzung der baulichen Machbarkeit angestrebt |
| 38 | Ludwigshafen | Ludwigstraße | 6/6A, 7 | 5 | Umgestaltung Straßenquerschnitt aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit (konkurrierende Nutzung u. a. Städtebau, ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr) |
| 39 | Ludwigshafen | Kaiser-Wilhelm-Straße | 4/4A, 10 | 5 | Umgestaltung Straßenquerschnitt aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit (konkurrierende Nutzung u. a. Städtebau, ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr) |
| 40 | Ludwigshafen | Friedenstraße (Fahrtrichtung Rheingönheim) | 6/6A | 5 | Haltestelle im Bogen; kein barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards in bestehender Lage möglich |
| 41 | Ludwigshafen | Luitpoldhafen | 10 | 5 | Haltestelle im Bogen; kein barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards in bestehender Lage möglich |
| 42 | Ludwigshafen | Ebertpark (Schleife) | kein Linienverkehr | 5 | Haltestelle im Bogen; kein barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards in bestehender Lage möglich |

Erläuterung der Prioritätsstufen

Priorität 0 → nicht barrierefreie Haltestelle mit konkreten Ausbauplänen auf Grundlage politischer Rahmenbedingungen (barrierefreier Ausbau gemäß des heutigen Ausbaustandards wird priorisiert vorangetrieben)

Priorität 1 → nicht barrierefreie Haltestelle mit vordringlichem Bedarf (gemäß Priorisierungsverfahren)

Priorität 2 → nicht barrierefreie Haltestelle mit weiterem Bedarf (gemäß Priorisierungsverfahren)

Priorität 3 → nicht barrierefreie Haltestelle mit nachrangigem Bedarf (gemäß Priorisierungsverfahren)

Priorität 4 → Haltestelle mit "Erschwernissen barrierefrei" (u. a. Erreichbarkeit der Straßenbänken über Fahrzeurampen und/oder taktile Leitsysteme gemäß des damaligen Ausbaustandards) mit weiterem Handlungsbedarf

Priorität 5 → Ausnahmen des barrierefreien Ausbaus (barrierefreier Ausbau in Bestandslage nicht möglich oder nur mit einem hohen baulichen und wirtschaftlichen Aufwand verbunden)

Rangfolge der Haltestellen

Die Rangfolge innerhalb jeder Prioritätsstufe orientiert sich an den Ergebnissen des Berechnungsverfahrens.

Priorisierungsverfahren

Hintergründe des Berechnungsverfahrens - Prioritäten



Priorisierungsverfahren

Ergebnisse - Priorität 1, 2 und 3

Die **Prioritäten 1 bis 3** umfassen nicht dem heutigen Ausbaustandard entsprechende Haltestellen, deren barrierefreier Umbau priorisiert vorangetrieben werden sollte.

| Fortl. Nr. | Haltestelle | Linien | Priorität | Bemerkung |
|------------|---------------------------|-------------|-----------|---|
| 14 | Ludwigshafen Hauptbahnhof | 4/4A, 9, 10 | 2 | Bahnsteighöhe ca. 14,5 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem Kein barrierefreier Zugang zur Haltestelle Vrsl. hoher baulicher Aufwand: - Anpassung der Treppenzugänge - Einbau von Aufzügen |
| 15 | Hemshofstraße | 7, 8 | 3 | Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem Kein barrierefreier Zugang zur Haltestelle Vrsl. hoher baulicher Aufwand: - Anpassung der Treppenanlagen - Einbau von Aufzügen |
| 16 | Rottstraße | 10 | 3 | Kein Bahnsteig, Ausstieg Straßenniveau Kein taktiles Leitsystem Vrsl. hoher baulicher Aufwand: - Eingriff in Straßenflächen und Platzbereich - Konkurrierende Nutzungsansprüche |
| 17 | BASF Tor 1+2 | 7, 8 | 3 | Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem Kein barrierefreier Zugang zur Haltestelle Vrsl. hoher baulicher Aufwand: - Einrichtung von ebenerdigen Querungen (Lichtsignalanlagen) |

Die Rangfolge der Haltestellen innerhalb einer Prioritätsstufe orientiert sich an den Ergebnissen des Berechnungsverfahrens.

Priorisierungsverfahren

Ergebnisse - Priorität 4

Die **Priorität 4** umfasst Haltestellen entsprechend eines damaligen Ausbaustandards (u. a. Erreichbarkeit der Stadtbahnen über **Fahrzeugrampen** und/oder **fehlende bzw. taktile Leitsysteme gemäß eines damaligen Ausbaustandards**), die per Definition „**mit Erschwernissen barrierefrei**“ sind. Ein vollständiger barrierefreier Ausbau wird langfristig angestrebt.

| Fortl. Nr. | Haltestelle | Linien | Priorität | Bemerkung |
|------------|---|---------|-----------|--|
| 18 | Hans-Warsch-Platz | 4/4A, 9 | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 18 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 19 | Rheingönheim | 6/6A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 20 | Rohrlachstraße | 4/4A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 21 | Am Schwanen | 6/6A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 18 cm ü. SOK</i> |
| 22 | Wilhelm-Tell-Straße <i>Bahnsteig Richtung Oggersheim</i> | 4/4A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 21 cm ü. SOK</i> |
| 23 | Zum Guten Hirten | 4/4A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 24 | Mundenheim Nord | 6/6A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 25 | Schopenhauerstraße | 7, 8 | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 26 | Ludwigshafen Hauptfriedhof | 4/4A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 18 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 27 | Südwest-Stadion | 6/6A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |

Die Rangfolge der Haltestellen innerhalb einer Prioritätsstufe orientiert sich an den Ergebnissen des Berechnungsverfahrens.

Priorisierungsverfahren

Ergebnisse - Priorität 4

Die **Priorität 4** umfasst Haltestellen entsprechend eines damaligen Ausbaustandards (u. a. Erreichbarkeit der Stadtbahnen über **Fahrzeugrampen** und/oder **fehlende bzw. taktile Leitsysteme gemäß eines damaligen Ausbaustandards**), die per Definition „**mit Erschwernissen barrierefrei**“ sind. Ein vollständiger barrierefreier Ausbau wird langfristig angestrebt.

| Fortl. Nr. | Haltestelle | Linien | Priorität | Bemerkung |
|------------|--|--------|-----------|--|
| 28 | Stifterstraße | 6/6A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 29 | Rheinfeldstraße | 7, 8 | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 30 | Friedensstraße <i>Bahnsteig Richtung Ludwigshafen Innenstadt</i> | 6/6A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 31 | Rottstückerweg | 7, 8 | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 32 | Giulini | 6/6A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 33 | Ammoniakstraße | 7, 8 | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 34 | Heinrich-Pesch-Haus | 4/4A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 35 | Brückweg | 6/6A | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 36 | Oppau Süd | 7, 8 | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |
| 37 | Friesenheim Ost | 7 | 4 | <i>Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem</i> |

Die Rangfolge der Haltestellen innerhalb einer Prioritätsstufe orientiert sich an den Ergebnissen des Berechnungsverfahrens.

Priorisierungsverfahren

Ergebnisse - Priorität 5

Die **Priorität 5** umfasst nicht dem heutigen Ausbaustandard ausgebaute Haltestellen, bei denen ein **vollständiger barrierefreier Ausbau** durch bauliche Randbedingungen (u. a. Grundstückszufahrten, angrenzende Bebauung oder Straßenquerschnitte) in der heutigen Bestandslage **nicht realisierbar** ist.

| Fortl. Nr. | Haltestelle | Linien | Priorität | Bemerkung |
|------------|--|--------------------|-----------|---|
| 38 | Ludwigstraße | 6/6A, 7 | 5 | Kein Bahnsteig, Ausstieg Straßenniveau Kein taktiles Leitsystem Umgestaltung Straßenquerschnitt aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit (konkurrierende Nutzung u. a. Städtebau, ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr) |
| 39 | Kaiser-Wilhelm-Straße | 4/4A, 10 | 5 | Kein Bahnsteig, Ausstieg Straßenniveau Kein taktiles Leitsystem Umgestaltung Straßenquerschnitt aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit (konkurrierende Nutzung u. a. Städtebau, ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr) |
| 40 | Friedensstraße Bahnsteig Richtung Rheingönheim | 6/6A | 5 | Bahnsteighöhe ca. 30 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem Lage im Bogen |
| 41 | Luitpoldhafen | 10 | 5 | Kein Bahnsteig, Ausstieg Straßenniveau Kein taktiles Leitsystem Lage im Bogen Nächste Haltestelle: Amtsgericht |
| 42 | Ebertpark (Schleife) | Kein Linienverkehr | 5 | Bahnsteighöhe ca. 10 cm ü. SOK Kein taktiles Leitsystem Lage im Bogen Kein Linienverkehr |

Die Rangfolge der Haltestellen innerhalb einer Prioritätsstufe orientiert sich an den Ergebnissen des Berechnungsverfahrens.

Anteil barrierefreier Haltestellen

Stadtbahnnetz Ludwigshafen, nach Umsetzung Priorität 0

Stadtbahnhaltestellen in Ludwigshafen

- Gesamtanzahl aller Haltestellen: 50 (inkl. temporäre Haltestelle Ebertpark)
- Barrierefrei ausgebaute Haltestellen: 41 (**82 %**)
 - Haltestellen mit 30 cm-Bahnsteighöhe: 38 (inkl. Haltestelle Wilhelm-Tell-Straße, Ausbau 30 cm/21 cm)
 - Haltestellen mit 18 cm-Bahnsteighöhe: 3 („mit Erschwernissen barrierefrei“)
- Nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen: 9 (**18 %**)
- Möglicher Neubau von Haltestellen: 2
 - Bereich Berliner Platz** (Neubau einer Gleisverbindung Bleichstraße/Konrad-Adenauer-Brücke)
 - Bereich Heinrich-Pesch-Haus** (Entwicklung eines Quartiers am Heinrich-Pesch-Haus)

