ROLPH
Mobilität für Rheinland-Pfalz

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Von der RegioLinie zum ÖPNV-Konzept Nord

25.08.2022 Rastatt

ROLPH
Mobilität für Rheinland-Pfalz

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

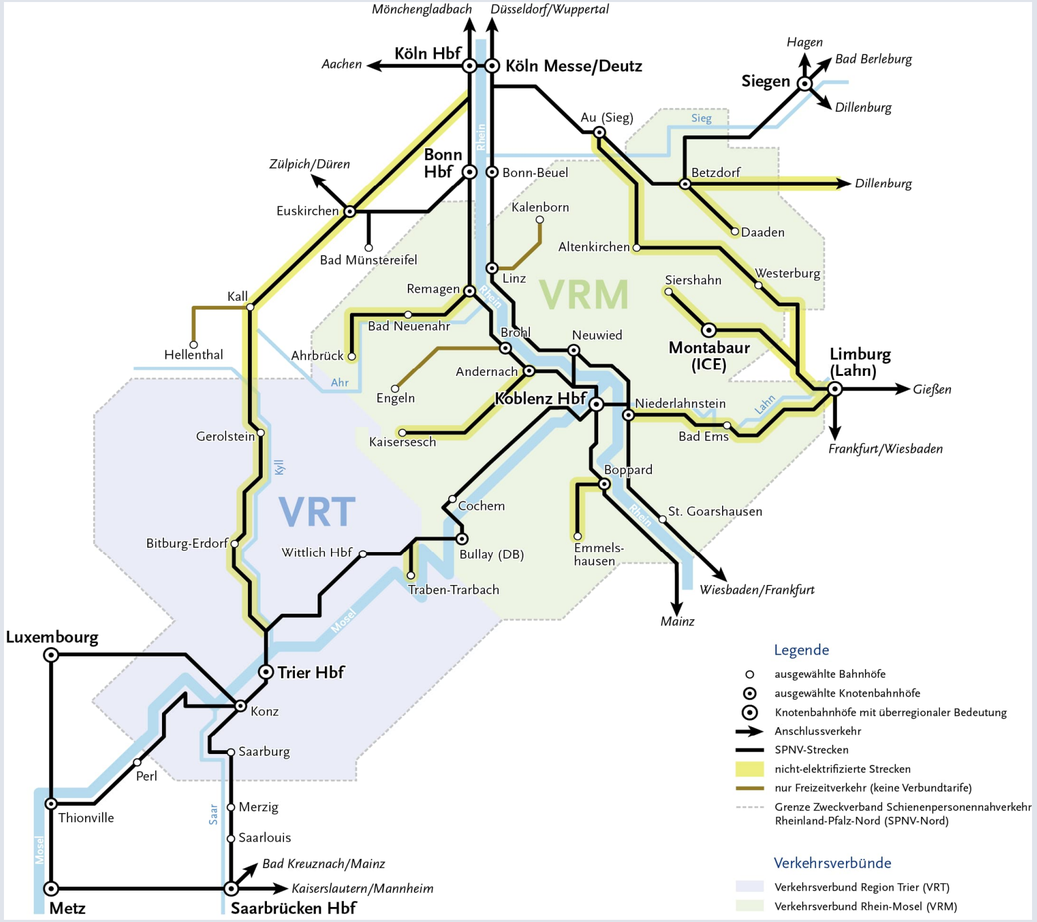
SPNV Aufgabenträger in Deutschland

- Bund hat im RegG die Aufgabe SPNV den Ländern (samt Finanzierung) übertragen
- Organisation des SPNV obliegt frei den Ländern
- Mix aus kommunalen Strukturen und Landesgesellschaften
- Geografische Größe ist unterschiedlich
- Kaum ein SPNV-AT identisch mit Verbünden
- Jedes Land geht, wie im RegG angelegt, seinen eigenen Weg
- Zusatzaufgaben sehr unterschiedlich

Quelle: http://bag-spnv.de/mitglieder

SPNV-Aufgabenträger im Norden von Rheinland-Pfalz

- Gesetzlicher Zweckverband in RLP mit 15 Mitgliedern, Land RLP, Städte KO und TR, 12 LK
- Verbandsvorsteher: Landrat Achim Hallerbach, Landkreis Neuwied
- Stv. Verbandsvorsteher: Beigeordneter Andreas Ludwig, Stadt Trier
- Planung, Vergabe, Finanzierung und Kontrolle im Norden von RLP mit einem Auftragsvolumen von rund 230 Mio. €.
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – d.h. Regionalbahnen und Regionalexpresse – sowie Regio-Buslinien
- Mitwirkung zur Attraktivitätssteigerung von Haltepunkten und Bahnhöfen
- Streckenreaktivierungen



Exkurs: Bahn & Bus sogar in Großstädten oftmals zu langsam

- Untersuchung des **Mobility Institute Berlin (mib)** aus 2021 zeigt, wie groß der Reisezeitnachteil für ÖPNV-Nutzer im Vergleich zu Autofahrern in den elf größten deutschen Städten ist.
- Die Menschen benötigen mit dem ÖPNV im Durchschnitt **doppelt so lange**, um an ihr Ziel zu gelangen, wie mit dem Auto.
- Der Reisezeitnachteil des ÖPNV ist deshalb besonders relevant, weil die **Reisegeschwindigkeit** eines der wichtigsten Kriterien bei der **Verkehrsmittelwahl** darstellt.
- Mit **intelligenter Planung** kann der ÖPNV vielerorts durch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen spürbar beschleunigt werden, beispielsweise durch **veränderte Linienführungen** und somit weniger Umwege und Umstiege sowie grüne Welle für Bus und Bahn auf der Straße.

5 Stellhebel zur Beschleunigung auf ländlichen Raum übertragbar?

1. **Mehr Schienenstrecken**: Wir brauchen mehr Strecken insbesondere dort, wo viele Menschen wohnen und arbeiten oder neue Stadtviertel/Siedlungen entstehen.
2. **“Grüne Welle“ für Bus auf den Straßen**: ÖPNV-Fahrzeuge werden durch gesteuerte Ampelschaltungen bevorzugt und müssen nur noch an den Haltestellen anhalten.
3. **Weniger Umwege und weniger Umstiege**: Im ÖPNV sind zum Teil größere Umwege und mehrfache Umstiege erforderlich, um ans Ziel zu gelangen. Mit dem Auto fährt man hingegen meist den direkten Weg. Das ist nicht nur unbequem und ein potenzieller Störfaktor, sondern kostet auch Zeit. Durch veränderte Linienführungen und zielgerichtete Lückenschlüsse im Netz lassen sich ÖPNV-Wege deutlich verkürzen.
4. **Weniger Warten**: Fahrten mit dem ÖPNV dauern allein deshalb länger, weil die Fahrgäste einen beachtlichen Teil der Reisezeit warten müssen. Jeder Umstieg verlängert die Wartezeit zusätzlich. Die Wartezeiten und damit die Gesamtfahrzeit lassen sich durch dichtere Takte, besser abgestimmte Fahrpläne und eine höhere Zuverlässigkeit deutlich verkürzen.
5. **Kürzere Wege**: Durch ein dichteres Busnetz, zusätzliche Haltestellen, zusätzliche Zugänge an Bahnhöfen und Bahnsteigen sowie besser geplante, kürzere Wege beim Umsteigen können deutliche Reisezeitverkürzungen erreicht werden. In Gebieten und/oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage ist auch die Integration von Bedarfsverkehren (On- Demand-Verkehre) mit Minibussen in den ÖPNV-Tarif wünschenswert.

Aufgabe aus NVG 1995

NVG § 6 Schienenpersonennahverkehr

- (9) Jeder Zweckverband kann im Einvernehmen mit dem zuständigen Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 die **Gestaltung regionaler Busverkehre übernehmen** und aus den **ihm zur Verfügung stehenden Mitteln finanzieren**, **soweit diese Verkehre eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen**.
- (12) Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sowie für die **regionalen Busverkehre** nach Absatz 9 sind abweichend von § 5 Abs. 3 **die Zweckverbände zuständige Behörde** für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 .

Aufgabe aus NVG 2021

§ 5 Kommunale Aufgabenträgerschaft, Aufgaben des Landes

(1) **Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Landkreise und kreisfreien Städte (Aufgabenträger)**. Sie erfüllen diese Aufgabe als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit. Die Aufgabe umfasst die Planung, Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs nach Maßgabe dieses Gesetzes.

§ 6 Zweckverbände

(1) Die **Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 Abs. 1 wird den Zweckverbänden** „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ **übertragen**.

§ 9 Zuständige Behörde

Die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 und 3 sind zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Erlass der **allgemeinen Vorschriften** im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt **auf Ebene der Regionalausschüsse** in Form von Satzungen zur Finanzierung, Organisation und Abwicklung der Verbundtarife. Die **Zweckverbände** sind **abweichend** von Satz 1 **zuständige Behörde zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr.**

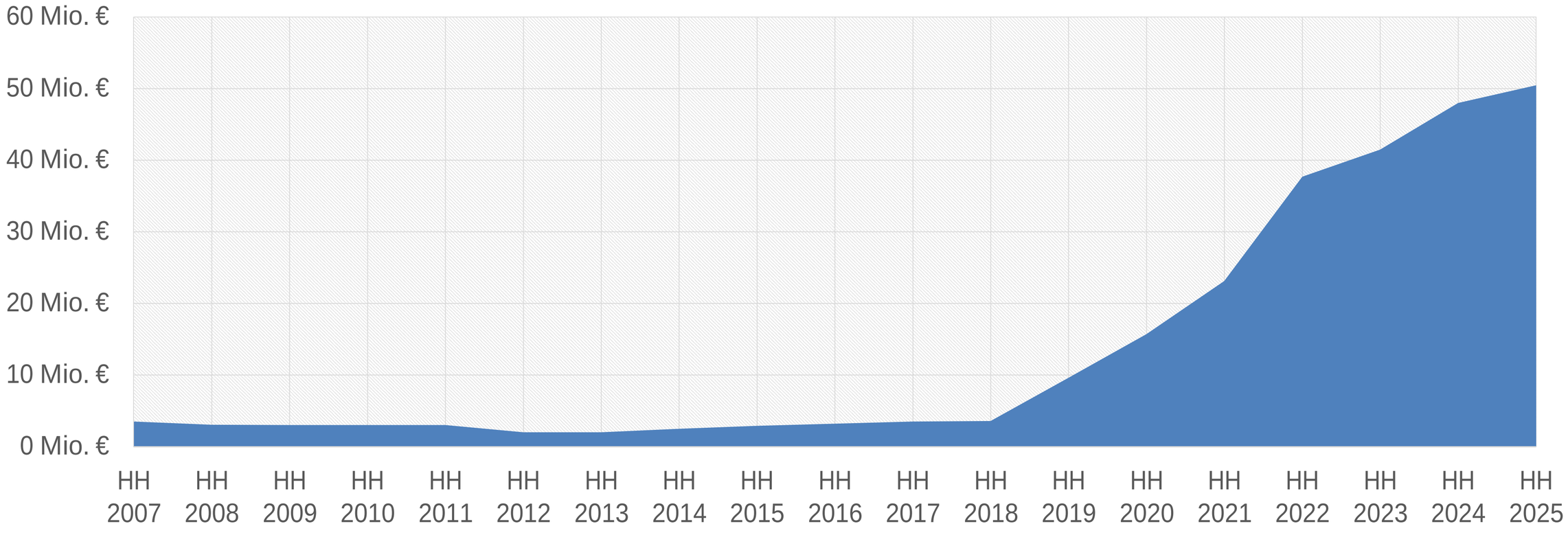
Finanzierung aus NVG 2021

§ 16 Finanzierung

(5) Das Land stellt den Zweckverbänden Finanzierungsmittel für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr, im **regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr** zur Verfügung. **Voraussetzung** hierfür ist, dass

1. die dem betreffenden Vergabeverfahren zugrunde liegenden Planungen des Aufgabenträgers in **Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan** stehen,
2. das **Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan** (§ 5 Abs. 6 Satz 2) dies **geprüft und bestätigt** hat und
3. auf Grundlage der Bestätigung des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan eine **Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung** zwischen dem zuständigen Zweckverband, dem Aufgabenträger oder den Aufgabenträgern sowie dem Land **geschlossen** wurde; die Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung umfasst auch die Aufteilung der Verkehre nach regionalen und lokalen Anteilen anhand der Fahrplankilometer.

Haushaltsvolumen Regionale Hauptlinien seit 2007



2009/10: Studie Fortschreibung RegioLinien Konzept 2015 mit plan:mobil

RegioLinien im SPNV-Nord im Jahr 2009

Linie 100	Trier – Morbach – Flughafen Hahn
Linie 115	Montabaur – Hachenburg
Linie 116	Koblenz – Montabaur - Bad Marienberg/ Rennerod
Linie 131	Neuwied – Asbach
Linie 132	Neuwied – Horhausen - Altenkirchen
Linie 200	Nastätten – Wiesbaden
Linie R200	Trier – Hermeskeil – Türkismühle
Linie 201	Trier – Bitburg – Prüm
Linie 230	Kirchberg – Bingen
Linie 300	Daun – Wittlich – Bernkastel-Kues
Linie 311	Bernkastel-Kues – Morbach
Linie 350	Koblenz – Ochtendung – Mayen
Linie 400	Bitburg – Spangdahlem – Wittlich
Linie 401	Bitburg – Echternach – Luxemburg
Linie 500	Gerolstein – Daun – Cochem
Linie 543	Koblenz – Braubach - Nastätten
Linie 580	St. Goarshausen – Limburg
Linie 620	Koblenz – Simmern
Linie 644	Simmern – Flughafen Hahn
Linie 720	Bullay – Zell
Linie 750	Bullay – Flughafen Hahn
Linie 290	RegioRadler Hunsrück Bingen – Emmelshausen

Geschichte RegioLinien 1997-2009

RegioLinien 1997

10 Linien im Probebetrieb

RegioLinien-Konzept 1999 – Realisierungsstufe 1

8 Linienabschnitte zur Umsetzung vorgeschlagen

RegioLinien-Konzept 1999 – Realisierungsstufe 2

weitere 8 Linienabschnitte zur Umsetzung vorgeschlagen,

3 Linienabschnitte mit weiterem Bewertungsbedarf

Zwischenbilanz 2003

15 RegioLinien

3 Mio. Fahrgäste im Jahr

2 Linien mit jeweils über 300.000 Fahrgäste

Realisierungsstufe 1 vollständig umgesetzt;

bei Stufe 2 noch sieben Linien//Linienabschnitte ausstehend

2003 - 2009

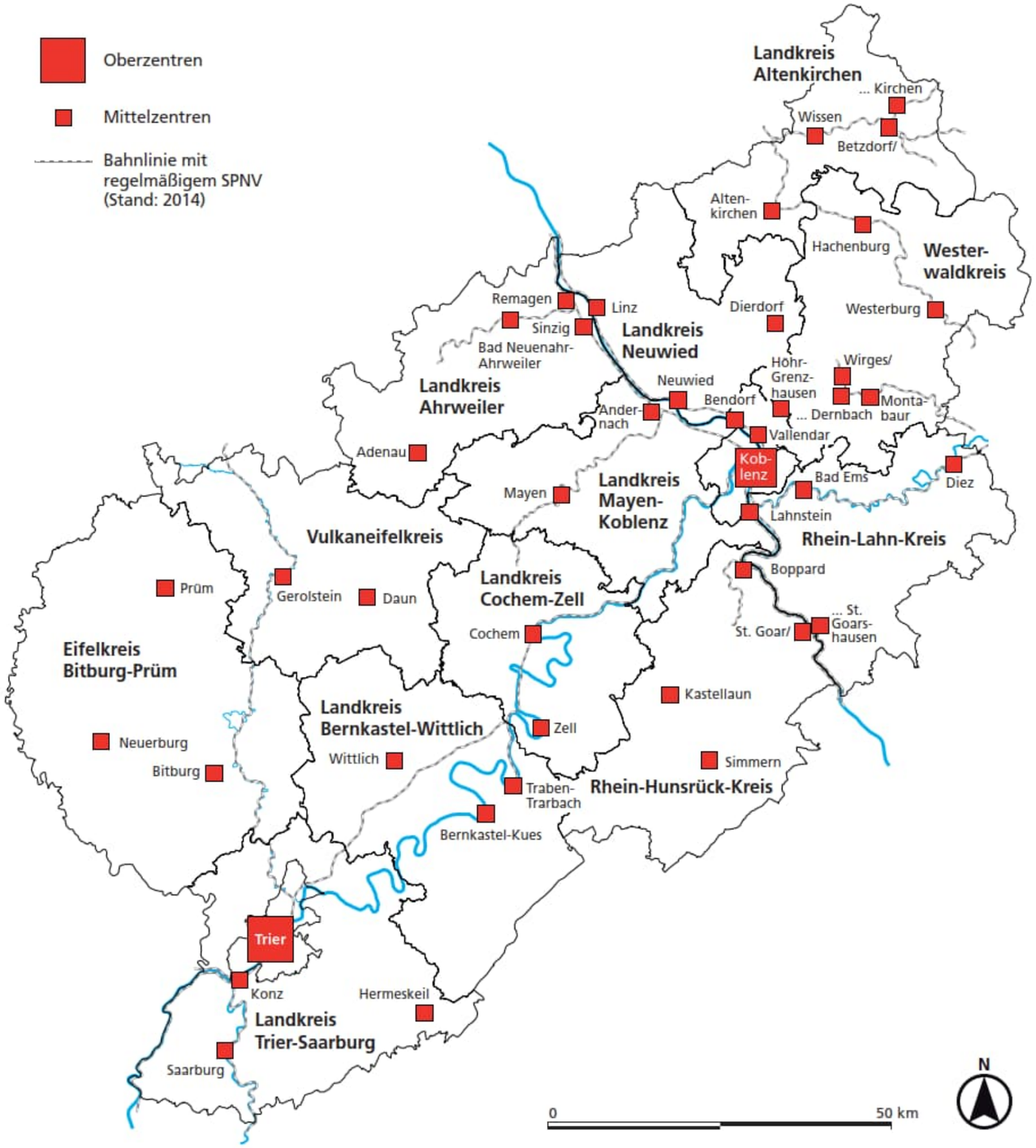
Weitere Veränderungen im RegioLinien-Netz

Das ÖPNV-Konzept Nord

ROLPH
Mobilität für Rheinland-Pfalz

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

ÖPNV-Konzept Nord
Planungsraum



Identifizierte Herausforderungen

- Bevölkerungsrückgänge in ländlichen Räumen
- Abnehmende Schülerzahlen
- Zunahme des Anteils älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung
- Rückläufige Einnahmen
- Steigende Betriebskosten
- => breiter werdender Spagat zwischen Reduzierung eigenwirtschaftlicher Leistung und von den AT gewünschter ausreichender Verkehrsbedienung

Quelle: Zusammenfassung Endbericht

Konzeptionelle und organisatorische Neuordnung erforderlich

- Schaffung angemessenes Angebot
- Langfristige Sicherung
- Gewährleistung der Mindeststandards der Daseinsvorsorge und Erreichbarkeit
- Neuordnung straßengebundener ÖPNV nötig
- Einklang mit RLP-Takt

Quelle: Zusammenfassung Endbericht

Beteiligte Partner und Projektlaufzeit

- Land RLP durch ISIM bzw. MWVLW
- SPNV-Nord
- VRT und VRM
- Mitwirkung der lokalen AT (Kreise + krfr. Städte)
- Im Wettbewerbsverfahren ausgewählter AN: Planungsbüro IGDB (Dreieich, Hessen)

- 1. LK-Sitzung 13.12.2012
- Letzte LK-Sitzung 19.02.2016
- Projektlaufzeit: bis Herbst 2016

Quelle: Zusammenfassung Endbericht

Projektschritte

- Bestandsaufnahme
- Prognose der Entwicklung nachfragerelevanter Parameter
- Entwicklung der Planerischen Leitplanken für Ziele und Rahmen der konzeptionellen Phase
- Fahrzeugkonfiguration
- Planung Hauptnetz
- Planung lokale Netze
- Kosten- und Erlösprognose
- **Linienbündelung**
- Finanzierung des Angebotes
- Fixierung in Nahverkehrsplänen

Planerischer Leitplanken

- Entwicklung der Planerischen Leitplanken für Ziele und Rahmen der konzeptionellen Phase
  - Planerische Leitplanken sind keine konkreten Maßnahmen, sondern Arbeitsschritte, die zwingend zu prüfen sind
  - abschließende Entscheidung wird immer vor Ort getroffen!
- Bestand bestimmt nicht das neue Angebot
- Verkehrsunternehmen-neutrale/unabhängige Planung
- Integration Schülerverkehr
- Abstimmung Stadt und Stadt-Umland-Verkehr
- Überprüfung Parallelverkehre

ÖPNV-Konzept Nord Ergebnisse

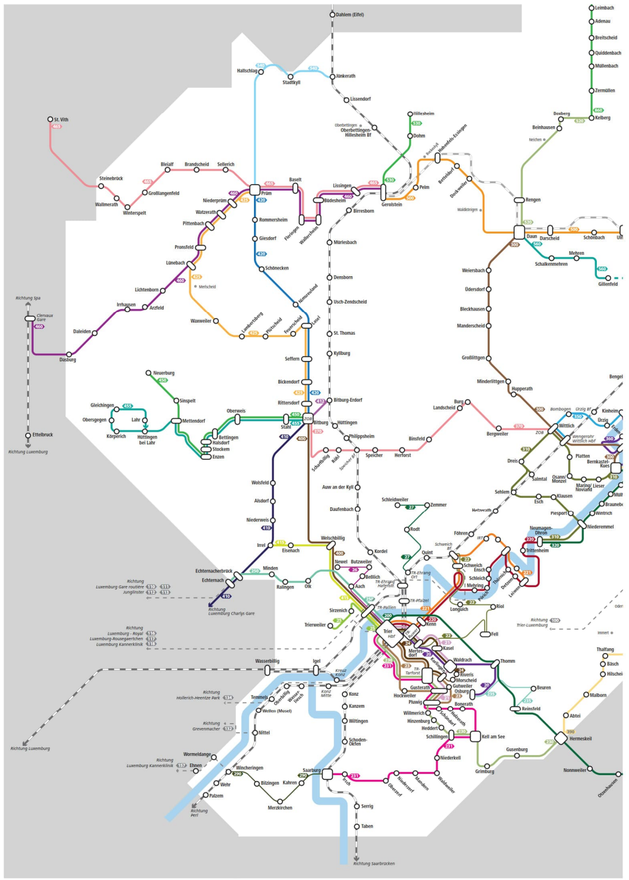
- Verbesserte & intensive Zusammenarbeit aller AT
- Abgestimmtes hierarchisches Bus- und Bahnnetz in der gesamten Region
- Deutliche Ausweitung der Umsteigeknoten
- Deutliche Ausweitung der angebotsorientierten Hauptlinien
- Wo wirtschaftlich und/oder verkehrlich sinnvoll, durchgehende Produktion lokal/regional
- Langlaufende Verbindungen zum Oberzentrum
- Lokale Verkehre werden in den Knoten mit den Hauptlinien verknüpft
- Deutliche Ausweitung bedarfsorientierter Verkehre – insbesondere im Norden des VRT
- Ausweitung Linienangebote im lokalen Verkehr
- Verbesserte Qualität

ÖPNV-Konzept Nord Umsetzung in neuen Kooperationsstrukturen

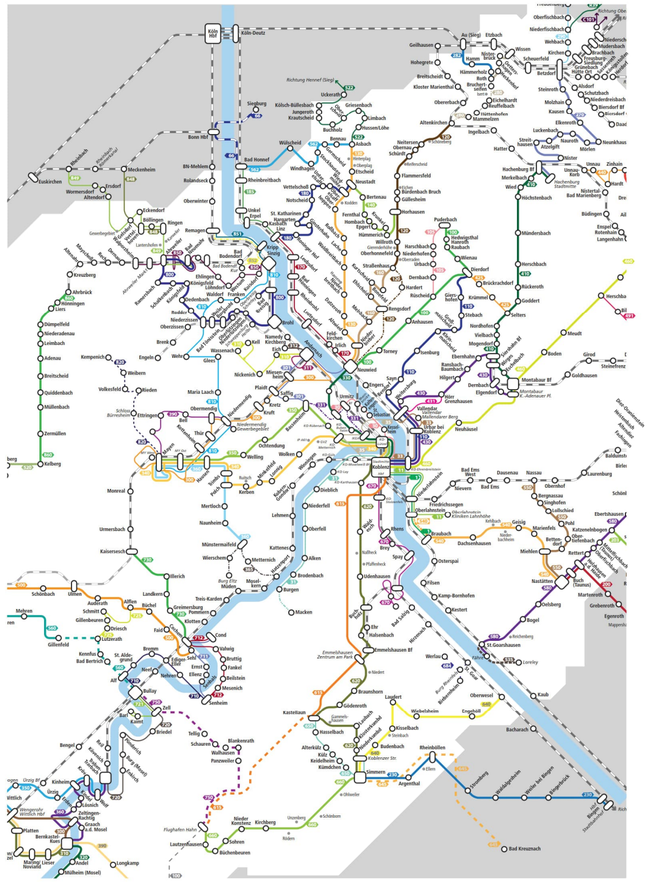
- Teilweise anspruchsvolle Ausgangslage, da mehrere AT zuständig (SPNV-Nord, Kreise und kreisfreie Städte und ZV VRT)
- Kooperations- und Finanzierungsvertrag pro Bündel erforderlich
- Regionale Linien (Hauptlinien) und Lokale Linien
- Wer ist Vergabestelle?
- Wer für welche Linien verantwortlich?

ÖPNV-Konzept Nord Grafiken und Linienpläne

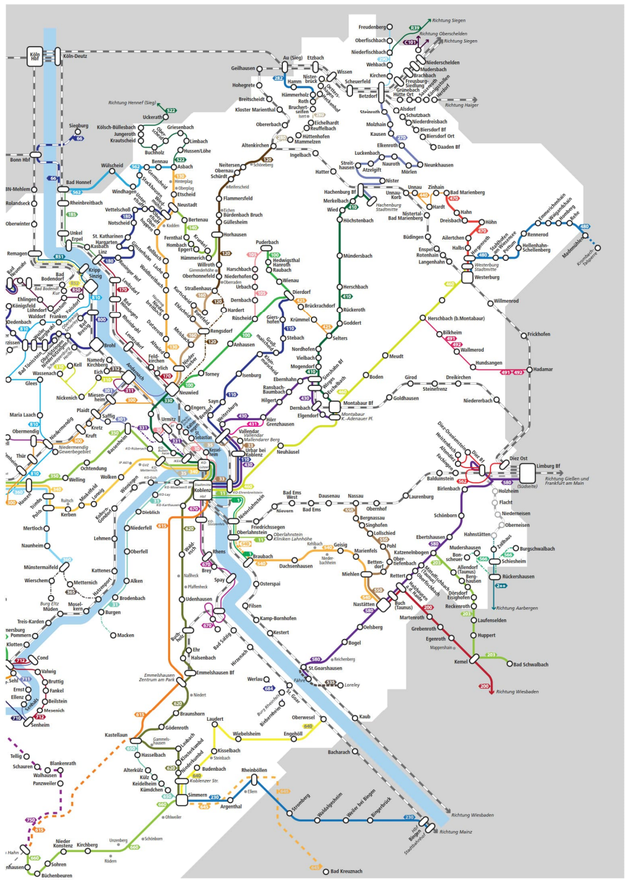
Endbericht zum ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord
Anlage 2.1 Schematischer Plan Hauptliniennetz VRT



Endbericht zum ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord
Anlage 2.2 Schematischer Plan Hauptliniennetz „Linke Rheinseite" VRM



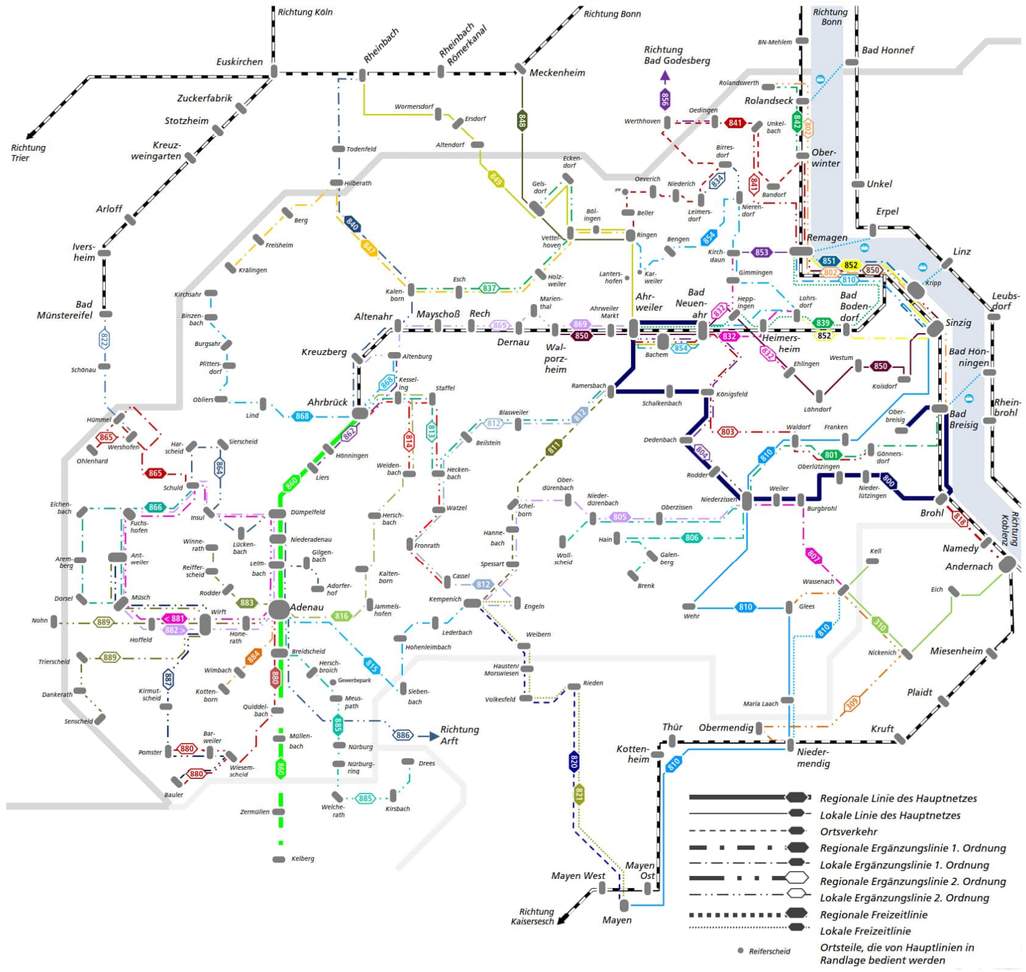
Endbericht zum ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord
Anlage 2.3 Schematischer Plan Hauptliniennetz „Rechte Rheinseite" VRM



ÖPNV-Konzept Nord Grafiken und Linienpläne

Endbericht zum ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord
Anlage 2.13 Schematischer Plan Ergänzungsliniennetz Landkreis Ahrweiler

IGDB



ÖPNV-Konzept Nord
Liniensteckbriefe

465

Aufgabenträger **SPNV Nord / BIT / BEL**

BUS

Gerolstein – Lissingen – Büdesheim – Wallersheim – Fleringen – Baselt – Prüm – Niedermehlen – Sellerich – Brandscheid – Bleialf – Großlangenfeld – Winterspelt (– Heckhalenfeld) – Wallmerath – Steinebrück – St. Vith

Linienbündel	**Schneifel**	Fahrzeugkategorie	**A**
Produkt	**Bus**		
Linientyp	**Hauptlinie**		

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	**05:00-23:00**	**120'+V**	**Gerolstein**	**500, 530**
Sa	**06:00-00:00**	**120'**		**RE, RB**
So/F	**07:00-21:00**	**240'**	**Prüm**	**420, 425, 445**
				1425, 1475
			Bleialf	**1415, 1435**

verkehrliche Funktionen

Grenzüberschreitender Verkehr nach Belgien, Anbindung des Grundzentrum Bleialf an Prüm.

Bemerkungen

Verkehrt auf dem Abschnitt Gerolstein Prüm alternierend mit der Linie 460; die Linien ergänzen sich Mo-Sa zu einem 60'-Takt, So zu einem 120'-Takt.

IGDB

ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord

ÖPNV-Konzept Nord
Vergabeergebnisse

Grundanspruch je NwKm	
4,15 €	2,58 €
2,26 €	2,75 €
2,25 €	3,93 €
2,86 €	2,79 €
2,89 €	3,54 €
3,00 €	2,85 €
3,06 €	3,61 €
2,77 €	2,82 €
3,66 €	2,56 €
3,96 €	3,03 €
3,14 €	2,55 €
	2,10 €
	3,19 €
	2,82 €

ÖPNV-Konzept Nord
Einheitliche Busse im VRT

ROLPH
Mobilität für Rheinland-Pfalz

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Zweckverband

SchienenPersonenNahVerkehr Rheinland-Pfalz Nord