

Kommunalebrevier

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt (1994 – 2004)

- Eine Erfolgsbilanz -

Im Mai 2004 feierte der erfolgreiche Rheinland-Pfalz-Takt seinen 10jährigen Geburtstag. In der Pfalz wurde dieses – als „integraler Taktfahrplan“ bezeichnete – Verkehrskonzept 1994 gestartet und anschließend „Zug um Zug“ auf das gesamte Land Rheinland-Pfalz ausgeweitet.

Im Folgenden soll daher ein Überblick über die in den vergangenen Jahren erzielten Erfolge sowie ein Ausblick in die Zukunft gegeben werden. Ergänzend hierzu werden eingangs die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Organisationsstrukturen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Rheinland-Pfalz erläutert.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Gesetzliche, organisatorische Grundlagen des ÖPNV in Rheinland-Pfalz

Allgemein

Mit dem 1.1.1994 ist das Bahnstrukturgesetz in Kraft getreten. Die Neuordnung des öffentlichen Verkehrs (Regionalisierung) war mit zahlreichen gesetzlichen Änderungen und Neuregelungen sowohl im Schienenpersonennahverkehr als auch im straßengebundenen ÖPNV verbunden. In den Bundesländern führte die Zuordnung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV zu unterschiedlichen Organisationsformen und zu einer Umsetzung der Regionalisierung in „unterschiedlicher Tiefe“.

Grundlage des gesamten ÖPNV im Lande Rheinland-Pfalz bildet das am 17.11.1995 vom rheinland-pfälzischen Landtag verabschiedete "Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr" (Nahverkehrsgesetz - NVG - GVBL S. 450), das für den Bereich des Landes Rheinland-Pfalz sowohl für den Schienenpersonennahverkehr als auch für den straßengebundenen ÖPNV die entsprechenden Regelungen trifft.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

Das rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz regelt in 15 Paragraphen die Grundlagen für den ÖPNV im gesamten Land.

Neben der Definition des Begriffes ÖPNV (§ 1) werden einleitend die Ziele (§ 2) und die allgemeinen Leitlinien (§ 3) für den ÖPNV definiert. Ganz wesentlich ist hierbei, dass dem Schienenpersonennahverkehr im gesamten ÖPNV eine Rückgratfunktion (§ 3 Abs. 1) zukommt und dass das Bedienungsangebot den Kriterien des bereits 1994 eingeführten Rheinland-Pfalz-Taktes entsprechen soll (§ 3 Abs. 3). Dazu gehört vor allem eine Vernetzung und Vertaktung des Verkehrsangebotes, wie auch eine angemessene

Ausweitung der Bedienung in den Tagesrandlagen und an den Wochenenden. Zu den generellen Zielsetzungen für den ÖPNV zählt auch eine Verbesserung der Infrastruktureinrichtungen, d. h. der Bahnhöfe, Zugangs- und Umsteiganlagen, der Park & Ride- sowie der Bike & Ride-Anlagen (§ 3 Abs. 6). Gerade die Untersuchungen des Schweizer Beratungsinstituts „sma“ haben im Zusammenhang mit der Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Taktes ergeben, dass solche Maßnahmen einen nicht unwesentlichen Einfluss auf die Nachtragesituation im ÖPNV haben.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Aufgabenträger

Die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße und mit Schiffen wird von den Landkreisen und kreisfreien Städten als freie Selbstverwaltungsaufgabe im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit wahrgenommen (§ 5 Abs. 1).

Für den Schienenpersonennahverkehr (§ 6) - und nach den bisher vorliegenden Ausführungen zu den Gesetzestexten gilt dies für die bis 1994 vom Bund betriebenen Angebote des Schienenpersonennahverkehrs - wurden die kreisfreien Städte und Landkreise Aufgabenträger. Sie wurden zur Wahrnehmung dieser Aufgabe in zwei Pflichtzweckverbänden zusammengefasst. Das Land Rheinland-Pfalz ist Mitglied in beiden Zweckverbänden und hat, wie auch alle übrigen Mitglieder, bei den Abstimmungen in der Verbandsversammlung jeweils eine Stimme (§ 6 Abs. 4).

Mitglieder des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord -Sitz in Koblenz - sind die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald), Bernkastel-Wittlich, Bitburg-Prüm, Cochem-Zell, Daun, Mayen-Koblenz, Neuwied und Trier-Saarburg, der Rhein-Hunsrück-Kreis, der Rhein-Lahn-Kreis und der Westerwaldkreis sowie die kreisfreien Städte Koblenz und Trier und das Land Rheinland-Pfalz.

Zum Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd - Sitz in Kaiserslautern - gehören die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Ludwigshafen (künftig Rheinpfalz-Kreis), Mainz-Bingen, Südwestpfalz und Südliche Weinstraße, der Donnersbergkreis sowie die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Mainz, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken und das Land Rheinland-Pfalz.

Beide Zweckverbände haben jeweils eine Geschäftsstelle, die mit Personal der Landesstraßenverwaltung ausgestattet ist; nur die beiden Verbandsdirektoren sind Angestellte des jeweiligen Zweckverbandes (§ 6 Abs. 5). Die beiden Geschäftsstellen der Zweckverbände wurden 1997 eingerichtet. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden die Geschäfte der beiden Zweckverbände kommissarisch durch den Leiter der Verkehrsabteilung des für den Verkehr sachlich zuständigen Ministeriums geführt. Der Übergang der Aufgaben vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr auf die Zweckverbände war problemlos, zumal sich das Land nicht völlig aus dem Schienenpersonennahverkehr „verabschiedete“, sondern nach § 6 Abs. 1 auch weiterhin im Schienenpersonennahverkehr Verantwortung übernommen hat. Da im Bereich der Infrastruktur raumordnungspolitische Gesichtspunkte ebenso wie die

Möglichkeiten der langfristigen infrastrukturellen Erschließung des Landes zu beachten sind, ist in diesem Bereich das Engagement des Landes besonders wichtig. Dies gilt um so mehr, als das Eisenbahnstrukturgesetz zwar die Neugliederung der Bahn, nicht aber das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger geregelt hat, so dass bei den Eisenbahnen in der verpflichtenden Erbringung der Infrastrukturkosten immer noch eine Sondersituation zum Nachteil des ÖPNV besteht.

Die Zweckverbände als Aufgabenträger sind besonders für

- die Gestaltung der Fahrpläne und Tarife
- Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs im Fahrdienst und vor Ort, zur Gestaltung der Bahnhofs- und Umsteigeanlagen, sowie
- für Öffentlichkeitsarbeit und Werbemaßnahmen.

zuständig (§ 6 Abs. 2).

Unabhängig von den in § 6 Abs. 11 getroffenen Regelungen, dass das Land und die Zweckverbände "grundlegende Maßnahmen zur Netz-, Betriebs- und Angebotsgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs" untereinander abstimmen und sich "gegenseitig an Verhandlungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen" beteiligen, haben sich in der Praxis die Dinge so entwickelt, dass die Zweckverbände zusammen mit den Verkehrsunternehmen die Fortentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes planen und das Land in den Abstimmungsprozess mit einbezogen wird.

Gleiches gilt bei der Umsetzung der sogenannten "Regiobuslinien" die der Zweckverband im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern einrichten kann, wobei die "Regiobuslinien" eine dem Schienenverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen" müssen (§ 6 Abs. 9); Sowohl für den Schienenpersonennahverkehr als auch für die "Regiobuslinien" sind die Zweckverbände zuständige Behörde "für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/691" (§ 6 Abs. 12).

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Nahverkehrspläne

Eine Pflichtaufgabe, die das Nahverkehrsgesetz für alle kommunalen Gebietskörperschaften mit sich brachte, ist die Erstellung eines Nahverkehrsplanes (§ 8 NVG) für den straßengebundenen ÖPNV (Bus und eventuell Straßenbahnen), wobei als Grundlage und Rahmenkonzept für diese Planungen die von den beiden Zweckverbänden erstellte Konzeption des Rheinland-Pfalz-Taktes gilt. Die Planungen des SPNV sind für die Bearbeitung im Rahmen der Nahverkehrspläne explizit ausgenommen und werden daher nachrichtlich übernommen. Die Erstellung der Nahverkehrspläne haben dazu geführt, dass die Bürger eine breitere Mitwirkungsbasis im Bereich des ÖPNV erhielten, sind doch zu den Beratungen für den Nahverkehrsplan nicht nur die Zweckverbände oder die betroffenen Verkehrsunternehmen, sondern z.B. auch die örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände hinzuzuziehen.

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Finanzierung des ÖPNV

Zur Umsetzung der im Rahmen des NVG festgelegten Regelungen für den ÖPNV/SPNV wurden im NVG pauschale Finanzaufweisungen vorgesehen. So erhalten die Aufgabenträger zur Aufstellung der Nahverkehrspläne und ihrer Umsetzung (§ 10 Abs. 1) pro Einwohner jeweils einen Euro, mindestens jedoch 100.000 Euro. Dieser Betrag wird entsprechend den Regelungen des Regionalisierungsgesetzes dynamisiert. Eine pauschale Zuwendung erhalten auch die beiden Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr nach § 8 Abs. 1 und 2 des Regionalisierungsgesetzes. Da diese Mittel zur Bezuschussung der im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes vorgesehenen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr und für die Durchführung regionaler Buslinien nicht ausreichen, erhalten die beiden Zweckverbände jährlich zusätzliche Finanzaufweisungen durch die Landesregierung.

Im sogenannten "Regionalisierungsgesetz", das Teil des 2. Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 20.12.1993 (Anlage 2 a) ist, wurde in § 8 die Verteilung der Finanzmittel auf die Bundesländer festgelegt, die im Jahr 2007 einer Revision unterzogen werden wird.

Maßnahmen zur Gestaltung der Umsteigeanlagen werden zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften, den Zweckverbänden und dem Land Rheinland-Pfalz umfassend abgestimmt. Das Land hat dazu, wie im Gesetz angekündigt (§ 11 Abs. 2), am 14.10.1997 im Rahmen einer Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau zur „Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) - VV ÖPNV/ SPNV -" die erforderlichen Regelungen für die Verbesserung der Attraktivität im ÖPNV/SPNV geschaffen.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Verkehrsverbände

Grundlage einer hohen Akzeptanz des Angebotes der öffentlichen Verkehrsmittel auf Schiene und Straße ist ein Gemeinschaftstarif, der es dem Kunden ermöglicht, alle Nahverkehrsangebote der verschiedenen Unternehmen mit nur einem Fahrschein zu benutzen. Die durch die Einführung eines solchen Tarifes entstehenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste sind von den "Bestellern", d.h. den kommunalen Gebietskörperschaften, den Unternehmen auszugleichen. Das Land fördert solche tariflichen Regelungen mit bis zu 50 Prozent.

Mit der Einführung des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel im Jahr 2002 ist das Land Rheinland-Pfalz mittlerweile fast vollständig (Ausnahme Teilbereich des Westerwaldes) mit Gemeinschaftstarifen abgedeckt. Dies ermöglicht es regional, mit einem Fahrschein alle Verkehrsmittel des Nahverkehrs (Bahn, Bus, Straßenbahn) nutzen zu können.

Zurzeit gibt es landesweit sechs Verkehrsverbände: Verkehrsverbund Region Trier (VRT), Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN), Westpfalzverkehrsverbund (WVV), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und Karlsruher Verkehrsverbund (KVV).

Hauptziele der Verkehrsverbände sind:

- die flexible Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel des Nahverkehrs mit einer Fahrkarte
- preiswertere Angebote als vor der Verbundseinführung
- höhere Kundenbindung durch attraktive Konditionen für Zeitkarteninhaber.

Das Beispiel des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar verdeutlicht, dass eine kundengerechte Tarifgestaltung zu einer dynamisch wachsenden Fahrgastnachfrage (1990: 114 Mio. Fahrgäste/Jahr, 2004: 261 Mio. Fahrgäste/Jahr) bzw. zu einer verbesserten Ertragslage führen kann (1990: 74,6 Mio. € Erlöse/Jahr, 2004: 162 Mio. Euro Erlöse/Jahr). Gleichzeitig ist eine sehr ausgeprägte Kundenbindung, bedingt durch einen sehr hohen Zeitkartenanteil, zu beobachten (über 80 % Zeitkarteninhaber).

Mit der Einführung des so genannten „Rhein-Neckar-Tickets“ (mit dem Start der S-Bahn Rhein-Neckar am 14.12.2003) wurde das Tarifangebot des VRN komplettiert. Dieses Angebot richtet sich an diejenigen Bevölkerungsgruppen, die bisher nicht in den Genuss von preiswerten Zeitkarten kommen konnten. Es ist somit eine sinnvolle Ergänzung der attraktiven Angebotspalette, bestehend aus MAXX-Ticket für die Schüler, der Wochen-, Monats-, Halbjahres- oder Jahreskarte für Berufstätige bzw. der „Karte ab 60“ für Senioren.

Aus Sicht des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd ist die „Verbundlandschaft“ im Süden von Rheinland-Pfalz noch nicht abschließend festgelegt. Denkbar wäre beispielsweise eine Integration des Westpfalz-Verkehrsverbundes in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar, nach dem Vorbild des Neckar-Odenwald-Verkehrsverbundes. Somit könnten dann Kundenwünschen aus dem Raum zwischen Kaiserslautern und Landstuhl Rechnung getragen werden, die eine durchgehende Tarifierung in den Rhein-Neckar-Raum wünschen. Ferner könnte dann das attraktive Tarifangebot des VRN in der kompletten Westpfalz Gültigkeit erlangen und auch hier für weitere positive Fahrgastzuwächse sorgen.

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Wettbewerb

Im Bereich des SPNV gilt das Besteller-Ersteller-Prinzip. Sämtliche Verkehrsleistungen im SPNV gelten als gemeinwirtschaftlich; in der Folge werden sie von den beiden SPNV-Zweckverbänden „bezuschusst“ und vom Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt.

Die dazu erforderlichen Vereinbarungen werden in Form von Verkehrsverträgen abgeschlossen; wichtigster Vertragspartner der Zweckverbände ist nach wie vor die DB Regio AG.

Beide Zweckverbände haben bereits sehr früh (1997) damit begonnen, Leistungen im SPNV europaweit auszuschreiben. Heute sind landesweit mittlerweile 25 % aller Zug-km-Leistungen im Wettbewerb vergeben, bis Ende des Jahres 2014 werden es in Rheinland-Pfalz 100 % sein.

Inzwischen wurden in Rheinland-Pfalz von beiden Zweckverbänden insgesamt 9 Ausschreibungsverfahren erfolgreich abgeschlossen; neben der DB Regio kamen dabei

auch andere Anbieter, sogenannte NE-Bahnen, „zum Zuge“ wie z. B. die Trans Regio oder die Westerwaldbahn.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt

Der Rheinland-Pfalz-Takt ist seit 1994 zu einem Markenzeichen des ÖPNV/SPNV im Lande Rheinland-Pfalz und in der Bundesrepublik geworden. Die konsequente Vertaktung des Verkehrsangebotes auf der Schiene, die Einrichtung vertakteter Buszubringerverkehre sowie die Einführung verschiedener „Regiobuslinien“ hat zu einer Nachfragesteigerung im ÖPNV geführt. Besonders markant ist die Situation im Schienenpersonennahverkehr. Dort ist die Nachfrage seit dem Sommerfahrplan 1994 bis heute um rund 90 Prozent gestiegen. Gemeinsames Marketing des Landes Rheinland-Pfalz mit den Zweckverbänden für den Schienenpersonennahverkehr unter Einbindung der kommunalen Gebietskörperschaften hat zu einem hohen Bekanntheitsgrad des Taktverkehrs geführt.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

Grundlage des Rheinland-Pfalz-Taktes ist die Konzeption des Schweizer Ingenieurbüros „sma“ aus dem Jahr 1993, die unter Beachtungen der folgenden Planungskriterien erarbeitet wurde:

- Flächendeckendes SPNV-Konzept
- Reaktivierung von Bahnstrecken
- Mindestens Stundentakt an allen Tagen der Woche (Grundangebot), stündliche Bedienung aller Bahnhöfe
- Verknüpfung des Taktangebotes an den Knotenbahnhöfen durch "Regiobuslinien"
- Moderne Schienenfahrzeuge.

Mit der Einführung des Wochenendverkehrs im Jahr 2000 auf der Lautertalbahn und des neuen Fahrplankonzeptes auf der Nahestrecke ab dem 15.12.2002 konnten diese Vorgaben flächendeckend im Bereich des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehrs Rheinland-Pfalz Süd umgesetzt werden.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Positive Entwicklung der Fahrgastnachfrage

Seit 1994 wurden bis heute landesweit ca. 100 % zusätzliche Fahrgäste gewonnen bei einer Angebotsausweitung des Zugverkehrs um ca. 60 %. Vergleicht man die Prognosen des Gutachters (sma) für das Jahr 1999, so stellt man fest, dass diese 1999 bereits z. T.

übertroffen wurden, obwohl das 1993 geplante Zugangebot noch nicht vollständig umgesetzt worden ist (Zugverkehr bis Mitternacht).

Detaillierte Informationen zu der Fahrgastentwicklung der einzelnen Strecken für den Bereich des Zweckverbandes Süd sind im Internet unter www.zspnv-sued.de einsehbar.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Zukunftsprojekt S-Bahn Rhein-Neckar

Das zentrale Projekt des Zweckverbandes für die kommenden Jahre ist die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar, die in einer ersten Ausbaustufe am 14.12.2003 gestartet ist.

Drei Bundesländer Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen sind an diesem mit jährlich 6 Millionen Zugkilometern europaweit größten Nahverkehrsprojekt beteiligt, bundesweit eine bisher einmalige länderübergreifende Kooperation.

Betreiber der S-Bahn Rhein-Neckar ist die DB Regio AG, Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar mit Sitz in Mannheim.

Die S-Bahn fährt in der ersten Ausbaustufe, mit vier Linien und verbindet dabei 65 Haltepunkte in der Region, sechs mehr als 2003. Das herausragendste Projekt ist hierbei zweifelsohne der Bahnhof Ludwigshafen-Stadtmitte, der die Innenstadt wesentlich besser erschließt. Ein weiterer Vorteil dieser neuen Bahnstation ist es, dass am wenige Meter entfernten Berliner Platz optimale Umsteigebeziehungen zu den innerstädtischen Straßenbahn- und Buslinien bestehen.

Die Fahrzeit hat sich durch die neuen Haltepunkte nicht verlängert, da der neue Elektrotriebzug der Baureihe ET 425.2 ein hohes Beschleunigungsvermögen aufweist, so dass die Fahrzeitverluste durch zusätzliche Halte aufgefangen werden können.

Im Überblick besteht folgende Linienkonzeption:

S 1: Kaiserslautern - Ludwigshafen - Mannheim - Heidelberg - Osterburken

S 2: Kaiserslautern - Ludwigshafen - Mannheim - Heidelberg - Ebbach/Mosbach

S 3: (Germersheim) - Speyer - Ludwigshafen - Heidelberg - Karlsruhe

S 4: (Germersheim) - Speyer - Ludwigshafen - Heidelberg - Bruchsal

Jede Linie verkehrt im Stundentakt. Dadurch ist eine stündliche Anbindung aller Haltepunkte entlang der Strecke garantiert. Darüber hinaus ermöglichen Linienführung und die Fahrplankonzeption, dass fast alle S-Bahn-Haltepunkte zwei Mal in der Stunde bedient werden. Für die zentralen Haltestellen in Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg ergeben sich durch diese Linienüberlagerungen sogar vier Verbindungen pro Stunde.

Im Jahr 2006 wird die S-Bahn Rhein-Neckar bis nach Germersheim verlängert und somit die erste Ausbaustufe komplettiert werden.

Der erste Ausbauabschnitt der 2. Stufe, die Verlängerung von Kaiserslautern nach Homburg, wird ebenfalls im Jahr 2006 – rechtzeitig zur Fußball WM – fertig gestellt sein.

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd bereitet zur Zeit zusammen mit der VRN GmbH und in Abstimmung mit den Ländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg die Weiterentwicklung der S-Bahn Rhein-Neckar vor. Weitere Entwicklungsstufen sind aus Sicht des Zweckverbandes die Verlängerung der S-Bahn von Mannheim über Frankenthal nach Worms bzw. mehrere Bahnstrecken in Baden-Württemberg. Zur Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens dieser Projekte wurden mehrere standardisierte Bewertungen durchgeführt, die eine Integration in das GVFG-Bundesprogramm erwarten lassen.

Parallel hierzu wurden im Rahmen von standardisierten Bewertungen Untersuchungen für die Bedienung der Schienenstrecken südlich der S-Bahn Rhein-Neckar, d.h. Neustadt – Landau – Karlsruhe, Landau – Pirmasens Hbf., Winden – Bad-Bergzabern, Wörth – Germersheim und Germersheim – Bruchsal in Auftrag gegeben. Dabei wird erwogen, die Stadtbahn Karlsruhe bis nach Germersheim (über Wörth) zu erweitern bzw. durch die Elektrifizierung von Strecken, den Zugverkehr attraktiver zu gestalten.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord

Die Entwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes war im Norden des Landes in starkem Maße von erforderlichen Abstimmungsprozessen mit den benachbarten Bundesländern und den dortigen Aufgabenträgern geprägt. Dazu kommt, dass das Schienennetz im Gebiet des Zweckverbandes SPNV-Nord mehr als im Süden des Landes von der Hauptstrecken entlang von Rhein, Mosel und Saar dominiert wird, die stärker als die Nebenstrecken externen Einflüssen, z.B. Planungen des Fernverkehrs, ausgesetzt sind.

So waren es in jüngster Zeit primär diese Einflüsse, die zu starken Veränderungen im SPNV-Angebot geführt haben. Dies gilt in besonderem Maße für die Auswirkungen der in 2002 eröffneten Neubaustrecke Köln – Rhein/Main und die damit verbundene Neuordnung des Gesamtverkehrs im Rheintal.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Zukunftsprojekte SPNV

In zwei grundlegenden Studien zur Fortentwicklung des SPNV für die Räume Koblenz und Trier hat der Zweckverband SPNV-Nord seine konzeptionellen Vorstellungen und Ziele konkretisiert. Daraus lassen sich wichtige Zukunftsprojekte ableiten.

- Für den **Raum Koblenz** wurde im Rahmen einer Studie geklärt, inwieweit die Erschließungsfunktion des SPNV im Stadtgebiet und im unmittelbaren Umland verbessert werden kann. Inhaltlich können die Arbeiten inzwischen als weitgehend abgeschlossen angesehen werden.
Im Ergebnis kommen die Gutachter auf der Grundlage einer verkehrswissenschaftlichen Bewertung von drei Planfällen zu einer eindeutigen Empfehlung zugunsten des sog. Planfalls 2. Die Realisierung dieses Planfalls mit dem Bau der beiden neuen Haltepunkte Stadtmitte und Verwaltungszentrum II sowie

durch die gleichzeitige Angebotsverbesserung in der Region Koblenz führt im Untersuchungsraum voraussichtlich zu einer Nachfragesteigerung im SPNV um 7,5 %. Damit wird die Erreichbarkeit der Koblenzer Innenstadt deutlich gesteigert und die Wirtschaftskraft des Oberzentrums Koblenz nachhaltig gestärkt. Auch für die in Koblenz im Jahr 2011 stattfindende Bundesgartenschau wird die Erhöhung der Angebotsqualität im SPNV von strategischer Bedeutung sein.

- Im **Raum Trier** wurde aktuell die Regionalbahnkonzeption überarbeitet und weiterentwickelt, unter besonderer Berücksichtigung der Verbindung nach Luxemburg und mit Einbindung der Eifelstrecke. Auch diese Studie ist inzwischen inhaltlich weitgehend abgeschlossen.
In der nun vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme wird der Bau von sechs neuen Haltepunkten (Stufenkonzept) zwischen Trier-Ehrang und Konz sowie die Verlängerung von bisher in Trier Hbf endenden Linien des Regionalverkehrs in den regionalen Trierer Einzugsbereich empfohlen. Damit wird die Attraktivität der Schiene für Pendler deutlich an Bedeutung gewinnen.
- Der jetzt im Bundesverkehrswegeplan verankerte Ausbau der **Moselstrecke** wird insbesondere im Abschnitt zwischen Trier und der luxemburgischen Landesgrenze eine deutliche Verbesserung in der Verbindung Koblenz – Trier – Luxemburg ermöglichen; insbesondere im Hinblick auf die für 2007 erwartete TGV-Anbindung von Luxemburg, aber auch für die projektierte Schienenanbindung des Banken- und Verwaltungszentrums Kirchberg in Luxemburg ist diese Maßnahme von zentraler Bedeutung.
Vor diesem Hintergrund haben die luxemburgische Staatseisenbahn CFL - Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois - die Deutsche Bahn (DB Fernverkehr und DB Regio) und der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord im Frühjahr 2005 eine gemeinsame Initiative zur engeren Zusammenarbeit bei der Vermarktung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre zwischen Deutschland und Luxemburg ins Leben gerufen. Im Rahmen dieser Kooperation wurde im Mai 2005 die Marketingkampagne "Schienenverkehr ohne Grenzen" gestartet, die sich als Auftaktaktion mit Fokus auf dem Freizeitverkehr sowohl an Kunden auf der deutschen als auch auf der luxemburgischen Seite richtet.
- Die Reaktivierung der **Eifelquerbahn** im Abschnitt Kaisersesch-Ulmen besitzt sowohl als Verlängerung des Regel-SPNV von Andernach über Mayen und Kaisersesch bis nach Ulmen als auch für den Freizeitverkehr zwischen Gerolstein und Kaisersesch für den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord prioritäre Bedeutung. Die Umsetzung dieses Reaktivierungsbeschlusses der Verbandsversammlung und die damit verbundenen finanziellen Aufwendungen werden nicht zu Einschränkungen des Verkehrsangebotes auf anderen SPNV-Strecken oder bei Regiobuslinien führen. Das Gegenteil ist der Fall: Nachhaltig positive Auswirkungen auf das ÖPNV-Gesamtsystem werden eintreten und ferner wird der Tourismus in dieser Region in nicht unerheblichen Maße davon profitieren.
Unterstützt wird dieses Reaktivierungsprojekt durch einen „Masterplan Eifelquerbahn“, der auch die Einsetzung einer projektbegleitenden, interdisziplinären Arbeitsgruppe vorsieht.

Auf allen übrigen Strecken wird es in den nächsten Jahren primär darum gehen, das Angebot quantitativ zu sichern und es vor allem qualitativ zu verbessern. Dies wird primär

über die schrittweise Realisierung des landesweiten Ausschreibungskonzeptes möglich werden. Außerdem wurde mit DB Regio im neuen Verkehrsvertrag die Entwicklung eines neuen Systems zur Qualitätssicherung im SPNV vereinbart.

Aber auch die erfolgreichen Bemühungen des Zweckverbandes hinsichtlich der Freizeitverkehre werden zukünftig fortgeführt. Aktivitäten wie Fahrraderlebnistage, Zusatzleistungen bei Großveranstaltungen oder RegioRadler haben eine hohe verkehrs- und regionalpolitische Bedeutung. Und durch die Unterstützung dieses Marktsegmentes wird letztendlich die Wirtschaftlichkeit des gesamten SPNV erhöht.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Weiterentwicklung RegioLinien

Auch das System der RegioLinien soll weiterentwickelt werden. Rückblickend kann nach mehr als fünf Jahren RegioLinien festgestellt werden, dass deren Einführung in den allermeisten Fällen überaus gute Ergebnisse gebracht hat; derzeit nutzen jährlich fast 3 Mio. Reisende die vom Zweckverband SPNV-Nord bestellten RegioLinien.

Nach ihrer Etablierung können einige RegioLinien, aufgrund der guten Akzeptanz durch die Fahrgäste, bereits oder in naher Zukunft ohne Zuschüsse verkehren; dies kommt auch dem Grundsatz eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nach. Es müssen jedoch auch weiterhin RegioLinien vom Zweckverband SPNV-Nord bezuschusst werden. Diese Leistungen werden künftig im europaweiten Wettbewerb vergeben.

Zurzeit befindet sich der Zweckverband SPNV-Nord in der Vorbereitung einer europaweiten Ausschreibung zweier RegioLinien, deren Betriebsaufnahme gestaffelt Mitte Dezember 2006 sowie im Frühjahr 2007 erfolgen wird.

Der Zweckverband verfolgt bei der Ausschreibung von Busverkehrsleistungen folgende Ziele:

- Steigerung der Wirtschaftlichkeit
- Sicherung eines nachfragegerechten Verkehrsangebotes
- Schaffung eines hohen Qualitätsstandards für die Marke „RegioLinie“

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Resümee

Der Öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße hat durch die Regionalisierung, die bereits zuvor eingeleitete Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes, das Engagement des Landes Rheinland-Pfalz, der Zweckverbände sowie der kommunalen Gebietskörperschaften neuen Schwung bekommen. Im Rahmen der Umsetzung der Nahverkehrspläne wird der Ausbau und die Einführung alternativer Bedienungsformen (z.B. Ruf-Taxi) weiter angeregt.

Neue Richtlinien der EU verstärken die Auflagen für die Aufgabenträger, bei der Bezuschussung von Leistungen vermehrt zur Ausschreibung der Verkehrsleistungen

überzugehen. Dies gilt sowohl für den SPNV als auch für den ÖPNV, wobei die tatsächliche Umsetzung dieser Richtlinien derzeit teilweise noch als rechtlich umstritten bezeichnet werden kann. Mehr Wettbewerb im ÖPNV/SPNV soll zu einer Kostensenkung für die Allgemeinheit, jedoch nicht zu einer Qualitätsminderung führen. Tatsache allerdings ist, dass ohne Zuschüsse und ohne eine gesicherte Wegefinanzierung im SPNV ein angebotsorientiertes ÖPNV-Angebot mit dem Qualitätsstandard des Rheinland-Pfalz-Taktes auf Dauer für den Bürger nicht vorgehalten werden könnte.

[Zum Seitenanfang ▲](#)

Letzte Änderung am 27.09.2005 um 10:03 Uhr.

Inhaltsverzeichnis

[Gesetzliche, organisatorische Grundlagen des ÖPNV in Rheinland-Pfalz](#)

[Allgemein](#)

[Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr](#)

[Aufgabenträger](#)

[Nahverkehrspläne](#)

[Finanzierung des ÖPNV](#)

[Verkehrsverbände](#)

[Wettbewerb](#)

[10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt](#)

[Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd](#)

[Positive Entwicklung der Fahrgastnachfrage](#)

[Zukunftsprojekt S-Bahn Rhein-Neckar](#)

[Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord](#)

[Zukunftsprojekte SPNV](#)

[Weiterentwicklung RegioLinien](#)

[Resümee](#)

(Autoren: Dr. Richard Groß, Dr. Winfried Hirschberger)