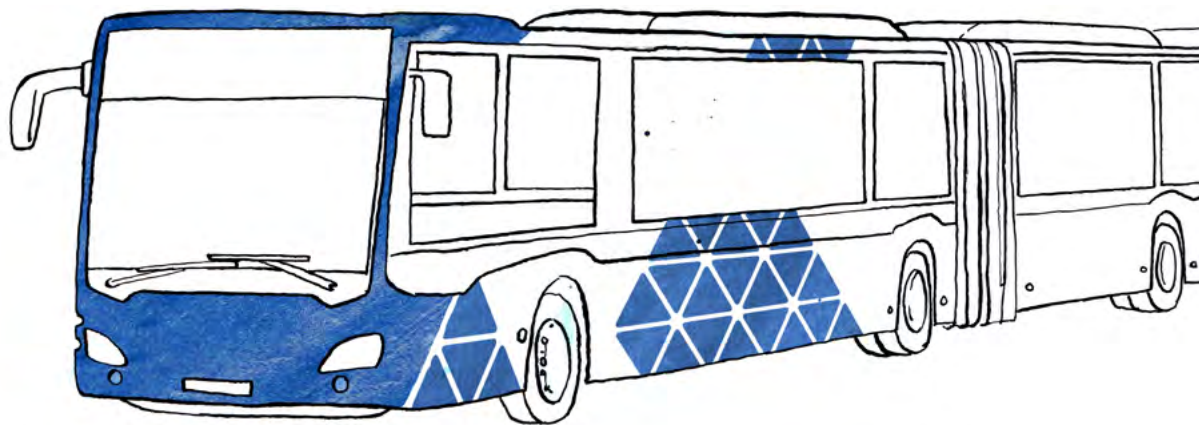


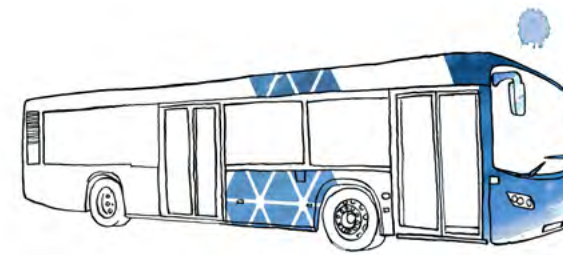
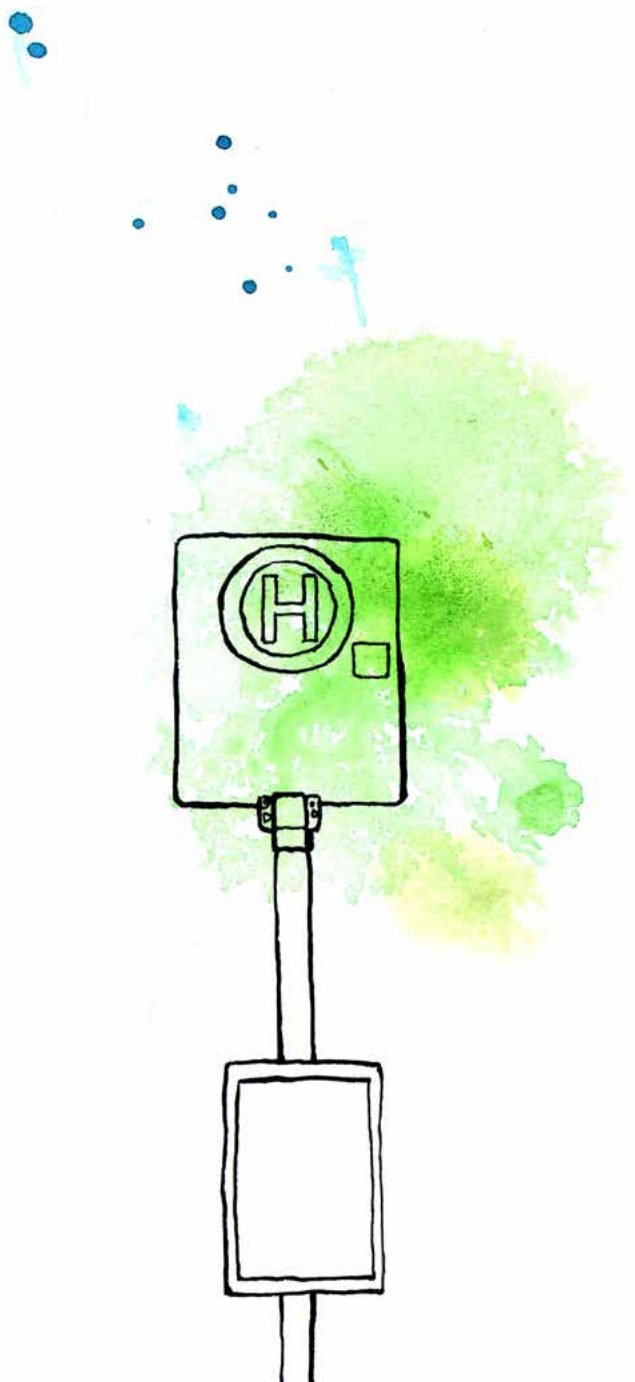
MEHR BUS FÜRS. LAND

DAS ÖPNV-KONZEPT NORD IN RHEINLAND-PFALZ



RheinlandPfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU



INHALT

- S. 4 BUSVERKEHR AUS EINEM GUSS**
Warum es an der Zeit ist, neu anzufangen
- S. 6 STATION FÜR STATION**
Viele kleine Schritte führen ans Ziel
- S. 8 DIE FAHRT BEGINNT**
Den richtigen Weg bestimmen
- S. 10 NICHTSTUN IST KEINE LÖSUNG**
Warum die Zukunft des ÖPNV eine Herausforderung ist
- S. 12 DIE INVENTUR DER REGIONEN**
Warum die Gegenwart wichtig für die Zukunft ist
- S. 14 DIE BILANZ MUSS STIMMEN**
Warum es sich lohnt, mehr zu investieren
- S. 16 STEIN AUF STEIN**
Wie das neue Busnetz entsteht
- S. 18 DAS WICHTIGSTE ZUERST**
Unser Grundstein für ein attraktives Busangebot
- S. 20 NICHT NUR EINE NEBENROLLE**
Warum Ergänzungslinien in der Zukunft unverzichtbar sind
- S. 22 BESSER IM BÜNDEL**
Warum alle von einer Linienbündelung profitieren
- S. 24 MÖGE DER BESSERE FAHREN**
Wann ein Verkehrsunternehmen ein Linienbündel betreiben darf
- S. 26 DER EINSTIEG IST GESCHAFFT**
Wie das ÖPNV-Konzept bereits Fahrt aufgenommen hat

Gestaltung:
banana communication
www.e-banana.de

Illustrationen:
Sabine Israel
www.sabine-israel-illustration.com

Stand: 11/2018
Alle Angaben ohne
Gewähr. Druckfehler
und Änderungen
vorbehalten.

BUSVERKEHR AUS EINEM GUSS

WARUM ES AN DER ZEIT IST, NEU ANZUFANGEN

Zwei Entwicklungen haben dazu geführt, dass in Rheinland-Pfalz die Verantwortlichen des **Öffentlichen Personen Nahverkehrs** (ÖPNV) eine Neuplanung des Angebots in Angriff genommen haben. Zum einen haben sich seit Jahren die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Land stetig verändert. Gleichzeitig hat sich die Schere weiter geöffnet zwischen den Wünschen der Menschen nach mehr und besserer Mobilität und dem, was die öffentliche Hand in diesem Bereich leistet. Beides zusammen ergibt die Notwendigkeit, sich das gesamte vorhandene Angebot genau anzusehen und neu zu denken.

Steigende Kosten für die Verkehre, der demografische Wandel und ein sich änderndes Mobilitätsverhalten der Menschen sind gute Argumente, die Neuplanung des gesamten Busangebotes im nördlichen Rheinland-Pfalz anzugehen. Darüber hinaus soll auch den gestiegenen Ansprüchen der Fahrgäste Rechnung getragen werden – durch eine deutliche Qualitätssteigerung, durch eine gehobene Fahrzeugausstattung bei den Bussen, durch einen erweiterten Fahrplan und durch neue Verbindungen.

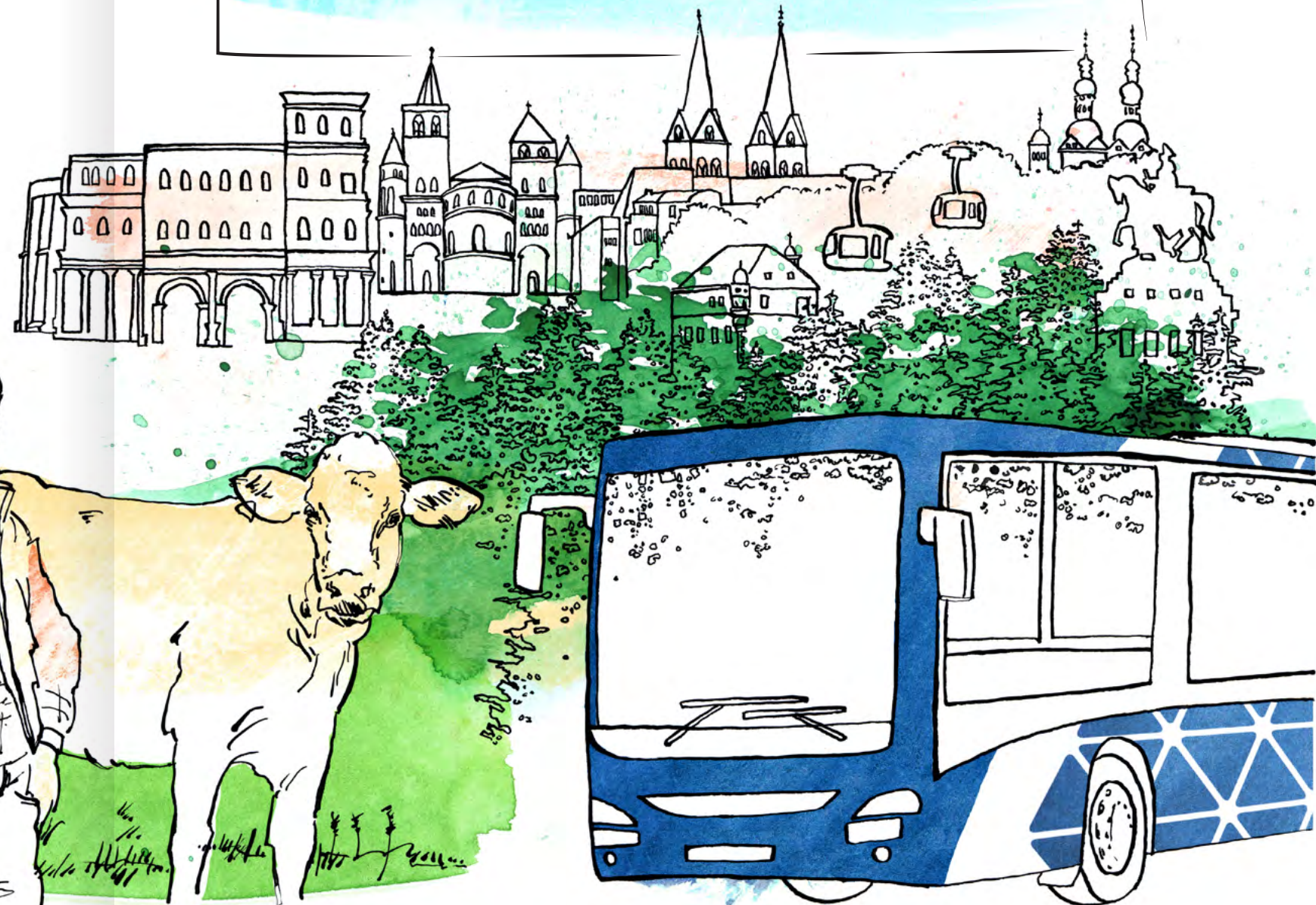
Um ein umfassendes Angebot realisieren zu können, gilt es ausgetretene Pfade zu verlassen und neue Wege zu finden. Die rheinland-pfälzischen Bürgerinnen und Bürger erhalten mit der Neukonzeptionierung des ÖPNV einen Nahverkehr aus einem Guss. Das mit der Umsetzung des Konzeptes „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ verbesserte Angebot im **Schienen Personen Nahverkehr** (SPNV) wird nun ergänzt durch ein Konzept des öffentlichen Nahverkehrs auf der Straße. Regelmäßige und verknüpfte Buslinien – ergänzt durch Ruf-Verkehre – bieten den Bürgerinnen und Bürgern einen öffentlichen Verkehr, der dem Wandel im Mobilitätsverhalten gerecht wird und neue Fahrgäste gewinnt.

Damit wird der ÖPNV fit für die Zukunft. Im Folgenden werden der Weg zum ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord (kurz: ÖPNV-Konzept Nord) sowie dessen Umsetzung dargestellt und anhand ausgewählter Beispiele erläutert.

ZUKUNFT GEMEINSAM GESTALTEN

Das ÖPNV-Konzept Nord ist ein Gemeinschaftsprojekt des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (MWVLW) und der zuständigen Aufgabenträger, die für die Organisation des ÖPNV zuständig sind. Im nördlichen Rheinland-Pfalz sind das ...

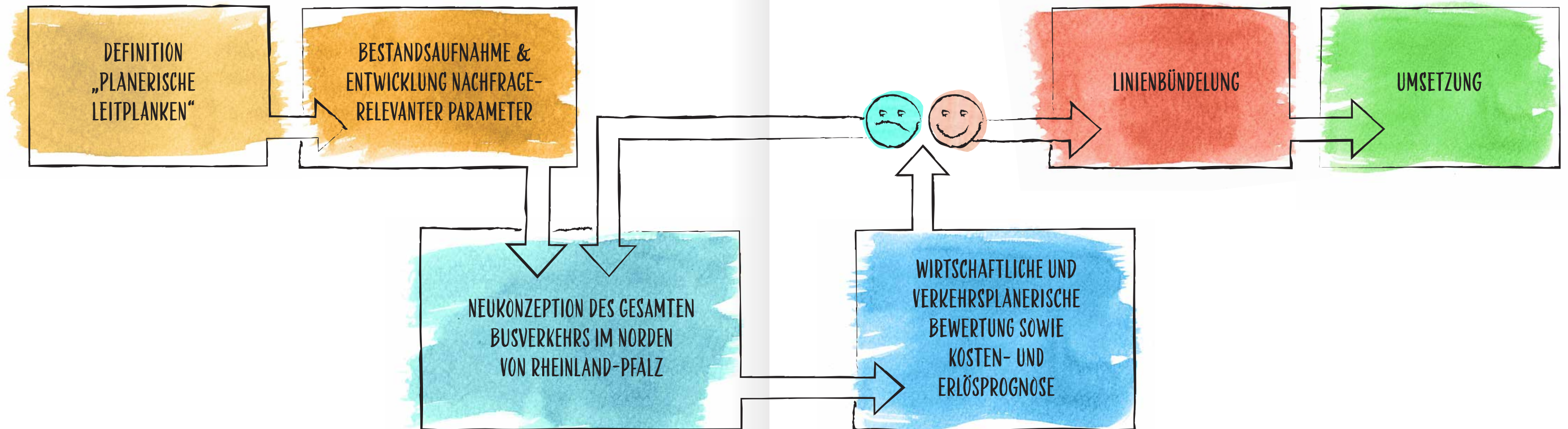
- ▷ der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) für den Schienenpersonennahverkehr und den regionalen Busverkehr
- ▷ die Landkreise und kreisfreien Städte, die sich zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung zum Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) sowie zum Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) zusammengeschlossen haben



STATION FÜR STATION

VIELE KLEINE SCHRITTE FÜHREN ANS ZIEL

Eine so grundlegende Aufgabe wie die Überarbeitung des kompletten Busverkehrs im Norden von Rheinland-Pfalz ist ein Prozess mit vielen Stationen. Zur Bewältigung dieses Weges haben viele Akteure an einem systematisches Vorgehen gearbeitet und Planungsmechanismen entwickelt, die eine grundlegende Überarbeitung des Angebots und damit die Umsetzung eines abgestimmten Angebotes ermöglichen – von der vertakteten regionalen Hauptlinie bis hin zur flexiblen, bedarfsgesteuerten Bedienform.



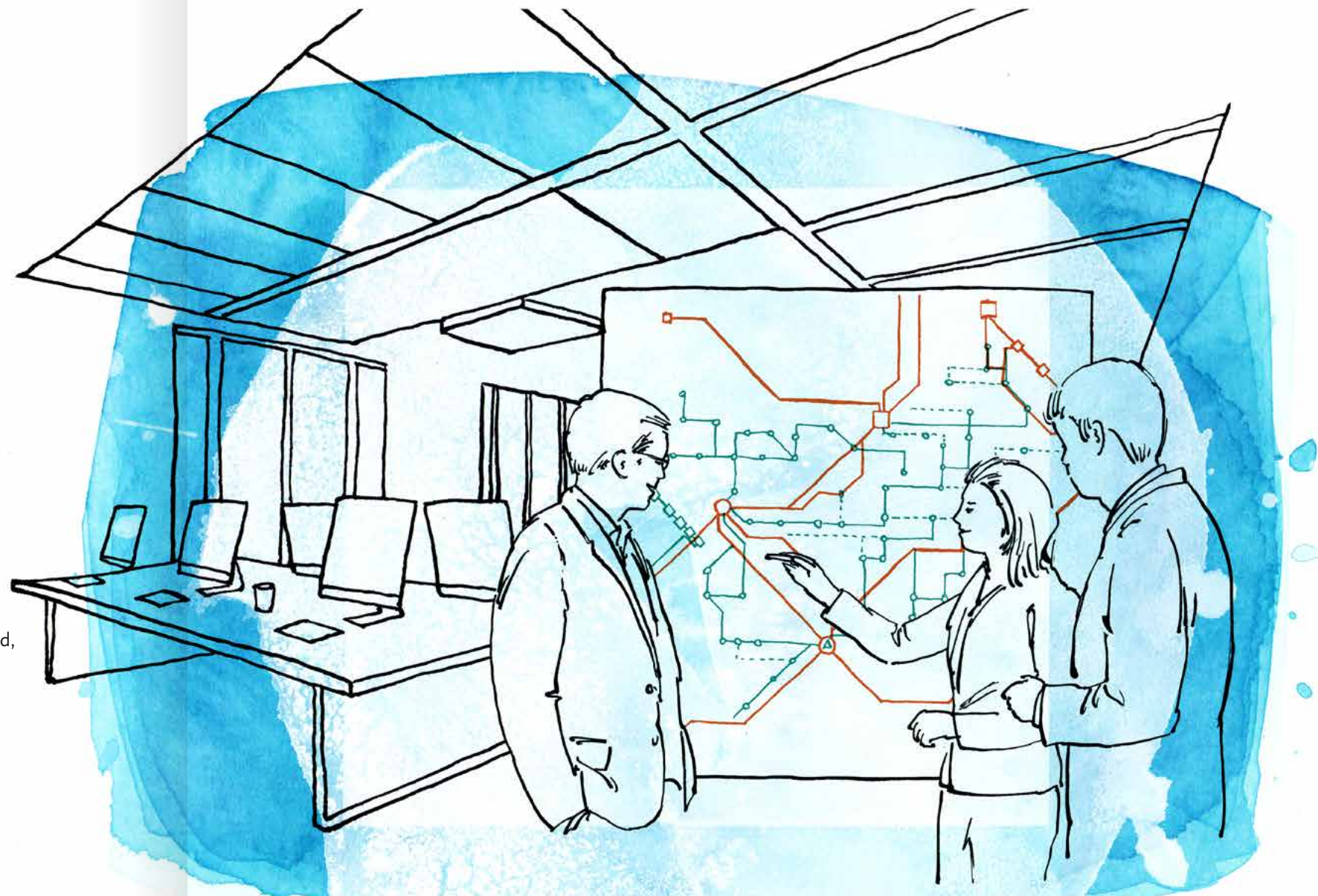
DIE FAHRT BEGINNT

DEN RICHTIGEN WEG BESTIMMEN

Die Entscheidung ist gefallen: Das ÖPNV-Angebot wird neu gestaltet. Doch wohin soll die Fahrt gehen? Dazu definieren die Verantwortlichen in einem ersten Schritt Rahmenbedingungen für das neue ÖPNV-Konzept Nord, sogenannte Leitplanken. Diese dienen dazu, bei allen Projektbeteiligten ein gleiches Verständnis für die Ausgestaltung des neuen Angebots zu schaffen. Die Leitplanken beschreiben die Richtung der Planungen, die entsprechend den Gegebenheiten vor Ort angewendet werden. Trotzdem bleibt genügend Flexibilität. So wird manchmal von den Vorgaben abgewichen, wenn ein verkehrlicher oder wirtschaftlicher Vorteil nachgewiesen werden kann.

Die planerischen Leitplanken sind im Wesentlichen:

- ▷ Der Bestand bestimmt nicht das neue Angebot, sondern das Angebot wird neu konstruiert. Die Planungen erfolgen dabei verkehrsunternehmensneutral.
- ▷ Das neue Angebot erfolgt unter Berücksichtigung von verkehrlichen (Nachfrage) und wirtschaftlichen (Kosten, Umlauf- und Dienstplanung) Belangen.
- ▷ Das neue Angebot ist grundsätzlich hierarchisch aufgebaut. Hierfür werden Grundprodukte definiert, denen bestimmte Funktionen zugewiesen werden.
- ▷ Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit vollumfänglich in den Linienverkehr integriert werden.
- ▷ Der Einsatz von bedarfsorientierten Systemen soll ausgebaut werden.
- ▷ Vertaktete Linien sollen möglichst einheitliche Linienwege haben und symmetrisch konzipiert sein, um Anschlussketten in beide Richtungen zu ermöglichen.



- ▷ Die Planungen zum „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ sind Basis für die weiterführende Planung.
- ▷ Die Verknüpfung von Schiene und Bus sowie von Bus und Bus untereinander inklusive der Abstimmung der Stadtverkehre und der Stadt-Umland-Verkehre sollen intensiviert werden.
- ▷ Parallelverkehre von Buslinien untereinander oder von Bahn- und Buslinien sollen vermieden werden.
- ▷ Touristische und wichtige Ziele in den größeren Städten sollen besser angebunden werden (z.B. Universitäten, Fachhochschulen, wichtige Gewerbegebiete oder Berufsschulen).
- ▷ Bei der Planung des neuen Angebots sollen auch neue Linienwege (z. B. Benutzung von landwirtschaftlichen Wegen, Deponiestraßen oder Betriebsstraßen), Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Busspuren, Einrichtung von Wendemöglichkeiten oder Busschleusen) oder die Änderung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen (z. B. Freigabe von Einbahnstraßen oder geänderte Abbiegeverbote) geprüft werden.
- ▷ Die Lage der Haltestellen ist insbesondere im Zusammenhang mit neu entstandenen Wohn- oder Gewerbegebieten zu überprüfen.



NICHTSTUN IST KEINE LÖSUNG

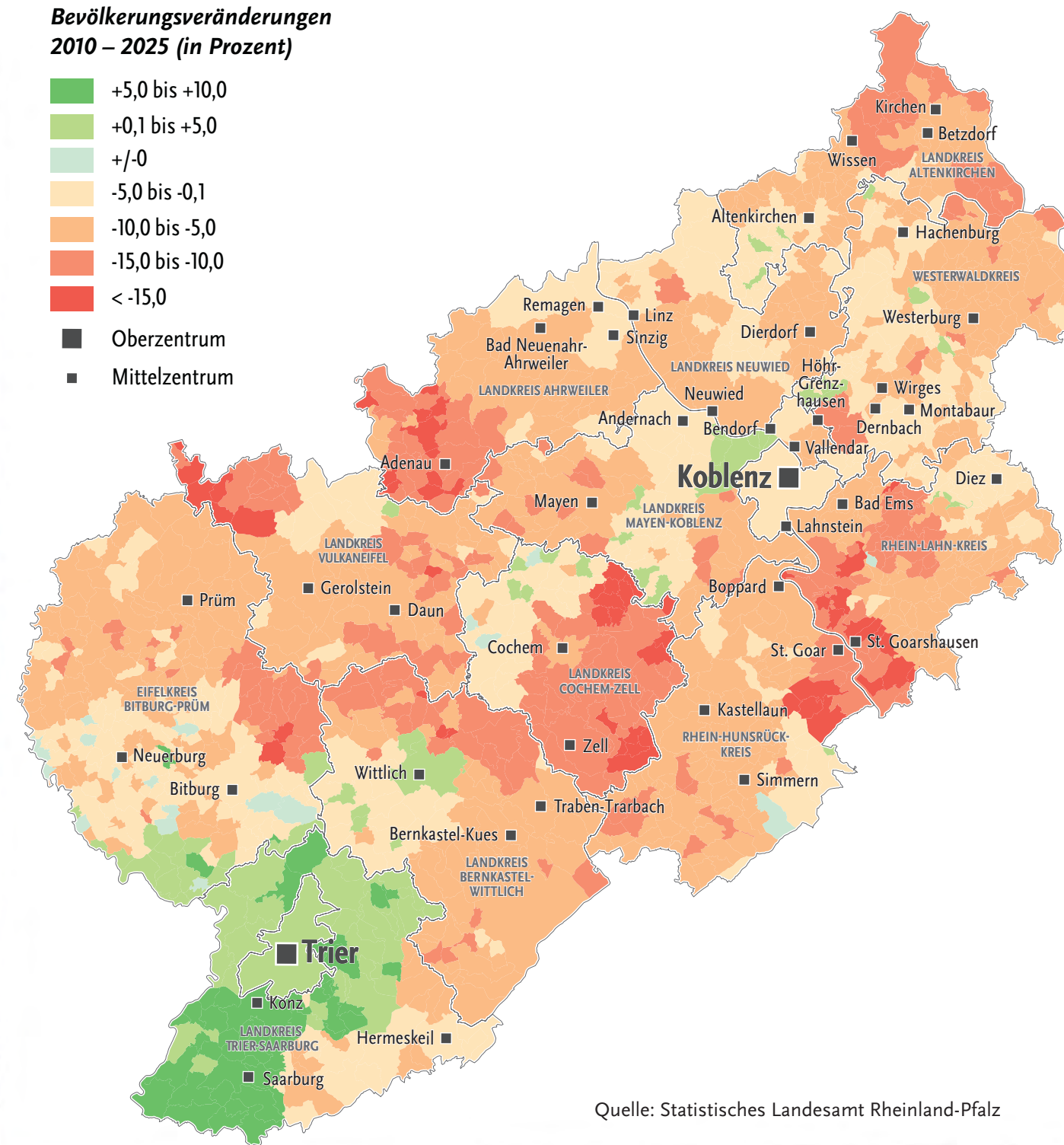
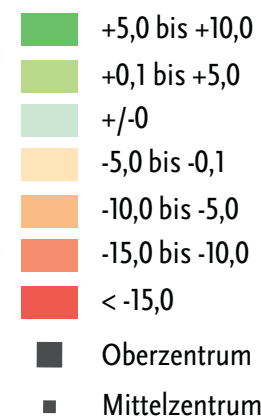
WARUM DIE ZUKUNFT DES ÖPNV EINE HERAUSFORDERUNG IST

Wahrscheinlich fast jeder hat diese beiden Wörter schon einmal gehört: demografischer Wandel. Darunter werden verschiedene Veränderungen in der Bevölkerung verstanden – beispielsweise Änderungen der Altersstruktur oder auch bei den Zu- und Fortzügen.

So wird die Zahl der Schüler und Auszubildenden vor allem in ländlichen Raum abnehmen. Diese kann zu einer Schließung von Schulen führen, so dass längere Schulwege notwendig werden. Am anderen Ende der Alterspyramide ändern sich ebenfalls die Verhältnisse. Denn die Menschen werden immer älter. Und Senioren haben andere verkehrliche Bedürfnisse als Jugendliche oder Berufstätige.

Die große Herausforderung eines zukunftsfähigen ÖPNVs gerade im ländlich geprägten Rheinland-Pfalz liegt vor allem darin, Lösungen für die sich abzeichnenden Wandel und das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu finden.

Bevölkerungsveränderungen 2010 – 2025 (in Prozent)



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

DIE INVENTUR DER REGIONEN

WARUM DIE GEGENWART WICHTIG FÜR DIE ZUKUNFT IST

Gut geplant, ist halb gewonnen – weiß der Volksmund. Was macht aber gute Planung aus? Beim ÖPNV-Konzept Nord wird erst einmal eine umfangreiche Inventur gemacht. So sammelt das beauftragte Planungsbüro Zahlen. Viele Zahlen. Aus dem Landesentwicklungsprogramm, den regionalen Raumordnungsplänen und vom Statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz. Weiterhin die Planungen und Daten des Schienenkonzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ und die bisherigen Fahrplantabellen der Verkehrsverbünde Rhein-Mosel (VRM) und Region Trier (VRT).

Die Aufgabe besteht darin, erst einmal alle Daten zu analysieren, um dann daraus etwas Neues zu schaffen. Zwar soll das Planungsbüro das neue ÖPNV-Angebot grundsätzlich unabhängig vom bisherigen Status quo planen. Aber um zu verstehen, was für die Zukunft wichtig ist, ist hier auch ein Blick in die Gegenwart notwendig. Die Datenauswertung stellt dann ein Gesamtbild der räumlichen Struktur und der Bevölkerungsstruktur dar inklusive aller wichtigen Verkehrsbeziehungen innerhalb dieses Verkehrsraums.

Aus diesem Gesamtbild heraus und unter Berücksichtigung der Leitplanken entwickeln die Planer die nötigen Kennzahlen, um im weiteren Verlauf des Projekts solide Aussagen über die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung des künftigen Verkehrsangebots treffen zu können.



WAS EINE DEUTSCHLANDWEITE FAHRPLANAUSKUNFT MIT BARRIEREFREIEN HALTESTELLEN IN RHEINLAND-PFALZ VERBINDET

Haben Sie schon mal etwas von DELFI gehört? DELFI steht für **D**urchgängige **E**lektronische **F**ahrgast**I**nformation und ermöglicht eine deutschlandweite Fahrplan- und Haltestellenauskunft. Allerdings fehlen hierzu oftmals noch notwendige Daten. Dafür ist eine vollständige Dokumentation der aktuellen Situation erforderlich. Und dieselben Daten können auch noch an anderer Stelle genutzt werden: Berücksichtigt man daneben weitere Parameter wie unter anderem die Bedienungshäufigkeit oder Ein- und Aussteigerzahlen, kann eine Stützung der Argumentation für einen schnelleren Aus- oder Umbau zu einer barrierefreien Haltestelle erfolgen.

Um diese zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, wird in Rheinland-Pfalz derzeit ein **Haltestellenkataster** aufgebaut. Es beinhaltet sämtliche Infrastrukturinformationen aller Bus-Haltestellen nach DELFI-Kriterien und wird durch weitere betriebs- und lagebedingte Informationen erweitert. Die Erfassung der Haltestelleninfrastruktur erfolgt durch die Verkehrsverbünde, welche dabei durch das Land finanziell unterstützt werden. Damit wird dann für Fahrgäste in Rheinland-Pfalz eine barrierefreie Reiseauskunft möglich.

Weitere Infos: www.delfi.de



DIE BILANZ MUSS STIMMEN

WARUM ES SICH LOHNT, MEHR ZU INVESTIEREN

Nach der Planung kommt das neue Busnetz auf den verkehrswirtschaftlichen Prüfstand. Das Ziel ist es, die Kosten jeder einzelnen Linie den erwarteten Einnahmen auf Basis einer Nachfrageprognose gegenüberzustellen. Jedoch sind aufgrund der gewachsenen Strukturen in der Regel weder Fahrgastzahlen noch Erlöse für einzelne Linien erhältlich, sondern lediglich für die gesamten Verbundräume. Also müssen Ableitungen von diesen Zahlen aushelfen.

Kostenseitig spielen Fahrzeugstandards eine wichtige Rolle. Durch die Festlegung der Ausstattungsmerkmale ist in Abhängigkeit vom Fahrplan einer Linie eine Schätzung der Fahrzeugkosten möglich. Dabei wird zwischen Fahrzeugen unterschieden, die regelmäßig oder nur in Ergänzung zu Zeiten besonderer Belastung eingesetzt werden (sogenannte Verstärkerfahrten). Unter Berücksichtigung von Tarifregulierungen sowie Lenk- und Ruhezeitverordnungen kann außerdem der Personalaufwand abgeleitet werden. Abgerundet wird die Kalkulation noch mit dem Aufwand für Verwaltung, Fahrscheinvertrieb, Fahrgastinformation und Haltestellenpflege.

Schwieriger ist die Ermittlung der Erlöse: Die Planer ermitteln zunächst alle derzeitigen Einnahmen. Neben den Fahrgelderlösen zählen dazu auch sämtliche Aufwendungen der Kreise für Schüler- und Ausbildungsverkehre sowie diverse Ausgleichsmittel und pauschale Finanzzuweisungen aus verschiedensten Quellen. Auf dieser Basis bilden die Planer dann ein Szenario für die Erlösentwicklung. So werden die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr aufgrund sinkender Schülerzahlen tendenziell zurückgehen. Eventuelle Tarifierhöhungen finden dagegen keine Berücksichtigung, da diese lediglich die tatsächliche Teuerungsrate abbilden sollen – und somit keine echte Erlössteigerung bedeuten.

Mit den ermittelten Kosten und Erlösen geben die Planer dann eine landkreisscharfe Prognose jeweils für die beiden Szenarien ab, dass der „alte Verkehr“ unverändert bleibt und dass das „ÖPNV-Konzept Nord“ umgesetzt wird. Dabei berechnen die Planer für den VRT, dass aufgrund des zu erwartenden demografischen Wandels der „alte Verkehr“ viel Geld für ein vergleichbar schlechtes Angebot kosten würde. Zwar würde auch die Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Nord rund ein Drittel höhere



Kosten bedeuten. Dafür ließe sich aber ein um über 80 Prozent größeres Angebot realisieren. Und für den VRM sehen die Zahlen noch besser aus: Würde das ÖPNV-Konzept Nord vollständig umgesetzt, sei mit durchschnittlich 40 Prozent weniger Defizit ausgleich im Vergleich zum „Nichtstun“ zu rechnen.

So wird das Projekt dann auch rund: Effizientere betriebliche und verkehrliche Verknüpfungen der Linien, eine bessere Fahrzeugauslastung sowie eine höhere Fahrgastnachfrage aufgrund des besseren Angebots führen insgesamt zu einer besseren Bilanz.

WIE DAS NEUE KONZEPT AUCH AUF DEN STRASSEN SICHTBAR WIRD

Die Fahrzeuge sind das stets sichtbare Aushängeschild eines modernen Busverkehrs in der Region. Daher haben die ÖPNV-Verantwortlichen ein renommiertes Designbüro mit der Entwicklung eines Fahrzeugdesigns beauftragt. Abgeleitet vom bereits mit Erfolg eingeführten Design für Züge (wie beispielsweise beim SÜWEX) erhalten auch die Busse künftig ein auf Dreiecken basierendes einheitliches Design. Die Grundfarbe wird dabei Blau sein, allerdings in Anlehnung an das unterschiedliche Design der Verkehrsverbünde jeweils in einem anderen Blauton. Damit sehen die Fahrgäste direkt: moderner Bus, modernes Angebot!

STEIN AUF STEIN

WIE DAS NEUE BUSNETZ ENTSTEHT

Nach all den vorbereitenden Arbeiten legen die Planer endlich mit der wichtigsten Aufgabe los: der Entwicklung des hierarchischen Systems aus Linien, die verschiedenen Ebenen zugeordnet werden. Je höher die Ebene, desto mehr (potenzielle) Fahrgäste und desto besser das Fahrplanangebot. Und ganz wichtig: Das Angebot einer untergeordneten Ebene richtet sich am Angebot der jeweils übergeordneten Ebene aus. Durch den Rheinland-Pfalz-Takt 2015 ist in den letzten Jahren bereits

ein System entstanden, das als Rückgrat des Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz dient. Damit ist die Erreichbarkeit innerhalb des Landes bereits verbessert worden. Ausgehend von diesem System sollen die Regionen jetzt mit einem ausgefeilten Busnetz in mehreren Ebenen erschlossen werden. Und so sehen dann die Ebenen aus (die dabei tatsächlich verwendeten Bezeichnungen für Buslinien und Anrufdienste können hiervon abweichen):

1	REGIONALEXPRESS (ZUG) ▷ schneller, teils überregionaler SPNV mit wenigen Halten REGIONALBAHN (ZUG) ▷ (über-)regionaler SPNV in der Regel mit Halt an allen Unterwegsstationen
2	HAUPTLINIE „REGIONALLINIE“, „STADT-UMLAND-LINIE“ UND „STADTVERKEHRSLINIE“ (BUS) ▷ tägliche Bedienung, Taktverkehr, Angebotsorientierung
3	ERGÄNZUNGSLINIE 1. ORDNUNG/E1-NETZ (BUS, ALF/RUFBUS) ▷ Mo–Fr/Sa, Taktverkehr, bedarfsorientiertes Grundangebot bei geringerer Nachfrage ERGÄNZUNGSLINIE 2. ORDNUNG/E2-NETZ (BUS, ALF/RUFBUS) ▷ Mo–Fr, reiner Ausbildungsverkehr (aber offen für andere Fahrgäste) ORTSVERKEHRSLINIE (BUS, ALF/RUFBUS) ▷ außer Koblenz, Neuwied und Trier; Erschließung Kernstadt/Kernort, Anbindung Stadt-/Ortsteile, Anbindung Kernstadt/Kernort an SPNV-Halte
4	FREIZEITLINIE (BUS) ▷ Saisonverkehr zu touristischen Gebieten, ggf. mit Fahrradbeförderung NACHTLINIE (BUS) ▷ Nachtverkehr
5	ANRUFDIENST ▷ flächenhaftes Angebot



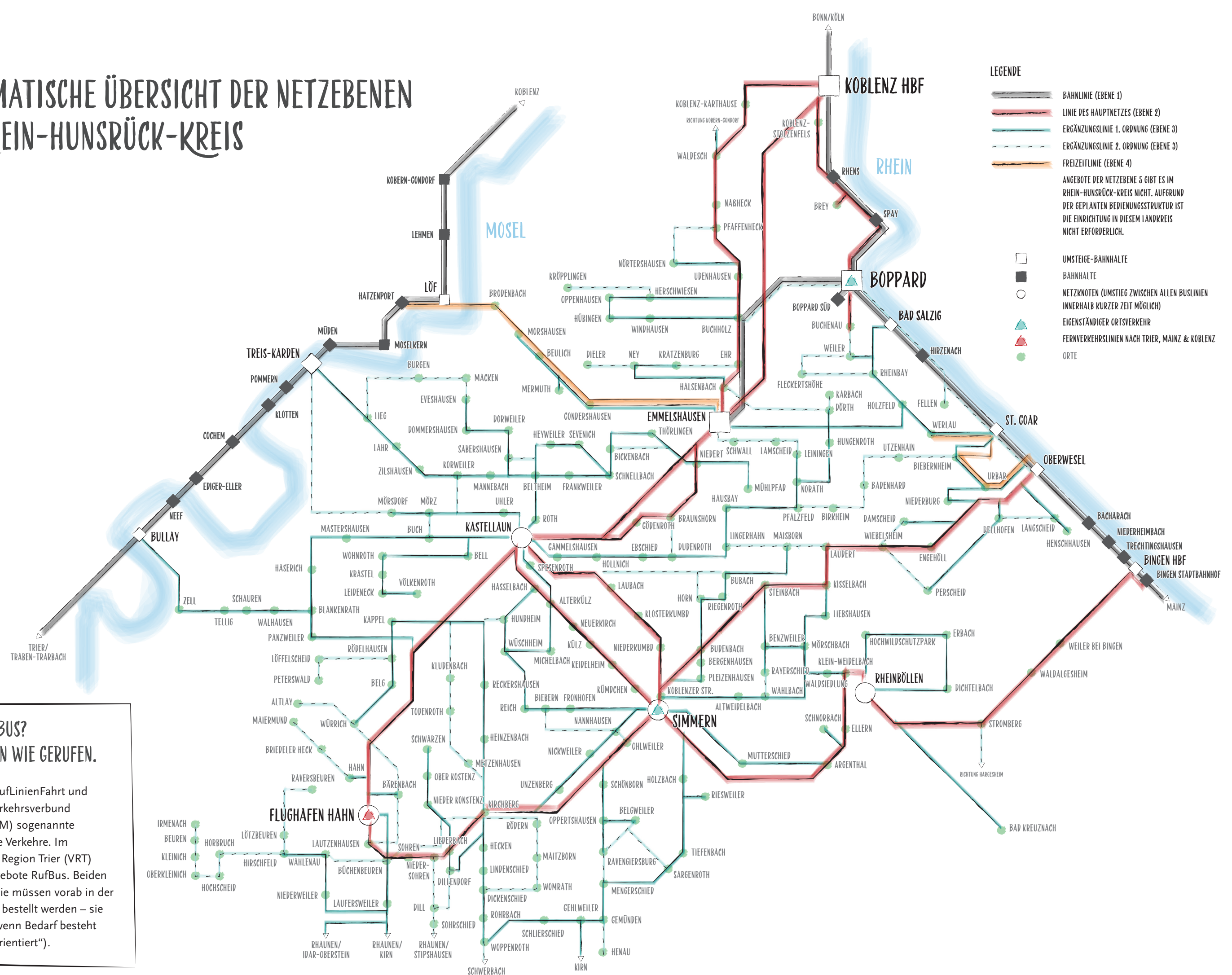
RHEINLAND-PFALZ IST SEHENSWERT – BUS UND BAHN BRINGEN SIE HIN!

Wer an Nahverkehrsnutzer denkt, denkt wahrscheinlich zuerst an Pendler. Oder Schüler. Danach vielleicht an Einkaufen oder Arztbesuche. Um aber künftig auch eine attraktive Alternative für Ausflüge zu bieten, werden mit dem ÖPNV-Konzept Nord zahlreiche touristische Ziele (besser) angebunden. Bereits mit dem neuen Grundangebot auf den regulären Linien sind sowohl ganze Regionen wie die Mittelmosel als auch interessante Ziele wie die Abtei Marienstatt gut zu erreichen. Genauso wie das Besucherbergwerk Grube Bindweide, die Reichsburg in Cochem (siehe oben), der UNESCO Global Geopark Vulkaneifel, der

Dinosaurierpark Teufelsschlucht oder der Zoo in Neuwied. Darüber hinaus sind in der Ausflugszeit saisonale Verstärkerfahrten beispielsweise zum Geierlay-Besucherzentrum in Mörsdorf oder zur Westerwälder Seenplatte auf Achse. Und mit neuen Fahrradbussen beispielsweise zwischen Rheinbach und Altenahr oder zwischen Koblenz und Westerburg lassen sich neue Regionen ganz einfach per Rad erfahren. Zu guter Letzt sorgt eine optimierte Verknüpfung vertakteter Buslinien mit Bahnen und Schiffen für eine bessere Erreichbarkeit touristischer Highlights wie beispielsweise die Loreley.

← HIER AUFKLAPPEN

SCHEMATISCHE ÜBERSICHT DER NETZEBENEN IM RHEIN-HUNSRÜCK-KREIS



ALF ODER RUFBUS? BEIDE KOMMEN WIE GERUFEN.

ALF steht für AnrufLinienFahrt und bezeichnet im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) sogenannte bedarfsorientierte Verkehre. Im Verkehrsverbund Region Trier (VRT) heißen diese Angebote RufBus. Beiden gemeinsam ist: Sie müssen vorab in der Regel telefonisch bestellt werden – sie fahren also nur, wenn Bedarf besteht (daher „bedarfsorientiert“).

DAS WICHTIGSTE ZUERST

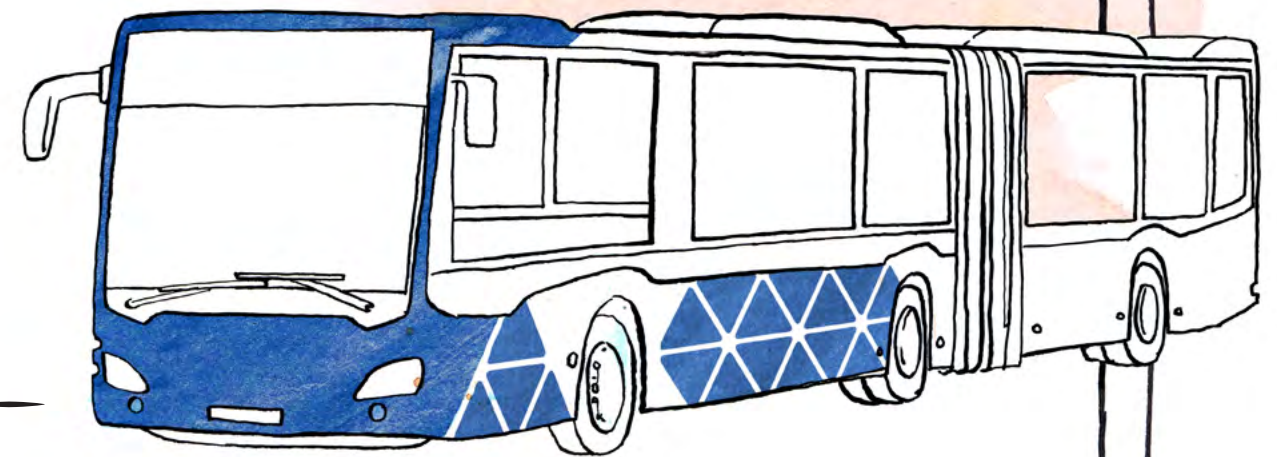
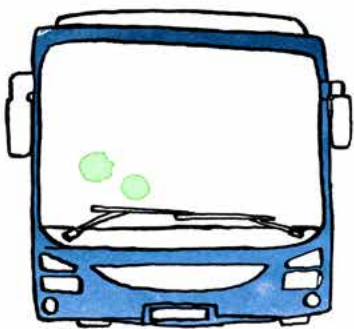
UNSER GRUNDSTEIN FÜR EIN ATTRAKTIVES BUSANGEBOT

Das Hauptliniennetz bringt das attraktive Bahnangebot weiter in die Region hinein. Alle Ober-, Mittel- und Grundzentren werden miteinander verbunden – auch dort, wo wegen fehlender Schienenanbindung bisher große Lücken im Nahverkehrsangebot klaffen. Und das ist ein Traum für Planer: Sie haben freie Hand. Lediglich topografische Gegebenheiten und das Straßennetz setzen die Grenzen.

Allerdings sind die Anforderungen an die Angebotsqualität des Hauptliniennetzes auch am höchsten. Hierzu gehören:

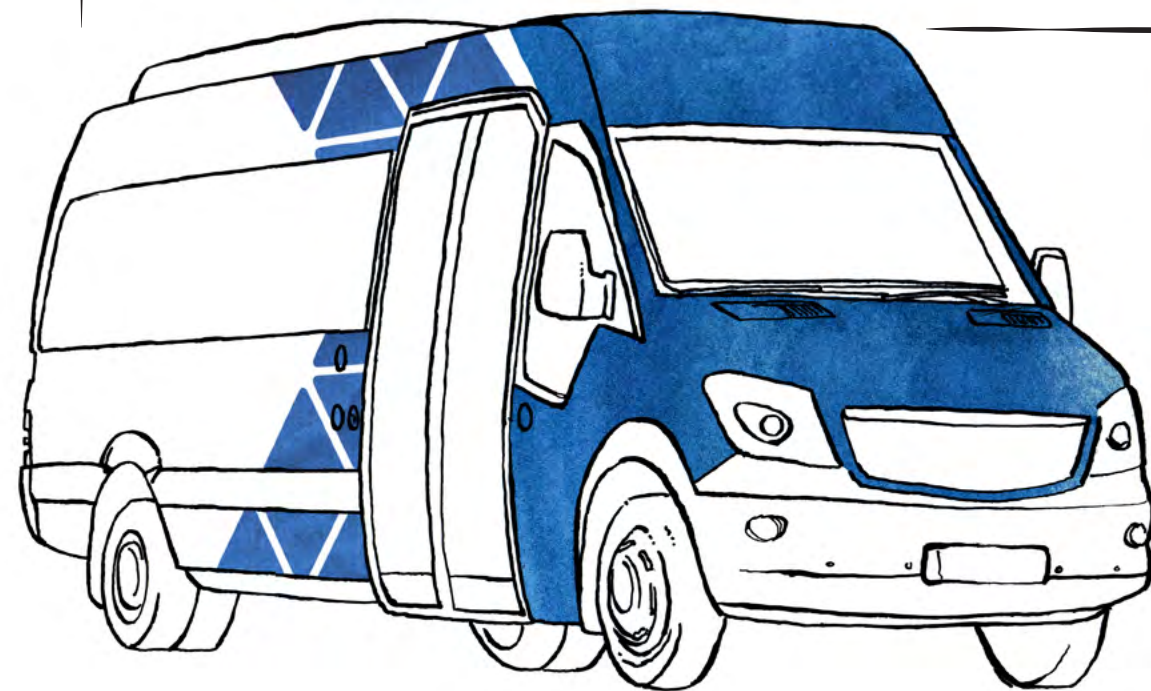
- ▷ eine tägliche Bedienung
- ▷ regelmäßige Fahrten mindestens alle 2 Stunden, im besten Fall sogar alle 15 Minuten
- ▷ werktags Fahrten zwischen 6 und 23 Uhr, samstags zwischen 7 und 22 Uhr sowie sonn- und feiertags von 9 bis 21 Uhr
- ▷ kurze Reisezeiten durch direkte Linienführungen
- ▷ Anschlusssicherung an allen Haltestellen, an denen sich mehrere Bus- oder Bahnlinien treffen (sogenannte Netzknoten)
- ▷ moderne Fahrzeuge mit den höchsten Anforderungen hinsichtlich Alter, Größe, Barrierefreiheit und Einhaltung von Umweltstandards

Neben dem Hauptliniennetz in der Region und der Anbindung der Region an die Städte mit den sogenannten Stadt-Umland-Linien bilden die Planer auch drei eigenständige Stadtliniennetze für Trier, Koblenz und Neuwied. Nach intensiven Abstimmungen entstehen so insgesamt 45 Hauptlinien im Gebiet des Verkehrsverbundes Region Trier, 78 Hauptlinien im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel sowie 31 Stadtlinien in Trier, 27 in Koblenz und 11 in Neuwied.



BUS IST NICHT GLEICH BUS!

Bei Bussen verhält es sich wie bei jedem anderen Fahrzeug: Es kommt darauf an. Denn: Alles kann, wenig muss. Dementsprechend sind die Ausstattungsmerkmale von Bussen so vielfältig, wie die Kosten nach oben offen sind. Um im weiteren Verlauf des Projekts solide kalkulieren zu können, legen die Planer zusammen mit den ÖPNV-Verantwortlichen verschiedene Fahrzeuggrößen und Ausstattungsmerkmale für den Einsatz auf den einzelnen Linien fest. So können je nach Linienkategorie Gelenkbusse, 3-Achser, Solobusse, Doppeldecker-Busse, Midi-Busse, Mini-Busse oder Bus-Züge zum Einsatz kommen. Für AnrufLinienFahrten bzw. Rufbusse sind Pkw (5-Sitzer) und Kleinbusse (9-Sitzer) zugelassen. Bis spätestens Dezember 2021 müssen alle Fahrzeuge standardmäßig mit einem Niederflureinstieg und einer Absenk-Funktion beim Einstieg ausgestattet sein. Außerdem sind natürlich die zum Zeitpunkt der Zulassung gültigen Abgasnormen einzuhalten.



NICHT NUR EINE NEBENROLLE

WARUM ERGÄNZUNGSLINIEN IN DER ZUKUNFT UNVERZICHTBAR SIND

Während das Hauptnetz schnell und direkt die wichtigsten Orte verbindet, erschließen die Ergänzungslinien vor allem die Fläche. Sie verkehren im Takt in Gebieten, die nicht durch eine Buslinie des Hauptnetzes versorgt wird. Damit werden nahezu alle Siedlungsgebiete durch ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot angebunden und so mit dem Hauptliniennetz und dem Schienenverkehr verknüpft. Genau deshalb sind die Ergänzungslinien unverzichtbar: Sie bringen die Menschen von zu Hause ins ganze Land und wieder zurück – und das als durchgehende Verbindung bis zum Hauptnetz oder zur Bahn.

Aber jede Regel hat ihre Ausnahme. So macht es der Ausbildungsverkehr erforderlich, hier und da vom regelmäßigen Fahrplankontakt abzuweichen. Denn die Ausrichtung der Abfahrtszeiten auf Unterrichtsbeginn und -ende ist teilweise wichtiger als die konsequente Einhaltung des Taktes.

Außerdem steht bei den Ergänzungslinien aus Gründen der Wirtschaftlichkeit die optimale Fahrzeugauslastung stärker im Mittelpunkt als bei den Hauptlinien. Manchmal müssen dadurch längere Fahrtstrecken in Kauf genommen werden.

Und dann gibt es noch das Angebot für die späteren Stunden oder Wochenenden. Zu diesen Zeiten erfolgen Fahrten teilweise nicht mehr nach festem Fahrplan und nur nach Anmeldung. Der Verkehr wird dann mit bedarfsorientierten



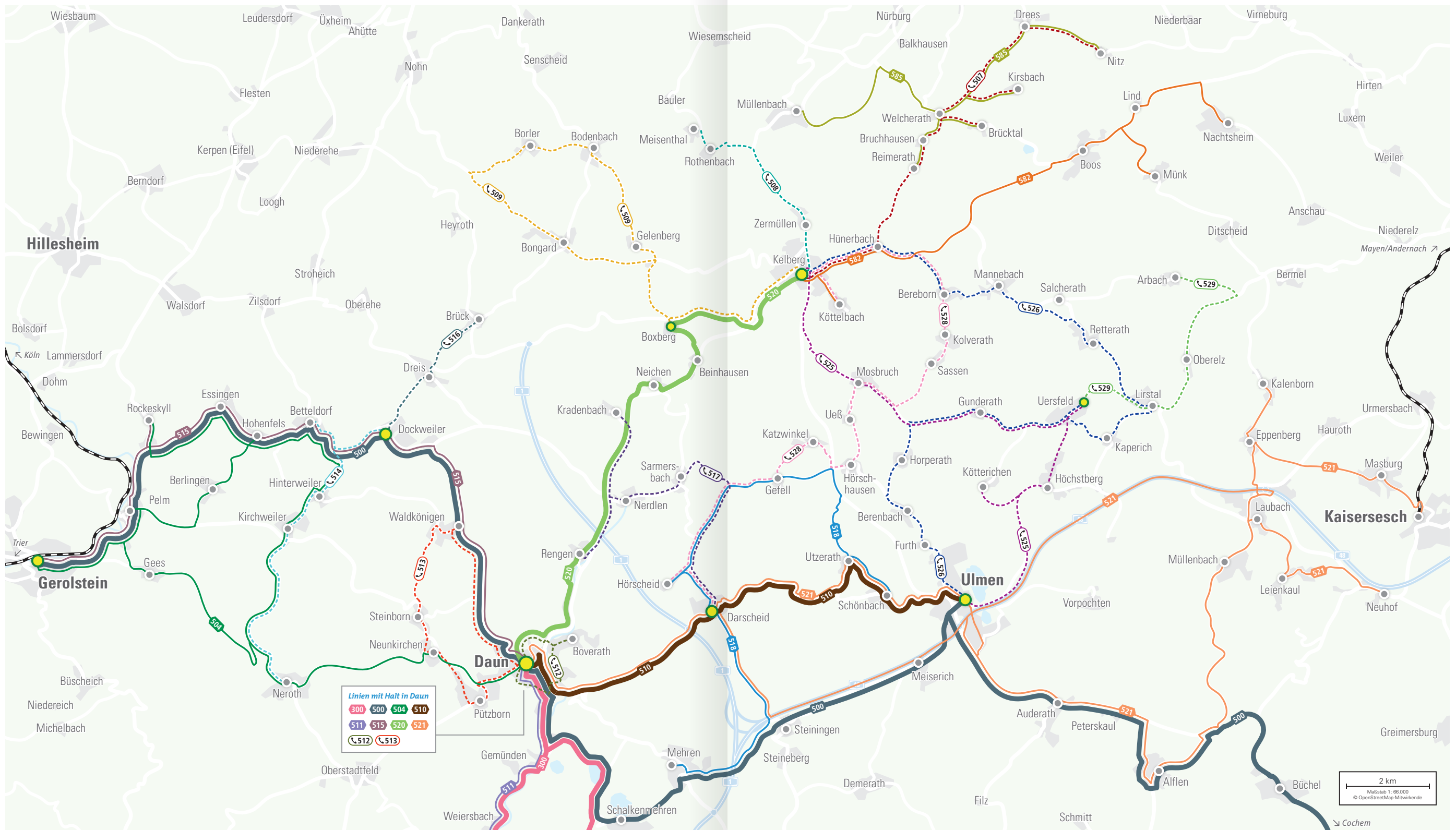
BARRIEREN ABBAUEN, ATTRAKTIVE ANGEBOTE FÜR ALLE AUFBAUEN

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verpflichtet alle Aufgabenträger, bis zum Jahresbeginn 2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dies betrifft Fahrzeuge genauso wie Bahnhöfe und Haltestellen oder die Fahrgastinformation. Das ÖPNV-Konzept Nord ist ein wichtiger Baustein, um dieses anspruchsvolle, aber bedeutende Ziel zu erreichen. So werden hohe Anforderungen an die künftigen Busse gestellt. Und auch der Ausbau der barrierefreien Haltestellen ist im Fokus der Aufgabenträger. Die Verkehrsverbünde und das Land arbeiten zudem gemeinsam an der Darstellung barrierefreier Reiseketten in der Fahrgastinformation (siehe Infokasten auf Seite 13).

Angeboten wie AnrufLinienFahrten (VRM) bzw. RufBussen (VRT) erbracht.

Insgesamt entwickeln die Planer für das Gebiet des Verkehrsverbundes Region Trier 120 Ergänzungslinien. 202 Ergänzungslinien arbeiten sie für das linksrheinische und weitere 230 Ergänzungslinien für das rechtsrheinische Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel aus.

← HIER AUFKLAPPEN



LINIENBÜNDEL ÖSTLICHE VULKANEIFEL

Der Liniennetzplan des Liniensbündels Östliche Vulkaneifel (Betriebsstart im Dezember 2018) zeigt beispielhaft, wie die Ergänzungslinien die Fläche vollkommen erschließen und so die Orte jenseits der Hauptlinien mindestens mit dem nächsten Netzknoten verbinden. Dort gibt es Anschluss zu den schnellen

Hauptlinien (im vorliegenden Plan als RegioBus-Linie bezeichnet). Diese bieten vertaktete Verbindungen zwischen den zentralen Orten und dort wiederum die Verknüpfungen weiter in die Fläche. So entstehen ganz neue und vielfältige Verbindungen im Netz des öffentlichen Verkehrs.

ZUSÄTZLICHE FAHRTEN IM SCHÜLERVERKEHR

- Linie 507** Kelberg–Daun
- Linie 508** Kelberg–Köttelbach und Müllenbach–Meisenthal
- Linie 509** Bodenbach–Kelberg
- Linie 512** Boverath–Rengen
- Linie 514** Neroth–Daun
- Linie 517** Darscheid–Daun und Rengen–Dockweiler
- Linie 525** Mosbruch–Ueß und Uersfeld–Kaperich–Höchstberg

LEGENDE

- RegioBus-Linie** 300 500 510 520
- Buslinie** 504 511 515 518 521 582 585
- RufBus-Linie** 507 508 509 512 513 514 516 517 525 526 528 529
- Anschlusshaltestelle**



BESSER IM BÜNDEL

WARUM ALLE VON EINER LINIENBÜNDELUNG PROFITIEREN

Nachdem das beauftragte Planungsbüro im vorherigen Schritt alle Buslinien einzeln definiert hat, werden anschließend Pakete mit mehreren Linien geschnürt, die sinnvoll zusammenpassen – die sogenannten Linienbündel. Hierbei spielen Umsteigebeziehungen und der räumliche Kontext ebenso eine Rolle wie die betriebliche Optimierung von Fahrzeugumläufen und Personaleinsatz.

Ein wesentliches Ziel dabei ist die Vermeidung von „Rosinenpickerei“. Gäbe es keine Linienbündelung, könnten Verkehrsunternehmen einzelne wirtschaftlich attraktive Linien selbst betreiben. Und die ertragsschwachen Buslinien müssten hoch bezuschusst werden, da ansonsten kein Unternehmen diese Linien betreiben würde. Gewinnbringende Linien profitieren jedoch vom Zubringereffekt bezuschusster ertragsschwacher Linien. Werden ertragsstarke und -schwache Linien zusammengefasst, fällt der Zuschuss unter dem Strich also geringer aus. Denn dann mildern die Gewinne aus den ertragsstarken Linien die Verluste aus den ertragsschwachen Linien ab.



Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Mittelstandsförderung. Linienbündel sollen nicht zu groß sein, damit sich auch mittelständische Verkehrsunternehmen bewerben können. Und umgekehrt sollen sie nicht zu klein sein, damit sich der ausgleichende Effekt von ertragsstarken und -schwachen Linien überhaupt bemerkbar macht.

Und zu guter Letzt sind die unterschiedlichen Laufzeiten der bestehenden Alt-Konzessionen zu berücksichtigen. Denn erst wenn alle bisher erteilten Konzessionen ausgelaufen sind, kann ein neu konzipiertes Linienbündel in Betrieb gehen. Dabei legen die Aufgabenträger einen Harmonisierungszeitpunkt fest, sodass bereits vorher auslaufende Konzessionen maximal bis zu diesem Zeitpunkt verlängert werden können.

Vor diesem Hintergrund stellt das beauftragte Planungsbüro in mehreren Abstimmungsschleifen insgesamt 15 Linienbündel für den Verkehrsverbund Region Trier sowie 17 links- und 23 rechtsrheinische Bündel für den Verkehrsverbund Rhein-Mosel zusammen. Aufgrund der unterschiedlichen Konzessionslaufzeiten erfolgt die Umsetzung Schritt für Schritt über mehrere Jahre. Dies macht die zu bewältigende Aufgabe der Ausschreibung aller Linienbündel sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen erst umsetzbar.

MÖGE DER BESSERE FAHREN

WANN EIN VERKEHRSUNTERNEHMEN EIN LINIENBÜNDEL BETREIBEN DARF

Die dem ÖPNV-Konzept Nord zugrunde liegenden Ansprüche an Angebot und Qualität – also den Verkehr der Zukunft – werden durch ein strukturiertes Vergabeverfahren realisiert. Dieses basiert auf einer Leistungsbeschreibung, die alle wesentlichen Anforderungen an den Verkehr definiert und von den Unternehmen so ausgeführt werden muss. Dabei sind immer auch die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu beachten.

Informiert werden die Unternehmen über zukünftige Verkehre mittels einer Vorabbekanntmachung, die alle wesentlichen Angaben der Leistungsbeschreibung enthält. Ist ein Unternehmen der Auffassung, diese Anforderungen eigenwirtschaftlich erbringen zu können, kann es beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) einen Antrag stellen. Eigenwirtschaftlich heißt hier, dass Fahrgeldeinnahmen, bestimmte gesetzliche Ausgleichsleistungen (beispielsweise für ermäßigte Tarife im Schülerverkehr) und sonstige Einnahmen die Betriebskosten decken. Wenn die definierten Anforderungen in der Vorabbekanntmachung erfüllt werden und kein anderes Unternehmen sich für den Betrieb des Bündels interessiert, stimmt der LBM dem Antrag zu und das Verkehrsunternehmen erhält die Konzession zum Betrieb des Bündels.

Bekunden mindestens zwei Unternehmen Interesse, kommt es zu einem Genehmigungswettbewerb. Der LBM bewertet dann anhand eines Kriterienkatalogs die jeweiligen Anträge. Zu den Kriterien gehören beispielsweise Anzahl der täglichen Fahrten, Taktfrequenz oder die Fahrzeugqualität. Das Unternehmen mit dem besseren Angebot erhält die Konzession. Auch bei diesem Verfahren müssen mindestens die Anforderungen der Vorabbekanntmachung erfüllt werden.



Inzwischen interessiert sich jedoch kaum noch jemand für den Betrieb eines Bündels, weil die Einnahmen die Kosten für den Betrieb in der Regeln nicht decken. Daher müssen die Aufgabenträger entweder – falls vorhanden und unter strengen Auflagen – ein kommunales Verkehrsunternehmen direkt beauftragen oder ein Vergabeverfahren in Form einer öffentlichen Ausschreibung durchführen. Das Verkehrsunternehmen mit dem günstigsten Angebot erhält dann den Zuschlag. In der Regel tragen hierbei die Aufgabenträger das wirtschaftliche Risiko.

Genehmigungen und Bekanntmachungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge stellen die Aufgabenträger online zur Verfügung:

- ▷ www.vrminfo.de
- ▷ www.zv-vrt.de

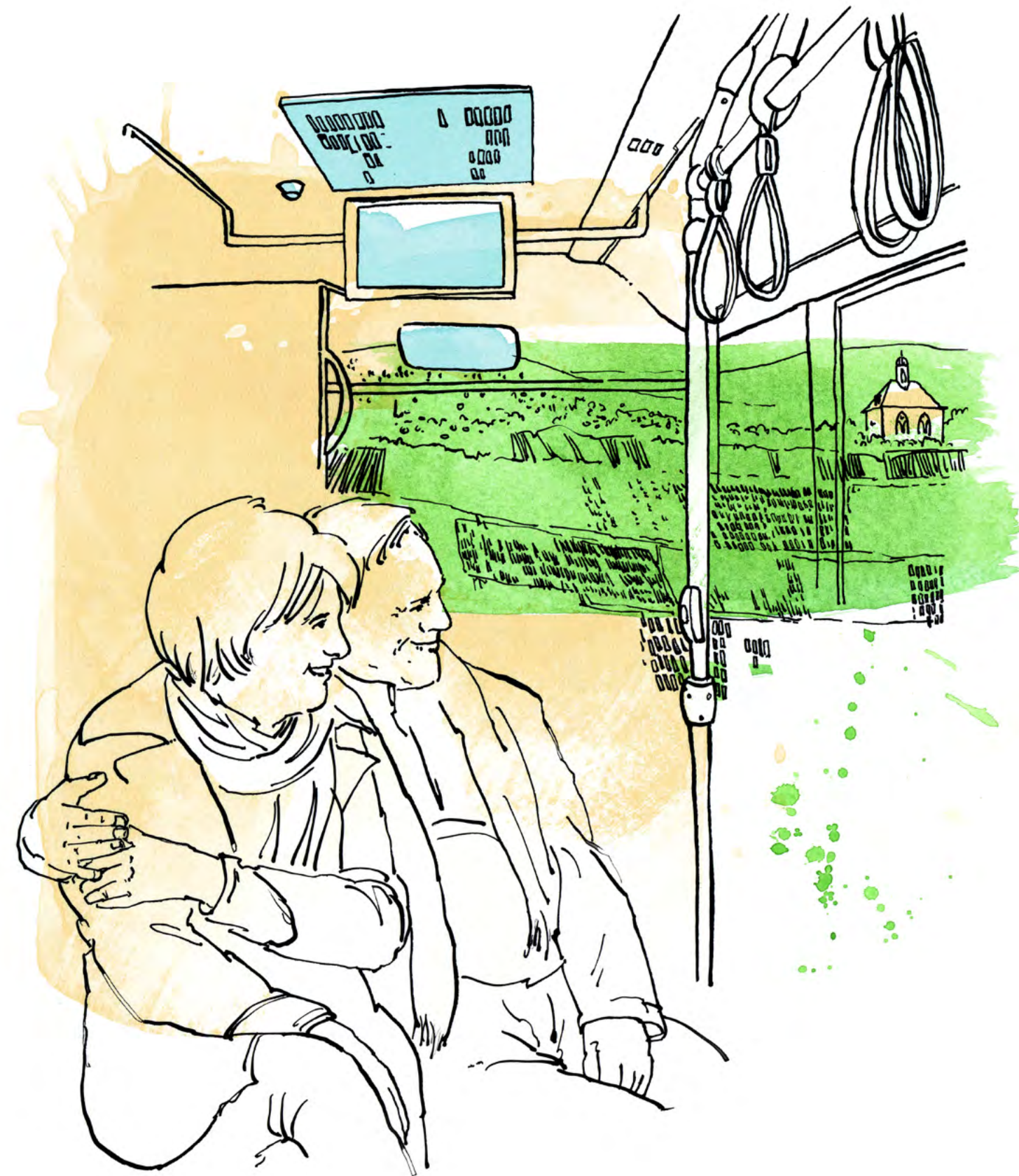
DER EINSTIEG IST GESCHAFFT

WIE DAS ÖPNV-KONZEPT NORD BEREITS FAHRT AUFGENOMMEN HAT

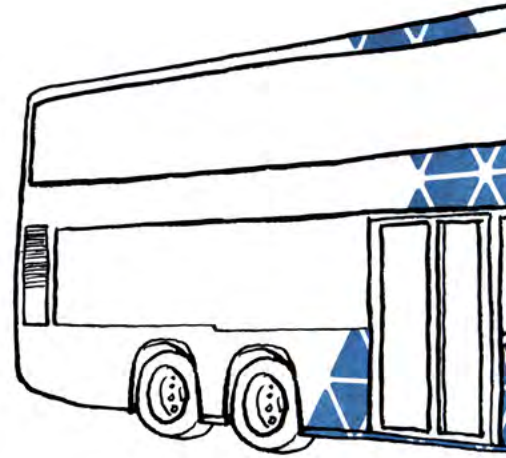
Nach den Vorbereitungen sind die ersten Linienbündel im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) Ende 2015 und im Gebiet des Verkehrsverbundes Region Trier (VRT) im Dezember 2018 an den Start gegangen. Nach und nach werden nun alle Linienbündel in den Wettbewerb gegeben, bis dann voraussichtlich im Dezember 2025 auch das letzte Bündel in Betrieb geht. Die Entscheidungen für eine Qualitätssteigerung im Angebot des Busverkehrs durch das ÖPNV-Konzept Nord haben damit bereits heute Auswirkungen für die Fahrgäste in Rheinland-Pfalz.

Aufgrund der guten Erfahrungen und der neuen Möglichkeiten der Qualitätssteigerungen steht fest: So kann es weitergehen! Daher heißt es jetzt „Nächster Halt: Rheinhessen-Nahe“. 2016 haben das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz zusammen mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und dem Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund ein entsprechendes ÖPNV-Konzept für das Gebiet des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes (RNN) angestoßen. Hierzu gehören die Landkreise Alzey-Worms, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Mainz-Bingen sowie die Stadt Mainz und aufgrund des regionalen Zusammenhangs auch die Stadt Worms.

Derzeit befindet sich die Abstimmung der konkreten Planungen mit den Landkreisen und der Stadt Mainz in den letzten Zügen, sodass das Konzept voraussichtlich noch im laufenden Jahr fertiggestellt wird. Und bereits im August 2019 sollen die ersten Linienbündel im Landkreis Alzey-Worms mit den neuen Fahrplänen in Betrieb gehen. Die Fahrtrichtung ist dabei auch hier klar: Ziel ist ein neues Busnetz, hierarchisch geordnet und ausgerichtet auf die Grundzentren im Sinne eines Landesnetzes sowie auf den bestehenden Schienenverkehr. Mit einer guten Angebotsqualität in allen Bereichen des Busverkehrs, die im Interesse des Fahrgastes ist. Damit kann auch im Gebiet des RNN die Frage beantwortet werden: Wie kann der Busverkehr ein attraktives, aber bezahlbares Angebot bieten? Die bisherigen Erfahrungen im nördlichen Rheinland-Pfalz im Rahmen des ÖPNV-Konzepts Nord zeigen, dass der eingeschlagene Weg dafür eine gute Lösung bietet.



MEHR ANTWÖRTEN?



*Den ausführlichen Projektbericht zum ÖPNV-Konzept Nord erhalten Sie beim
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.*

GESAMTPROJEKT ÖPNV-KONZEPTE

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
Abteilung 7 · Referat Eisenbahnfinanzierung und -infrastruktur,
Schienenpersonenverkehr, ÖPNV (8706)
Stiftsstraße 9 · 55116 Mainz
Telefon 06131 / 160
mwvlw.rlp.de · referat8706@mwvlw.rlp.de

AUFGABENTRÄGER ÖPNV-KONZEPT NORD

Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT)
(für die lokalen Aufgabenträger im Gebiet des ZV VRT)
Deworastraße 1 · 54290 Trier
Telefon 01806 / 131619 (20 Cent/Anruf a.d.dt. Festnetz, aus Mobilfunknetzen andere Tarife mit max. 60 Cent/Anruf)
www.zv-vrt.de · kontakt@zv-vrt.de

Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)
(für die lokalen Aufgabenträger im Gebiet des VRM)
Schloßstraße 18–20 · 56068 Koblenz
Telefon 0261 / 30355-0
www.vrminfo.de · info@vrminfo.de

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)
Friedrich-Ebert-Ring 14–20 · 56068 Koblenz
Telefon 0261 / 302917-00
www.spnv-nord.de · info@spnv-nord.de