

Kreisverwaltung Vulkaneifel Mitteilungsvorlage

Abteilung: Sicherheit, Ordnung und Verkehr - öffentlich -

Datum **Drucksachen Nr.** (gg. Nachtragsvermerk)

26.11.2012 II/822

Beratungsergebnis

Beratungsfolge Termin TOP Bemerkungen

Kreistag 10.12.2012 13.1.1

Betreff:

ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord

Ausgangssituation

Auf die Zukunft des ÖPNV wirkt sich insbesondere der kontinuierliche Rückgang der Schülerzahlen aus. Der Rückgang der Schüler liegt im Durchschnitt landesweit bei fast 2 % p.a. Für die Refinanzierung der ÖPNV-Unternehmen zusätzlich schwierig sind die hohen Treibstoffpreise und die Folgen der Schulstrukturreform. Zum einen fahren aufgrund der freien Wahl der Schulform viele Schüler weitere Wege, zum anderen sind infolge der Ganztagschule Zusatzfahrten am Nachmittag durch die Unternehmen erforderlich, für die sie bislang keine ausreichende Erstattung erhalten.

Die hierdurch verursachte teilweise Kostenunterdeckung bei den Unternehmen ist die maßgebliche Ursache dafür, dass seit 2011 bei der jährlichen Tarifierhöhung in den Verbänden im Norden des Landes eine 5 bzw. 6 vor dem Komma steht.

Die Refinanzierung durch den ÖPNV-Kunden (Tarifergiebigkeit) erfolgt in den Verbänden in unterschiedlicher Intensität. Die höchste Belastung des Kunden in Rheinland-Pfalz besteht zurzeit im VRT und im VRM.

Wirtschaftliche Betrachtung der Verkehrsnetze Vor diesem Hintergrund wird mit dem Ziel einer wirtschaftlichen Perspektive für den ÖPNV seitens der Aufgabenträger wie folgt reagiert: Gemeinsam mit dem ISIM und dem Schienenzweckverband Nord haben VRM und VRT das Planungsprojekt „ÖPNV-Konzept Nord“ auf den Weg gebracht.

Das gesamte regionale und lokale Busnetz soll auf den Prüfstand kommen, verkehrlich sowie ökonomisch analysiert und dann zukunftssicher neu konzipiert werden.

Nach einer Bestandsaufnahme soll ein Hauptnetz entwickelt werden, unter Berücksichtigung der Anschlüsse an die Regionalbusse sowie den Rheinland-Pfalz-Takt auf der Schiene. In der Folge werden die lokalen Netze entwickelt, wirtschaftlich bewertet und schließlich in Linienbündel zusammengeführt.

Für den Fahrgast muss im Ergebnis ein klar hierarchisiertes Netz zur Verfügung stehen, das in entlegeneren Gebieten ggf. eine bedarfsgesteuerte Bedienung einschließt.

Der Zuschlag an das Planungsbüro IGDB (IG Dreieich Bahn GmbH) ist am 15.11.2012 erfolgt. Der Starttermin mit den Projektpartnern ist am 13.12.2012. Das Projekt ist aufgrund des Gebietsumfangs und der notwendigen Abstimmungsgespräche mit den vor Ort Verantwortlichen bis vsl. Frühjahr 2015 ausgelegt.

Planerische Leitplanken

Die planerischen Leitplanken wurden in Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern bereits vor Beginn des Projektes festgelegt, um dem Gutachter von Beginn an einen Rahmen für die Neukonzeption des Netzes zu geben. Die Leitplanken dienen auch dazu, bei allen Projektbeteiligten ein gleiches Verständnis hinsichtlich der zu prüfenden Planungsansätze und der notwendigen Vorgehensweise zu schaffen. Zu diesen Gesichtspunkten zählen (in gestraffter Form) u.a. folgende Grundsätze:

Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit vollumfänglich in den Linienverkehr integriert werden. Dabei wird auch geprüft, ob eine Veränderung von Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten, die Ausschöpfung der gesetzlich möglichen Wartezeiten bzw. ein zusätzlicher Umsteigevorgang zu einer erhöhten Wirtschaftlichkeit beitragen können. Linien von Stadtverkehren und die regionalen Stadt-Umlandverkehre sind aufeinander abzustimmen. Die Einbindung wichtiger Ziele in den größeren Städten z.B Uni, FH, wichtige Gewerbegebiete, Berufsschule usw. soll verbessert werden. Hierdurch entstehen neue Direktverbindungen aus der Region und wichtige Achsen in den Städten werden gestärkt. Touristische Ziele bzw. touristischer Betriebe sollen konsequent in den ÖPNV eingebunden werden.

Entscheidungsstruktur im Projekt

Neben einem Lenkungskreis für die grundsätzlichen Steuerungsaufgaben gibt es regionale und lokale Arbeitskreise, die vor allem für die Netzkonzeption, die Linienbündelung sowie die Einbeziehung der ÖPNV-Unternehmen zuständig sind. Auch der Landesbetrieb Mobilität als Linien-Genehmigungsbehörde wird beteiligt.

Es wird eine Kommunikationsplattform mit Zwischenberichten und Plänen geben, auf die die lokalen Aufgabenträger Zugriff haben.

Das Planungsprojekt ist eine kommunal getragene Maßnahme. Sie wird von den Verbundverantwortlichen gemeinsam mit dem Land und dem SPNV-Nord gesteuert, in den Zwischentappen sowie nach Vorlage der Ergebnisse entscheiden aber die Gremien der Landkreise und Städte darüber, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen letztlich in die Nahverkehrspläne aufgenommen und konkret umgesetzt werden.