Nahverkehrsplan Rhein-Hunsrück-Kreis 2016



iGDB Verkehrsplanung + Beratung

KREISVERWALTUNG RHEIN-HUNSRÜCK-KREIS

NAHVERKEHRSPLAN
RHEIN-HUNSRÜCK-KREIS
2016

Bearbeitung

IG Dreieich Bahn GmbH
63303 Dreieich
Max Klöppinger
Alex Müller

im Auftrag des

Rhein-Hunsrück-Kreises
55469 Simmern

Dreieich und Simmern, im Juli 2016

Inhaltsverzeichnis

I Einleitung und Rechtsrahmen 6
1 Einleitung 6
1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans 6
1.2 Ausrichtung der Vorgaben 6
1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans 7
1.4 Beteiligungsverfahren 9
1.5 Stellungnahmen aus dem Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren 10
1.6 Beschlussfassung 10
2 Rechtlicher Rahmen des Nahverkehrsplans 10
2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG) 12
2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 12
2.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (NVG) in Rheinland-Pfalz 13
2.4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 14
2.5 Satzung und Richtlinien des Rhein-Hunsrück-Kreises über die Schülerbeförderung 14
3 Planerische Leitbilder des Nahverkehrsplans 15
II Bestandsaufnahme 16
1 Raum- und Siedlungsstruktur 16
1.1 Lage im Raum 16
1.2 Verwaltungstechnische und raumstrukturelle Gliederung 16
1.3 Ausgewählte Strukturdaten 18
1.4 Schulen 20
2 Verkehrsnetz 22
2.1 Straßennetz 22
2.2 Busverkehr 23
2.3 Schienennetz 24
2.4 Fähren 24
2.5 Barrierefreiheit 25
2.6 Tarif 25
3 Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2011 25
3.1 Verbesserte Erschließung 25
3.2 Schülerverkehr 26

III Anforderungsprofil 27
1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan 27
2 Grundziele und Leitbilder 28
2.1 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit 28
2.2 Anforderungen durch demographische Entwicklungen 28
2.3 Ausreichende Bedienung 30
3 Barrierefreiheit im ÖPNV 31
4 Mindeststandards für das ÖPNV-System 33
4.1 Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards 33
4.2 Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen 35
4.3 Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen 37
4.4 Mindestbedienstandards 38
4.5 Mindeststandards für die Haltestellen 40
4.6 Mindeststandards für Fahrzeuge 41
4.7 Barrierefreie Nutzung 41
4.8 Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung 42
4.9 Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen 45
4.10 Standards im Schülerverkehr 46
4.11 Tarif und Vertrieb 46
4.12 Tariftreue 47
5 Finanzierungsvorbehalt 47
IV Schwachstellenanalyse 49
1 Funktion der Schwachstellenanalyse 49
2 Vorgaben zur Barrierefreiheit 49
3 Mindeststandards für den Jedermann-Verkehr 52
3.1 Erschließungsqualität 52
3.2 Verbindungsqualität 53
4 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV 54
4.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit 54
4.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität 54
4.3 Fehlende Barrierefreiheit 55
4.4 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität 55
4.5 Unzureichende Informationsmöglichkeiten 56

V Angebotskonzept 57
1 Zuständigkeiten und Angebotsformen 57
2 Verkehrsangebot 59
2.1 Schienenpersonennahverkehr 59
2.2 Regionaler straßengebundener ÖPNV 59
2.3 Lokaler straßengebundener ÖPNV 59
2.4 Linien benachbarter Aufgabenträger 61
2.5 Produkte 61
2.6 Verknüpfungskonzept 61
3 Verkehrsinfrastruktur 62
3.1 Anschlusssicherung mittels DFI 62
3.2 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV 63
VI Maßnahmenwirkung und -bewertung 64
1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage 64
1.1 Demographischer Wandel und Mobilität 64
1.2 Künftige Seniorengenerationen und ÖPNV-Nutzung 64
1.3 Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV 65
2 Maßnahmenwirkung 66
3 Maßnahmenbewertung 67
4 Investitionsplanung in ortsfeste Anlagen 67
VII Linienbündelung 69
1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen 69
2 Zweck der Linienbündelung 70
3 Informationspflicht der zuständigen Behörde 70
4 Methoden der Linienbündelung 71
5 Linienbündel im Rhein-Hunsrück-Kreis 74
Abbildungsverzeichnis 57
Tabellenverzeichnis 78
Literaturverzeichnis 79
Abkürzungsverzeichnis 81
Anlagenverzeichnis 84

I Einleitung und Rechtsrahmen

1 Einleitung

1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) für den Rhein-Hunsrück-Kreis erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit ab dem Jahr 2016.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 8 NVG. Die Aufgabenträger – in Rheinland-Pfalz die Landkreise und kreisfreien Städte – haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV fällt auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet.

§ 8 PBefG ermöglicht eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen. Gleichzeitig trägt der Aufgabenträger die Verantwortung, dass von ihm finanzierte Linien zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit bestellt werden. Er hat ferner dafür Sorge zu tragen, dass eigenwirtschaftliche Betreiber nicht durch „Rosinenpickerei“ lukrative Linien bedienen und der öffentlichen Hand lediglich die Bestellung und Finanzierung subventionsbedürftiger Linien verbleibt. In Anpassung an die Erfordernisse eines liberalisierten, europäischen Verkehrsmarkts sowie zur Vermeidung der Übernahme ertragsreicher Linien durch eigenwirtschaftliche Konzessionäre werden daher Betriebsleistungen mehrerer Linien des straßengebundenen ÖPNV vom Aufgabenträger zu wirtschaftlichen Einheiten zusammengefasst, um als „Linienbündel“ definiert betrieben und um erforderlichenfalls in künftigen, ggf. europaweiten Ausschreibungen beauftragt zu werden.

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Inhalte sind zudem Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für Mittelvergaben bei Investitionen in ÖPNV-bezogene Infrastrukturen.

Mit dem Nahverkehrsplan verfolgt der Rhein-Hunsrück-Kreis die Intention, Perspektiven für eine mit allen Akteuren abgestimmte Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb des gesetzlich verankerten Rahmens zu bieten.

1.2 Ausrichtung der Vorgaben

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen (vgl. § 8 Abs. 1 NVG).

Die Inhalte des Nahverkehrsplans müssen mit den allgemeinen Zielen für und den Anforderungen an das ÖPNV-System korrelieren, die in § 2 NVG formuliert sind. Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen; er muss den Anforderungen des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen.

Die übergeordnete Ausrichtung der verkehrlich-normativen Vorgaben für die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes im Rhein-Hunsrück-Kreis fokussiert in hohem Maße auf

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit,
- Herausforderungen durch demographische Entwicklungen,
- Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen,
- Anforderungen an die Barrierefreiheit,
- Belange aus Sicht von Gender Mainstreaming.

Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich an den raumstrukturellen Gegebenheiten des Kreises und den vorherrschenden Verkehrsspannungen und Nachfrageverhalten.

Die Strukturierung des Verkehrsangebotes findet ihren konkreten Ausdruck im zeitlichen und dem räumlichen Zusammenwirken der Verkehrsmittel bzw. Angebotsformen.

Die Grundbedienung im Kreis wird vom Bus- und Schienenverkehr geleistet. In den Zwischenräumen der verkehrlichen Hauptachsen und in nachfrageschwächeren Verkehrsgebieten wird die ÖPNV-Bedienung durch bedarfsgesteuerte Angebotsformen ergänzt und erweitert.

1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

Nahverkehrspläne sollen laut § 8 Abs. 2 NVG für ihr jeweiliges Geltungsgebiet Aussagen enthalten zu

- den verkehrspolitischen Zielen,
- dem Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie der Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr,
- der Fahrplangestaltung, der Bedienungshäufigkeit, der Taktdichte und den Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten,
- den Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen,
- der Tarifgestaltung einschließlich Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich,
- den Vertriebssystemen,
- der baulichen Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschließlich ihres Umfeldes, Haltestellen und zentralen Umsteigeanlagen,
- den Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- den Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
- der Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen und
- der Einhaltung von Tariftreue durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.

Darüber hinaus soll er Aussagen zu seiner Umsetzung und Finanzierung enthalten.

Ist im Nahverkehrsplan von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Fahrgäste, Mitarbeiter, Fahrer), werden Frauen und Männer gleichermaßen darunter verstanden.

Bestandsaufnahme (Kap. II)

In der Bestandsaufnahme werden die Raum- und Verkehrsstrukturen im Rhein-Hunsrück-Kreis analysiert. Die Aufbereitung umfasst neben soziodemographischen und -ökonomischen Daten auch die Schulstandorte sowie die Zahlen der Ein- und Auspendler. Neben dem Schüler- und Berufsverkehr gewinnt der Freizeit- sowie der Einkaufsverkehr immer mehr an Bedeutung. In der Bestandsaufnahme erfolgte daher auch eine Erfassung von bedeutenden Zielen dieser Verkehrsarten.

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der dazugehörigen Infrastrukturen bildet eine wesentliche Daten- und Informationsbasis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.

Anforderungsprofil (Kap. III)

Im Anforderungsprofil sind normative Vorstellungen und Zielvorgaben für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV formuliert. Nach einer Definition der Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen werden daraus Anforderungen für die Gestaltung der Verkehrsbedienung, der Fahrzeuge, der Haltestellen sowie der Fahrgastinformation und des Kundenservice abgeleitet.

Wichtiges Leitziel dabei ist die schrittweise Schaffung eines barrierefreien Verkehrssystems sowie eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Beides kann nur durch eine konsequente Einhaltung von Standards geschaffen werden.

Zur Bewertung und differenzierten Betrachtung dieser Standards erfolgt im Anforderungsprofil eine Kategorisierung von Qualitätsanforderungen an die Bedienung, Fahrzeuge sowie an die Haltestellen.

Beachtung finden auch die Anforderungen, die für eine reibungslose Betriebsabwicklung an das Personal, die Fahrzeuge sowie die Infrastruktur gestellt werden.

Mängelanalyse (Kap. IV)

In der Mängelanalyse werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Merkmale für den Soll-Zustand mit dem in der Bestandsaufnahme beschriebenen Ist-Zustand abgeglichen. Erfüllt der Ist-Zustand nicht die Kriterien des Anforderungsprofils, besteht Handlungsbedarf. Die Beseitigung festgestellter Mängel muss daher Ziel des Angebotskonzepts sein.

Ein Abgleich des Ist-Zustandes mit dem Anforderungsprofil erfolgt in den Bereichen Verkehrsangebot (insbesondere Erschließung und Bedienzeiten), Fahrzeuge und Haltestellen.

Angebotskonzept (Kap. V)

Im Angebotskonzept werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Vorgaben an das ÖPNV-System in ein realisierungsfähiges Konzept umgesetzt. Vor dem Hintergrund der Mängelanalyse werden insbesondere für jene Bereiche des Verkehrssystems Maßnahmen entwickelt, in welchen Schwachstellen bestehen und die im Anforderungsprofil definierten Mindeststandards unterschritten sind.

Das Angebotskonzept umfasst eine räumliche und zeitliche Umstrukturierung des Liniennetzes. Hierzu gehören veränderte Laufwege der Buslinien sowie angepasste Bedien-

zeiträume. Neben der textlichen Erläuterung wird jede Linie in Form eines Liniensteckbriefs mit den jeweiligen Rahmendaten dargestellt.

Darüber hinaus enthält das Angebotskonzept einen Überblick über das Ineinandergreifen der einzelnen Elemente des künftigen ÖPNV-Angebotes. Bestehende Verkehrsangebote, welche nicht der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises unterliegen, werden nachrichtlich in das Konzept aufgenommen.

Eine wesentliche Zukunftsaufgabe ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Hierzu enthält das Angebotskonzept eine Übersicht notwendiger Maßnahmen, mit denen die Barrierefreiheit des ÖPNV-Systems erreicht werden kann.

Maßnahmenwirkung und -bewertung (Kap. VI)

Das künftige Nachfrageniveau im ÖPNV wird nicht nur aufgrund von Veränderungen beim Verkehrsangebot bzw. durch systeminterne Größen beeinflusst, sondern auch durch externe, gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie den Auswirkungen des demographischen Wandels, dem Mobilitätsverhalten einzelner Bevölkerungsgruppen und den Entwicklungen im Ausbildungssystem.

Die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind in Teilen zu Maßnahmengruppen aggregiert, deren Wirkung auf die Fahrgastnachfrage abgeschätzt wird.

Die Maßnahmen und Maßnahmengruppen sind auf Grundlage ihrer verkehrlichen und monetären Wirkungen bewertet und in Prioritätsstufen zur Realisierung empfohlen (vordringlich, hoch, nicht zu empfehlen, neutral).

Linienbündelung (Kap. VII)

Die Linienbündelung ist ein Verfahren mit Bezug zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das auf die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Verknüpfung von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV abzielt und bei der die Konzessionierung eine entscheidende Rolle einnimmt. An diesem Punkt entfaltet der Nahverkehrsplan eine Wirkung auf Dritte, insbesondere auf eigenwirtschaftliche Antragsteller und auf die Genehmigungsbehörde. Daher ist die Linienbündelung – neben dem Anforderungsprofil und dem Angebotskonzept – ein unverzichtbarer Bestandteil eines Nahverkehrsplans.

1.4 Beteiligungsverfahren

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung wurden durch Erörterungen zwischen

- dem Rhein-Hunsrück-Kreis,
- dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und
- dem Planungsbüro IGDB

vorbereitet und abgestimmt. Ein projektbegleitendes Gremium („Regionalkonferenz“) unterstützte die fachliche Erarbeitung des Nahverkehrsplans. Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers findet das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und NVG statt.

Regionalkonferenz

Die Regionalkonferenz setzte sich zusammen u. a. aus Vertreterinnen und Vertretern

- der Verwaltung des Rhein-Hunsrück-Kreises,

- des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel (VRM),
- der Verbandsgemeinden und der verbandsfreien Stadt Boppard,
- der benachbarten Aufgabenträger,
- der Eisenbahnunternehmen,
- der Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV und deren Verbände,
- der Behinderten-, Fahrgast-, Senioren-, Umwelt- und Verkehrsverbände,
- von Verbänden der regionalen Wirtschaft sowie Gewerkschaften.

Die Regionalkonferenz tagte an zwei Terminen: 11.11.2015 und 27.01.2016. Die eingeladenen Institutionen und Sitzungprotokolle gehen aus den ➔ **Anlagen I-1** und **I-2** hervor.

1.4.1 Förmliches Anhörungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind gemäß § 8 Abs. 3 NVG die nach § 8 Abs. 3 S. 4 a. F. und § 14 Abs. 1 und 2 a. F. PBefG Beteiligten hinzuzuziehen.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich um

- die betroffenen kreisangehörigen Städte, Verbandsgemeinden und verbandsfreien Gemeinden,
- den zuständige Zweckverband nach § 6 Abs. 3,
- den Landesbetrieb Mobilität,
- die betroffenen Verkehrsunternehmer,
- die zuständige Industrie- und Handelskammer,
- die örtlich tätigen Gewerkschaften,
- die örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände,
- die örtlich tätigen Verbände behinderter Menschen.

Das Anhörungsverfahren fand vom 21. April 2016 bis 3. Juni 2016 statt. Die in das förmliche Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan aufgenommenen Institutionen sind **in ➔ Anlage I-3** aufgelistet.

1.5 Stellungnahmen aus dem Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren

Die Stellungnahmen aus dem Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren sowie die Empfehlungen des Büros IGDB über deren Berücksichtigung im Nahverkehrsplan sind als ➔ **Anlage I-4** beigefügt.

1.6 Beschlussfassung

Der Kreistag des Rhein-Hunsrück-Kreises hat in seiner Sitzung am 11. Juli 2016 den vorliegenden Nahverkehrsplan für den Rhein-Hunsrück-Kreis beschlossen, einschließlich der aus dem Anhörungsverfahren resultierenden Stellungnahmen mitsamt den dazugehörigen Empfehlungen.

Der Beschlusstext ist als ➔ **Anlage I-5** beigefügt.

2 Rechtlicher Rahmen des Nahverkehrsplans

Angebote des öffentlichen Verkehrs sind eingebettet in eine Vielzahl verschiedener rechtlicher Regelungen und Gesetzeswerke. Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems steht die sog. „ausreichende Verkehrsbedienung" zugunsten der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV, auf die in mehreren (Bundes- und Landes-) Gesetzen Bezug genommen wird:

- in § 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) („*Die Sicherstellung einer* ausreichenden *Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.*");
- in § 8 Abs. 3 S. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) (wonach *„[…] einer* ausreichenden *Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr […]*" Sorge zu tragen ist); sowie
- in § 2 Abs. 1 des Nahverkehrsgesetzes von Rheinland-Pfalz (NVG) („*Der öffentliche Personennahverkehr soll in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellen.*").

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Definition moderner öffentlicher Verkehrssysteme liegt in der Barrierefreiheit, welcher bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung sowie bei der Informationsdistribution des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zukommt. Grundlage dafür sind das Behindertengleichstellungsgesetz (insbesondere § 4 und § 8 Abs. 2 BGG), § 8 Abs. 3 S. 2 PBefG und § 3 Abs. 7 NVG.

Grundlage der Forderung nach einem barrierefreien Zugang zum ÖPNV ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit in § 4 BGG wie folgt definiert:

> *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind."*

Zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr weist § 8 Abs. 2 BGG auf einschlägige Rechtsvorschriften des Bundes hin:

> *„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."*

Das Personenbeförderungsgesetz bezieht hinsichtlich der Barrierefreiheit neben Menschen mit Behinderungen alle Fahrgäste ein, die in irgendeiner Weise mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne sind. Dies kann somit auch auf Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck zutreffen. An den Aufgabenträger, der den Nahverkehrsplan aufstellt und beschließt, wird daher explizit der Auftrag formuliert, Aussagen zur zeitlichen Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsmittel zu treffen. Im Sinne des § 8 Abs. 2 BGG ist folgender Auszug aus § 8 Abs. 3 PBefG daher als eine einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes für den (straßengebundenen) ÖPNV zu verstehen:

> *„Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. [….] Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören."*

Das rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz schreibt in § 3 Abs. 7 nicht nur die Belange von Menschen mit Behinderung, sondern auch solche von Kindern, Frauen und alten Menschen als zu berücksichtigen fest.

> *Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden.*

Im Folgenden wird auf die einzelnen Normen als jeweilige Grundlage einzelner Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV eingegangen.

2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl: I S. 2378, 2395), das zuletzt durch das Gesetz vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, benennt die Sicherstellung *einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen* als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG).

Gemäß dem Sozialstaatsgebot (Art. 20 Abs. 1 GG) kommt dem Staat eine Pflicht zur Mobilitätsgewährleistung zu. Die öffentliche Hand hat die Aufgabe, eine Grundversorgung sicherzustellen, die den gewöhnlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Bevölkerungsgruppen entspricht.

2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 4 Abs. 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, regelt die rechtlichen Grundlagen für die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen im ÖPNV.

Als ÖPNV wird in § 8 Abs. 1 S.1 PBefG die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen (auch Taxen oder Mietwagen) zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr definiert. Dabei enthält das Gesetz keine Definition des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs. Als Auffangklausel ist lediglich normiert, dass *im Zweifel* vom Vorliegen eines dieser Verkehre auszugehen ist, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 8 PBefG).

Ohne eine gesetzliche Definition ist begrifflich davon auszugehen, dass es sich

- bei Stadtverkehr um Verkehre innerhalb eines Gemeindegebietes handelt
- bei Vorortverkehr um Verkehre handelt, welche eine Gemeinde mit ihrem benachbarten Umland verbinden

- bei Regionalverkehr um Verkehre handelt, die eine Gemeinde mit zwar noch in der Nähe liegenden, aber nicht mehr angrenzenden Gemeinden verbinden.

Im Sinne von § 8 PBefG hat der Rhein-Hunsrück-Kreis als Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen. Die Genehmigungsbehörde – im vorliegenden Fall der Landesbetrieb Mobilität (LBM) – wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse an der Erfüllung der dem Aufgabenträger obliegenden Aufgaben mit.

Da der Begriff der „ausreichenden Bedienung" sowohl im Regionalisierungsgesetz als auch im Personenbeförderungsgesetz genannt wird, gilt er nach diesen bundesgesetzlichen Normen einheitlich für den ÖPNV sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße.

2.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (NVG) in Rheinland-Pfalz

Das rheinland-pfälzische Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (NVG) vom 17. November 1995, das zuletzt durch das Gesetz vom 1. Dezember 2010 (GVBl. I, 426) geändert worden ist, gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz vor.

Als Ziel definiert das NVG in § 2, dass der öffentliche Personennahverkehr in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellen soll. Diese Grundversorgung mit Verkehrsleistungen soll zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. In diesem Sinne sollen nach § 2 Abs. 2 Infrastrukturmaßnahmen des öffentlichen Verkehrs bevorrechtigt durchgeführt werden.

Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sind nach § 5 die Landkreise und kreisfreien Städte, welche die Aufgabe als freie Selbstverwaltungsaufgabe im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wahrnehmen sollen. Hierzu sieht § 8 die Aufstellung eines Nahverkehrsplans durch den Aufgabenträger vor, in welchem folgende Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs festgelegt werden:

- die verkehrspolitische Ziele,
- das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie der Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr,
- die Fahrplangestaltung, die Bedienungshäufigkeit, die Taktdichte und die Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten,
- Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen,
- die Tarifgestaltung einschließlich Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich,
- die Vertriebssysteme,
- die bauliche Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschließlich ihres Umfeldes, Haltestellen und zentralen Umsteigeanlagen,
- Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
- die Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen,

- die Einhaltung von Tariftreue durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.

Beratend mitwirken sollen an der Aufstellung folgende Organe:

- die betroffenen kreisangehörigen Städte, Verbandsgemeinden und verbandsfreien Gemeinden,
- der zuständige Zweckverband nach § 6 Abs. 3,
- der Landesbetrieb Mobilität,
- die betroffenen Verkehrsunternehmer,
- die zuständige Industrie- und Handelskammer,
- die örtlich tätigen Gewerkschaften,
- die örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände,
- die örtlich tätigen Verbände behinderter Menschen.

Der Nahverkehrsplan soll spätestens nach Ablauf von fünf Jahren fortgeschrieben werden.

Nach § 4 des Landesgesetzes zur Schaffung tariftreuerechtlicher Regelungen vom 1. Dezember 2010 (LTTG) dürfen öffentliche Aufträge über Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs nur an solche Unternehmen vergeben werden, die sich bei der Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Beschäftigten mindestens den von einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt zu zahlen. Diese Regelung gilt auch im freigestellten Verkehr und für Subunternehmer von Inhabern einer Linienverkehrsgenehmigung. Die Tariftreue ist dementsprechend bei Dienstleistungsaufträgen und Vergabeverfahren zu prüfen.

2.4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Bei der VO (EG) Nr. 1370/2007 (vom 23.10.2007) handelt es sich um eine ÖPNV-bezogene EU-Verordnung. Sie schafft einen speziellen Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen.

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 ersetzt die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/1969 und (EWG) Nr. 1107/70, die bisher die europarechtliche Grundlage für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten bildeten. Mit dem Inkrafttreten des novellierten PBefG am 1. Januar 2013 konnten bestehende Rechtsunsicherheiten zwischen europäischem und nationalem Recht aufgelöst werden.

2.5 Satzung und Richtlinien des Rhein-Hunsrück-Kreises über die Schülerbeförderung

Die Ausgestaltung des Schülerverkehrs im Rhein-Hunsrück-Kreis wird durch die Satzung (vom 13.06.2012) und die Richtlinien (vom 27.01.2014) über den Schülerverkehr geregelt. Grundlegend ist die Forderung nach einer weitgehenden Integration des Schülerverkehrs in die Angebote des ÖPNV. Sie beschreiben die Voraussetzungen für eine Übernahme der Fahrtkosten für Schüler und definieren Qualitätskriterien, nach denen die Schülerbeförderung funktionieren soll. Im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans werden diese Vorgaben als Mindestanforderung an den Schülerverkehr übernommen.

3 Planerische Leitbilder des Nahverkehrsplans

Wesentliche Aspekte, die den planerischen Ansätzen zur Fortschreibung des NVP zugrunde lagen:

- Stärkung des ÖPNV im Freizeitverkehr
- Gewinnung neuer Nutzergruppen
  (Freizeit-, Besorgungsverkehre, Gelegenheitsnutzer)
- Reaktion auf demographische Veränderungen
- Anpassung des ÖPNV an die speziellen Anforderungen von Senioren
- Anpassung des ÖPNV an die Veränderungen des Bedarfs der Schülerbeförderung

Durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird es den Aufgabenträgern erleichtert, Verkehrsleistungen zweckmäßig auszuschreiben, zu vergeben und angemessen zu betreiben. Des Weiteren ist zu erwarten, dass für „marktinitiierte“ (bisher: „eigenwirtschaftliche“ bzw. „kommerzielle“) Verkehre eindeutige Regelungen festgesetzt werden.

Die Vorgaben dieses Nahverkehrsplans können aufgrund des Charakters als Rahmenplan nicht bis in die Ebene der Detail- und Feinplanung vordringen. Dies ist weder möglich noch zweckmäßig. Sie werden so formuliert, dass sie einen angemessenen Ermessens- und Handlungsfreiraum für mögliche, derzeit noch nicht erkennbare Veränderungen im Gültigkeitszeitraum des NVP belassen.

Ein wesentliches Kriterium für die Vorhaltung von ÖPNV-Angeboten wird auch in Zukunft ihre Finanzierbarkeit und Finanzierungssicherheit darstellen. Der öffentliche Nahverkehr trägt sich – von sehr wenigen Ausnahmen abgesehen – nicht alleine über die Fahrscheinentgelte. Die öffentliche Hand trägt in betriebswirtschaftlicher Betrachtung über Zuschüsse und Ausgleichszahlungen mehr als die Hälfte zur Deckung der Kosten des Systems bei. Bei volkswirtschaftlicher Betrachtung ist der Nutzen des ÖPNV als weitaus positiver einzustufen.

Es verbleibt auch für diesen NVP, den schmalen Grat zu gehen, durch ein gutes und dichtes Angebot wirksame Anreize für alle Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, weiterhin Busse und Bahnen zu nutzen, von Individual- auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, mit der Fahrschein- bzw. Tarifausgestaltung dieses Ziel nicht zu konterkarieren und dennoch die Tarifergiebigkeit auf einem möglichst hohen Niveau zu halten.

II Bestandsaufnahme

1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die räumliche Struktur bildet einen wesentlichen Einflussfaktor für das Verkehrsaufkommen eines Gebietes. Zusammen mit dem Verkehrsangebot und den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung im Untersuchungsraum bestimmt sie die Verkehrsnachfrage. Im Folgenden sind wesentliche Daten zur Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur wiedergegeben.

1.1 Lage im Raum

Der Rhein-Hunsrück-Kreis liegt in Rheinland-Pfalz links des Rheins. Der Kreis umfasst eine Fläche von 991 km².

An ihn grenzen im

- Osten auf der rechten Rheinseite der Rhein-Lahn-Kreis,
- Süden die Landkreise Mainz-Bingen, Bad Kreuznach und Birkenfeld,
- Westen und Nordwesten die Landkreise Bernkastel-Wittlich, Cochem-Zell und Mayen-Koblenz.

1.2 Verwaltungstechnische und raumstrukturelle Gliederung

1.2.1 Administrative Gliederung

Der Rhein-Hunsrück-Kreis wird durch eine verbandsfreie Stadt und sechs Verbandsgemeinden mit 136 verbandsangehörigen Gemeinden gebildet:

- die verbandsfreie Stadt Boppard
- die Verbandsgemeinden Emmelshausen, Kastellaun, Kirchberg, Rheinböllen, St. Goar-Oberwesel und Simmern.

1.2.2 Zentrale Orte

Gemäß des Regionalen Raumordnungsplans der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald[1] und des Landesentwicklungsprogramms des Landes Rheinland-Pfalz basiert die regionale Planung und Entwicklung auf einem System von Zentralen Orten (Ober-, Mittel- und Grundzentren).

Nach den zentralörtlichen Funktionen sind die Kommunen im Rhein-Hunsrück-Kreis wie folgt eingestuft:

- Oberzentren
  Im Kreisgebiet selbst findet sich kein Oberzentrum. Derartige Funktionen werden von der Stadt Koblenz und im südöstlichen Kreisgebiet teilweise von der Landeshauptstadt Mainz erfüllt.

[1] Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald 2006: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald.

- Mittelzentren
  Die verbandsfreie Stadt Boppard sowie als kooperierende Mittelzentren die verbandsangehörigen Städte Kastellaun, Simmern und St. Goar im mittelzentralen Verbund mit St. Goarshausen im Rhein-Lahn-Kreis.

- Grundzentren
  Die verbandsangehörigen Städte Emmelshausen, Kirchberg, Oberwesel, Rheinböllen sowie als grundzentraler Verbund die verbandsangehörigen Gemeinden Sohren und Büchenbeuren.

Aus dem Zentrale-Orte-System ergeben sich Verknüpfungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchieebenen. Für die ÖPNV-Planung relevant sind hierbei besonders folgende Verknüpfungen, welche einen Ort an den nächsten Ort mit höherer Zentralität anbinden bzw. die zentralen Orte untereinander verbinden (siehe Abbildung II-1):

- Mittelzentrum – Oberzentrum
- Mittelzentrum – Mittelzentrum
- Grundzentrum – Mittelzentrum
- Nichtzentraler Ort – Grundzentrum

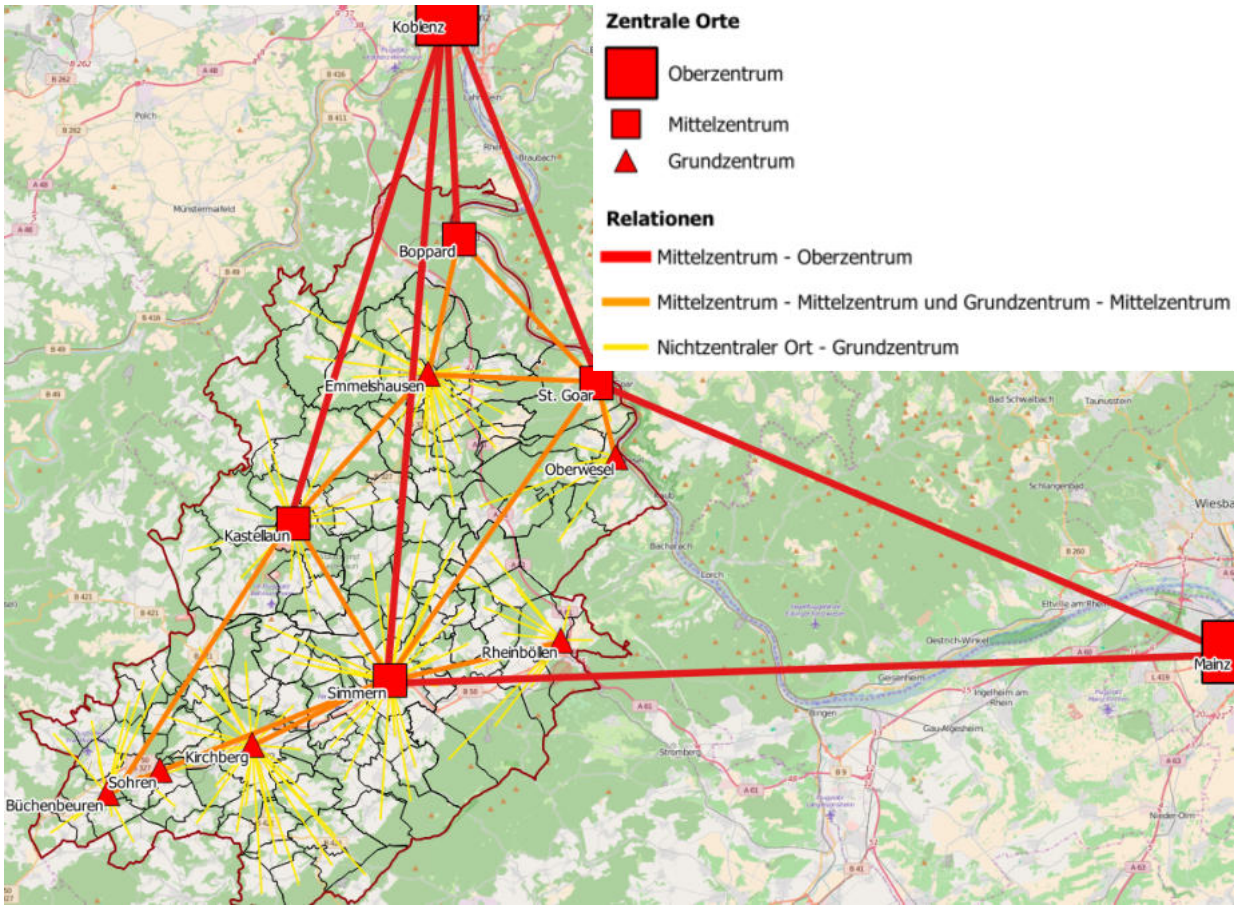


Abbildung II-1: Zentrale Orte und Relationen

[Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Open Street Map]

1.3 Ausgewählte Strukturdaten

1.3.1 Bevölkerung: Stand und Prognose

Im Rhein-Hunsrück-Kreis leben ca. 102 000 Menschen. Die Einwohnerdichte beträgt 103 Einwohner pro km², was weit unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 226 Einwohnern pro km² liegt, wobei sich die Einwohnerdichten der einzelnen Gemeinden teilweise erheblich unterscheiden (siehe Abbildung II-2). Die folgende Tabelle gibt die Einwohnerzahlen der verbandsfreien Stadt und der Verbandsgemeinden, ihre demographische Zusammensetzung und ihre prognostizierte Entwicklung wieder.

	2013					Prognose 2035			
	Einwohner	Einwohner pro km²	Anteil unter 20-Jährige	Anteil über 65-Jährige	Veränderung Einwohner 2000-2013	Einwohner	Anteil unter 20-Jährige	Anteil über 65-Jährige	Veränderung Einwohner 2013-2035
Stadt Boppard	15 181	202	17%	25%	-7,3%	13 421	13%	30%	-11,6%
VG Emmelshausen	14 496	107	19%	20%	-2,1%	13 343	13%	33%	-8,0%
VG Kastellaun	15 539	86	19%	21%	-5,1%	13 597	14%	31%	-12,5%
VG Kirchberg	19 695	86	19%	20%	-5,1%	17 589	15%	27%	-10,7%
VG Rheinböllen	10 091	93	19%	19%	+0,6%	9 781	14%	31%	-3,1%
VG St. Goar-Oberwesel	8 940	91	16%	25%	-9,5%	7 453	12%	29%	-16,6%
VG Simmern	17 912	108	19%	20%	-2,6%	16 289	15%	30%	-9,1%
Rhein-Hunsrück-Kreis	**101 854**	**103**	**19%**	**21%**	**-4,5%**	**91 473**	**14%**	**30%**	**-10,2%**

Tabelle II-1: Bevölkerung in den Kommunen 2013 und Prognose für 2035

[Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2012: Vierte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung; Statistisches Bundesamt 2013: Gemeinden in Deutschland mit Bevölkerung am 31.12.2013]

Der Trend fallender Einwohnerzahlen wird voraussichtlich auch im Prognosezeitraum bis 2035 (und darüber hinaus) anhalten. Damit einher geht auch eine Alterung der Bevölkerung, deutlich sichtbar am fallenden Anteil jüngerer Menschen an allen Einwohnern bei einem steigenden Anteil älterer Menschen. Aus der demographischen Entwicklung werden auch neue Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und veränderte Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr folgen.

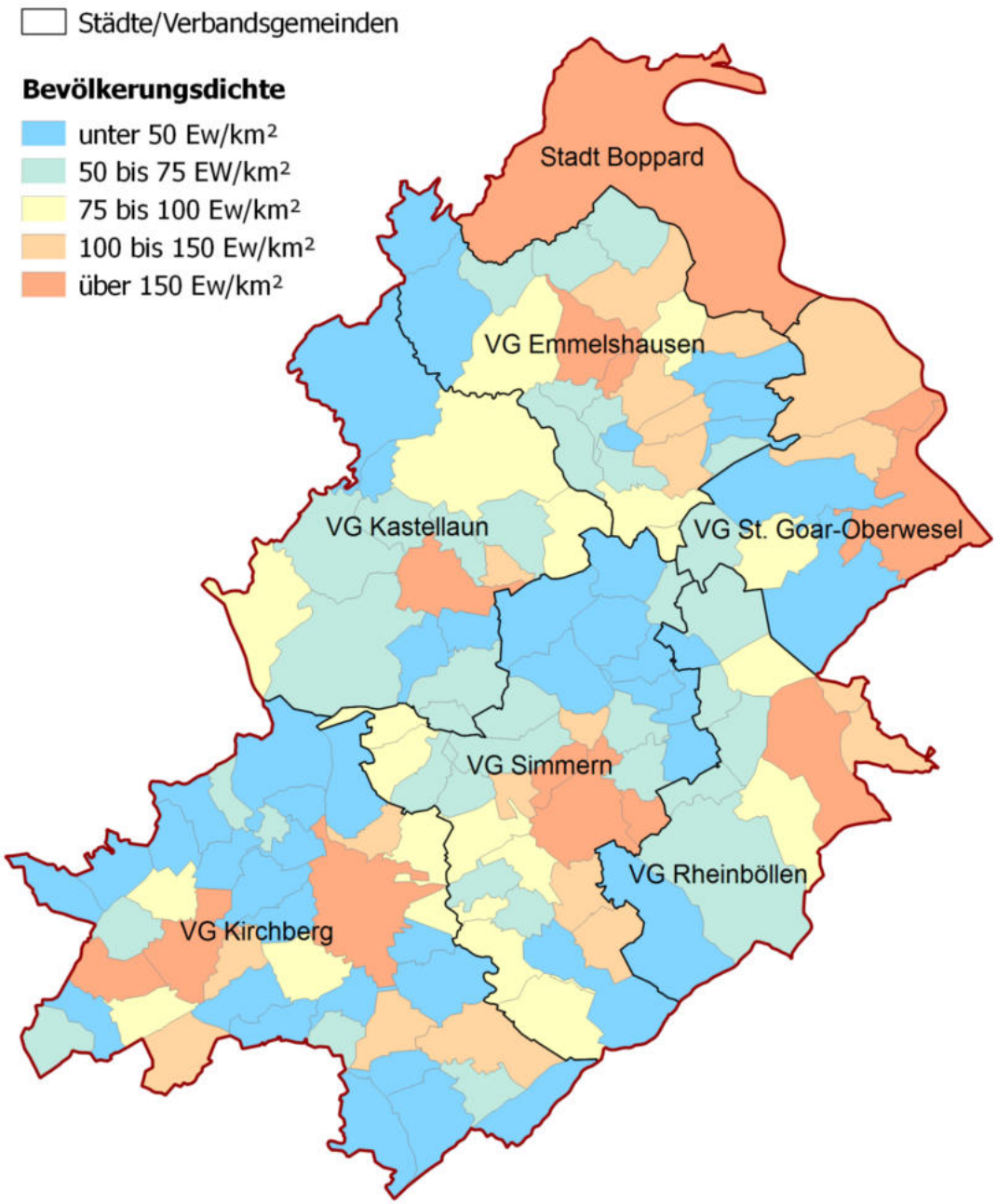


Abbildung II-2: Bevölkerungsdichte nach Gemeinden

[Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Open Street Map]

1.3.2 Beschäftigung: Arbeitsplätze und Pendlerströme

Die Zahl der Erwerbstätigen im Landkreis Rhein-Hunsrück-Kreis beträgt gut 51 000 Personen, was einem Zuwachs von etwa 3 000 Personen seit dem Jahr 2000 entspricht.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Rhein-Hunsrück-Kreis beträgt etwa 33 500. Der Kreis weist ein negatives Pendlersaldo von etwa 4 600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf. 9 100 Menschen pendeln in den Rhein-Hunsrück-Kreis, 13 700 Menschen pendeln aus dem Rhein-Hunsrück-Kreis, 24 300 Menschen wohnen und arbeiten im Rhein-Hunsrück-Kreis. Die wichtigsten Pendlerziele und -herkunftsorte sind in der nachfolgenden Tabelle II-2 wiedergegeben.

	Auspendler aus dem Rhein-Hunsrück-Kreis	Einpendler in den Rhein-Hunsrück-Kreis
Landkreis Bad Kreuznach	1 269	1 084
Landkreis Cochem-Zell	490	1 027
Landkreis Birkenfeld	168	962
Landkreis Mayen-Koblenz	828	931
Landkreis Mainz-Bingen	797	460
Stadt Koblenz	2 884	548

Tabelle II-2: Ein- und Auspendler aus und in den Rhein-Hunsrück-Kreis

[Bundesagentur für Arbeit 2014: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden]

Innerhalb des Rhein-Hunsrück-Kreises liegen die Beschäftigungsschwerpunkte in den Verbandsgemeinden Simmern und Kirchberg sowie in der Stadt Boppard (Tabelle II-3).

	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (2014)	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro 1000 Einwohner (2014)
Stadt Boppard	5 631	371
VG Emmelshausen	3 410	235
VG Kastellaun	4 118	265
VG Kirchberg	6 227	316
VG Rheinböllen	2 444	242
VG St. Goar-Oberwesel	2 514	281
VG Simmern	9 244	516
Rhein-Hunsrück-Kreis	**33 588**	**330**

Tabelle II-3: Beschäftigte in den Kommunen des Rhein-Hunsrück-Kreises

[Bundesagentur für Arbeit 2014: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte . Gemeindedaten]

1.4 Schulen

Der Schülerverkehr als wichtiger Bestandteil des ÖPNV im Rhein-Hunsrück-Kreis ist besonders auf die Schulstandorte im Kreisgebiet ausgerichtet. Derzeit bestehen folgende Schulen (Tabelle II-4):

Schule	Schulform	Ort	Schülerzahl
Stadt Boppard			
Berufsbildende Schule Boppard	Berufsbildende Schule	Boppard	1 220
Helene-Pagès-Schule	Förderschule (Schwerpunkt Lernen)	Buchenau	52
Grundschule Bad Salzig	Grundschule	Bad Salzig	125
Grundschule Buchholz	Grundschule	Buchholz	175
Michael-Thonet-Schule	Grundschule	Boppard	175
Staatliches Kant-Gymnasium	Gymnaisum	Boppard	691
Bischöfliche Realschule Marienberg	Staatlich anerkannte Privatschule	Boppard	375
Fritz-Straßmann-Schule	Realschule Plus (integrativ)	Boppard	222

Schule	Schulform	Ort	Schülerzahl
VG Emmelshausen			
IGS Emmelshausen	Integrierte Gesamtschule	Emmelshausen	616
Grundschule Pfalzfeld	Grundschule	Pfalzfeld	80
Grundschule Gondershausen	Grundschule	Gondershausen	69
Grundschule Halsenbach	Grundschule	Halsenbach	117
Grundschule Emmelshausen	Grundschule	Emmelshausen	209
VG Kastellaun			
IGS Kastellaun	Integrierte Gesamtschule	Kastellaun	1 313
Grundschule Mastershausen	Grundschule	Mastershausen	54
Grundschule Gödenroth	Grundschule	Gödenroth	61
Grundschule Kastellaun	Grundschule	Kastellaun	282
Theodor-Heuss-Schule	Förderschule (Schwerpunkt ganzheitliche und motorische Entwicklung)	Kastellaun	94
Adolf-Reichwein-Schule	Grundschule	Beltheim	89
Waldorfschule	Staatlich anerkannte Privatschule	Kastellaun	95
Grundschule Mörsdorf	Grundschule	Mörsdorf	15
VG Kirchberg			
Realschule Plus Sohren-Büchenbeuren	Realschule Plus (integrativ)	Sohren	342
Fachoberschule Sohren-Büchenbeuren	Fachoberschule	Sohren	34
Kooperative Gesamtschule Kirchberg	Kooperative Gesamtschule	Kirchberg	973
Grundschule Sohren	Grundschule	Sohren	159
Soonwaldschule	Grundschule	Gemünden	144
Grundschule Kirchberg	Grundschule	Kirchberg	301
Grundschule Büchenbeuren	Grundschule	Büchenbeuren	179
VG Rheinböllen			
Puricelli Realschule Plus	Realschule Plus (integrativ)	Rheinböllen	199
Grundschule Rheinböllen	Grundschule	Rheinböllen	264
Grundschule Riesweiler	Grundschule	Riesweiler	61
Grundschule Argenthal	Grundschule	Argenthal	77
VG St. Goar-Oberwesel			
Heuss-Adenauer Mittelrhein-Realschule plus	Realschule Plus (kooperativ)	Oberwesel	470
Rheinfelsschule	Grundschule	St. Goar	58
Elfenlay-Grundschule	Grundschule	Oberwesel	180

Schule	Schulform	Ort	Schülerzahl
VG Simmern			
Realschule Plus Simmern	Realschule Plus (integrativ)	Simmern	464
Herzog-Johann-Gymnasium	Gymnasium	Simmern	1 160
Dr.-Kurt-Schöllhammer-Schule	Grundschule	Simmern	240
Rottmannschule	Grundschule	Simmern	318
Berufsbildende Schule Simmern	Berufsbildende Schule	Simmern	2 038
Hunsrückschule	Förderschule (Schwerpunkt Lernen und sozial-emotionale Entwicklung)	Simmern	159

Tabelle II-4: Schulen im Rhein-Hunsrück-Kreis mit Schülerzahlen im Schuljahr 2015/2016

[Daten des Rhein-Hunsrück-Kreises]

Insgesamt besuchen im 10 657 Schüler die allgemeinbildenden Schulen im Rhein-Hunsrück-Kreis. Hinzu kommen 3 292 Schüler an der Berufsbildenden Schulen im Kreisgebiet.

Die Schülerverflechtungen innerhalb des Rhein-Hunsrück-Kreis sind sehr komplex. Während Grundschulen ein weitgehend konzentrisches Einzugsgebiet haben und vor allem die umliegenden Ortsgemeinden bzw. Stadt- und Ortsteile versorgen, hat die weitgehend freie Schulwahl bei den weiterführenden Schulen zu einem stark verzweigten Netzwerk von Verflechtungen zwischen Wohnorten und Schulen geführt.

2 Verkehrsnetz

Die Straßen- und Schieneninfrastruktur bildet die Grundlage für alle Planungen des öffentlichen Verkehrs.

2.1 Straßennetz

Der Rhein-Hunsrück-Kreis wird durch eine große Anzahl von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen erschlossen. Die wichtigsten Straßenverbindungen werden mit ihren Relationen nachfolgend skizziert.

2.1.1 Autobahn

- A61 Niederländische Grenze – Mönchengladbach – Rheinböllen – Koblenz – Ludwigshafen

2.1.2 Bundesstraßen

- B9 Niederländische Grenze – Köln – Koblenz – Boppard – St. Goar – Mainz – Französische Grenze
- B50 Rheinböllen – Simmern – Flughafen Hahn – Wittlich – Bitburg - Luxemburgische Grenze
- B327 Koblenz – Emmelshausen – Kastellaun – Kappel / Wahlenau – Hermeskeil
- B421 Belgische Grenze – Daun – Zell – Kirchberg – Gehlweiler – Simmertal

2.2 Busverkehr

2.2.1 Klassischer Busverkehr

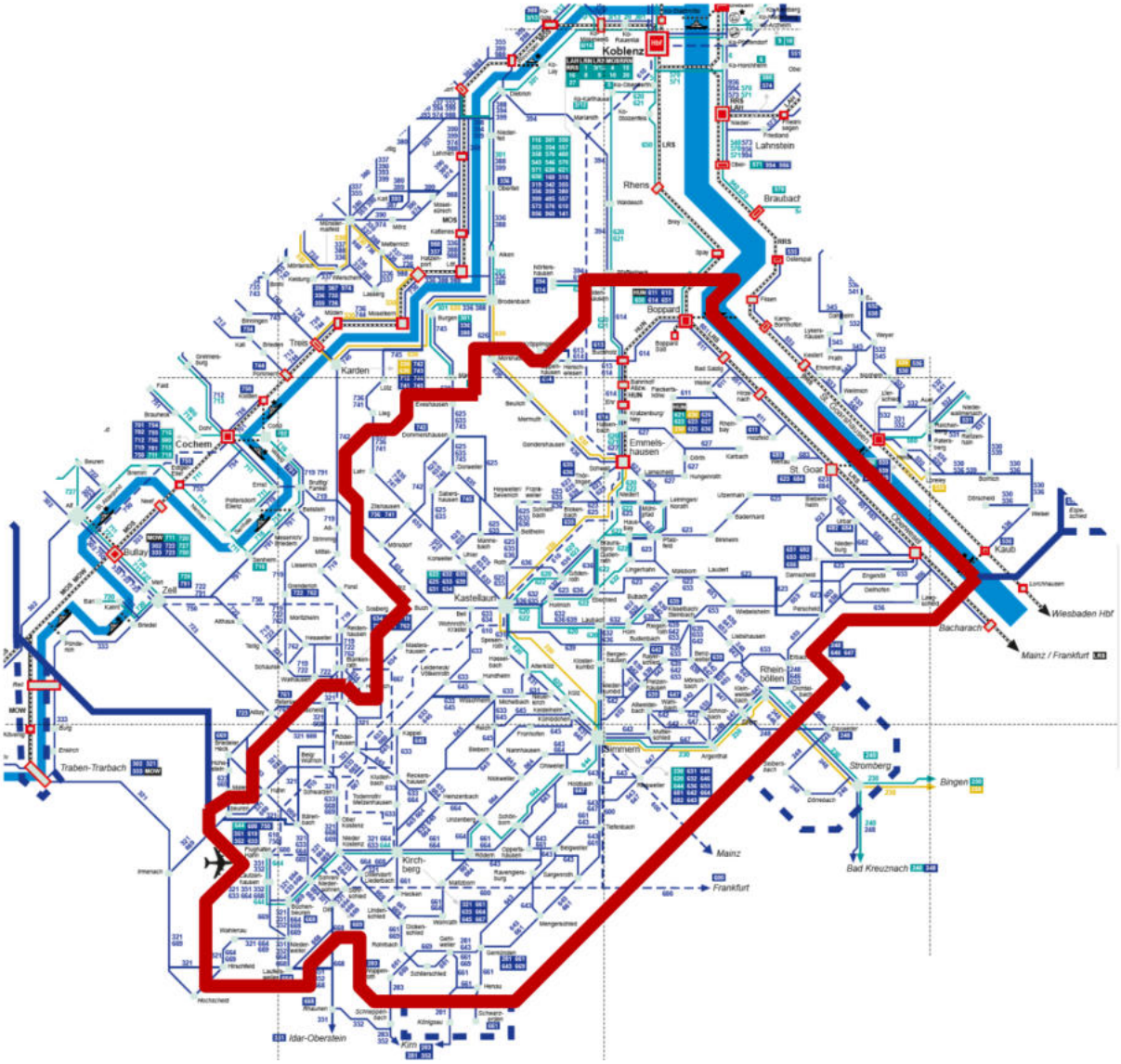


Abbildung II-3: Buslinniennetz im Rhein-Hunsrück-Kreis 2015

[Verkehrsverbund Rhein-Mosel 2015]

Der Zugang zum Bus erfolgt über 493 fest eingerichtete Haltestellen entlang des Straßennetzes.

Im Rhein-Hunsrück-Kreis verkehren derzeit 51 Buslinien. Einige dieser Linien dienen vorwiegend dem Schülerverkehr und verkehren ausschließlich an Schultagen. An Samstagen verkehren 17 Linien, an Sonntagen 12 Linien. Darüber hinaus verkehren zwei Nachtbuslinien. Eine Übersicht der Linien gibt Abbildung II-3.

2.2.2 Flexible Bedienformen des Busverkehrs

Bei flexiblen Bedienformen richtet sich das Fahrtenangebot nach dem spezifischen zeitlichen und räumlichen Mobilitätsbedarf. Die Fahrten finden also nur nach einer Fahrtbestellung durch den Kunden und nur auf der nachgefragten Start-Ziel-Beziehung statt.

Diese Bedienform eignet sich dementsprechend für Räume oder Zeiten mit geringem Fahrgastaufkommen, in denen nicht mit einer kontinuierlichen Nachfrage gerechnet werden kann. Gleichzeitig kann ein Mindestmaß an Mobilitätsdienstleistungen im Sinne der Daseinsvorsorge sichergestellt werden. Die jeweilige Ausgestaltung dieser Angebote variiert stark.

Im Rhein-Hunsrück-Kreis wird auf mehreren Linien ein Anruf-Linienbus eingesetzt. Dieser verkehrt nach einem festen Fahrplan. Der Fahrtwunsch muss im Voraus telefonisch angemeldet werden. Es gilt der VRM-Tarif. Darüber hinaus bestehen in der Verbandsgemeinde St. Goar-Oberwesel sowie in der Stadt Boppard als ANDI bezeichnete Angebote, auf die der VRM-Tarif der Höhe nach angewendet wird. Der ANDI muss ebenfalls telefonisch vorbestellt werden und verkehrt nur außerhalb der Fahrplanlagen des sonstigen ÖPNV.

2.3 Schienennetz

Im Rhein-Hunsrück-Kreis existieren zwei regelmäßig genutzte Bahnstrecken. An den 10 Bahnhöfen und Haltepunkten im Kreis halten hauptsächlich Züge des Regionalverkehrs. In Boppard Hbf. halten in Tagesrandstunden einzelne IC-Fernzüge der Deutschen Bahn. Zugang zum vertakteten Fernverkehr bieten die Hauptbahnhöfe in Koblenz und Mainz außerhalb des Kreisgebietes.

Im Kreisgebiet liegen folgende Bahnstrecken:

KBS 471 – Linke Rheinstrecke: Köln – Bonn – Koblenz – St. Goar – Bingen – Mainz

Der Regional-Express RE2 der DB Regio verkehrt alle zwei Stunden zwischen Koblenz und Frankfurt a.M. und hält im Rhein-Hunsrück-Kreis in Boppard Hbf. und Oberwesel.

Die Mittelrheinbahn RB32 der trans regio verkehrt stündlich zwischen Mainz und Koblenz mit Durchbindung bis Köln und hält im Rhein-Hunsrück-Kreis an allen Bahnhöfen und Haltepunkten entlang der Strecke.

KBS 479 – Hunsrückbahn: Boppard – Buchholz – Emmelshausen

Die Regionalbahn-Linie RB37 der Rhenus Veniro verkehrt stündlich und im Schülerverkehr zwischen Boppard-Süd und Boppard Hbf. Die Linie hält an allen Unterwegsbahnhöfen.

Darüber hinaus besteht der politische Wille zur Reaktivierung der Hunsrückquerbahn zwischen Langenlonsheim und dem Flughafen Hahn. Eine Wiederinbetriebnahme des regulären Zugverkehrs wurde mehrmals verschoben und ist derzeit nicht absehbar.

2.4 Fähren

2.4.1 Rheinfähre Boppard

Die Rheinfähre zwischen Filsen und Boppard verkehrt werktags ab 6:30 Uhr und am Wochenende ab 8:00 Uhr bis mindestens 19 Uhr, im Sommer bis 22 Uhr alle 20 Minuten. Es gilt der VRM-Tarif.

2.4.2 Rheinfähre Loreley

Die Rheinfähre zwischen Sankt Goarshausen und Sankt Goar verkehrt montags bis freitags von 5:30 Uhr bis 21 Uhr, samstags von 6:20 Uhr bis 21 Uhr und sonntags von

7:20 Uhr bis 21 Uhr. Zwischen Mai und September liegt der Betriebsschluss jeweils bei 22:30 Uhr. Die Fähre verkehrt alle 20 Minuten, an Wochenenden und Feiertagen teilweise im dichteren Takt. Es gilt der VRM-Tarif.

2.4.3 Rheinfähre Kaub

Die Rheinfähre zwischen Oberwesel und Bacharach verkehrt werktags von 6 bis 19 Uhr, samstags ab 7 Uhr, sonntags ab 8 Uhr bis 19 Uhr, im Sommer bis 20 Uhr alle 10 bis 15 Minuten. Die Rheinfähre Kaub ist nicht Teil des Verbundtarifs des VRM.

2.5 Barrierefreiheit

Bisher ist der öffentliche Personennahverkehr im Rhein-Hunsrück-Kreis nicht vollständig barrierefrei nutzbar, auch wenn bereits einzelne Haltestellen entsprechend ausgebaut und teilweise niederflurige Busse im Einsatz sind.

2.6 Tarif

Der Rhein-Hunsrück-Kreis ist Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), welcher außerdem die Stadt Koblenz und die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, den Rhein-Lahn-Kreis und den Westerwaldkreis umfasst. Auf allen Nahverkehrsrelationen innerhalb des Kreisgebietes sowie in das restliche Verbundgebiet (außer dem Westerwaldkreis, der den VRM-Tarif derzeit noch nicht anwendet) gilt der VRM-Tarif. Der Fahrpreis bemisst sich aus der Anzahl der durchfahrenen Tarifwaben.

Bei Fahrten über die Verbundgrenze (in den Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN) in die Landkreise Birkenfeld, Bad Kreuznach und Mainz-Bingen sowie in den Verkehrsverbund Region Trier (VRT) in den Landkreis Bernkastel-Wittlich) hinweg gelten Übergangstarife oder Haustarife der Verkehrsunternehmen.

3 Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2011

Der Nahverkehrsplan 2011 des Rhein-Hunsrück-Kreises schlägt mehrere Verbesserungen für den ÖPNV vor. Im Folgenden werden zentrale Maßnahmen auf ihren Umsetzungsstand hin untersucht.

3.1 Verbesserte Erschließung

Erschließung Rheinböllen

Der zusätzliche Halt an der Haltestelle Grundschule/Feuerwehrgerätehaus wurde im Sommer 2012 eingerichtet.

Erschließung Neubaugebiet Schlossfeld in Oberwesel

Aufgrund mangelnder Infrastruktur konnte keine neue Haltestelle eingerichtet werden.

3.2 Schülerverkehr

Anbindung Blankenrath /Panzweiler zur Kooperativen Gesamtschule Kirchberg

Hier wurde die Linie 667 neu eingerichtet und auf die Zubringerverkehre aus dem Raum Panzweiler abgestimmt.

Neue Verbindungen aus dem Raum Gemünden zur Realschule Plus Sohren-Büchenbeuren

Hier wurde die Linie 669 erweitert und somit eine Direktanbindung für die Ortsgemeinden Gemünden, Woppenroth und Dickenschied an die Realschule Plus Sohren/Büchenbeuren ermöglicht. Für die Ortsgemeinden Mengerschied und Ravengiersburg liegt die nächstgelegene Realschule Plus in Simmern, sodass eine Direktanbindung nach Sohren/Büchenbeuren nicht erforderlich ist.

III Anforderungsprofil

1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

Das Anforderungsprofil formuliert die konkreten Vorstellungen und Zielvorgaben des Aufgabenträgers Rhein-Hunsrück-Kreis für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Rhein-Hunsrück-Kreis, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird. Im Angebotskonzept werden die allgemeinen Zielvorgaben des Anforderungsprofils mittels konkreter Maßnahmen operationalisiert. Von der Struktur und von den Inhalten her liegt diesem Nahverkehrsplan ein Anforderungsprofil zugrunde, das mit jenen des zeitparallel erstellten ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord in weiten Teilen deckungsgleich ist. Bei einigen Themenfeldern fallen die Vorgaben in den einzelnen Anforderungsprofilen jedoch in Details unterschiedlich aus, um lokalen Besonderheiten und Prioritätensetzungen besser Rechnung zu tragen.

Im vorliegenden Anforderungsprofil werden ebenfalls Zielsetzungen mit aufgeführt, die in die Zuständigkeit des Zweckverbandes SPNV-Nord als Aufgabenträger für den SPNV bzw. in die Zuständigkeit des VRM als Verbundgesellschaft fallen. Dies betrifft im Wesentlichen das Bedienkonzept im SPNV, künftige Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Mindeststandards für Bahnstationen und den Tarif. Die Themen Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb fallen ebenfalls größtenteils dem VRM zu. Durch die nachrichtliche Übernahme in den vorliegenden Nahverkehrsplan soll ein Gesamtbild der Vorstellungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Gebiet des Rhein-Hunsrück-Kreises entstehen, um eine isolierte Betrachtung nur derjenigen Bestandteile des ÖPNV-Systems zu vermeiden, die unmittelbar in den Zuständigkeitsbereich des Rhein-Hunsrück-Kreises als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV fallen. Weiterführende Vorgaben des VRM finden sich nachrichtlich in den Anlagen III-2 bis III-5.

Im Anforderungsprofil erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines ÖPNV-Angebotes, das den gewünschten Umfang und die geforderte Qualität für alle Angebotsbestandteile aus Sicht des Aufgabenträgers Rhein-Hunsrück-Kreis im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt. Daraus leitet sich schließlich die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen, da mit dem Nahverkehrsplan das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht des Rhein-Hunsrück-Kreises festgelegt wird, das die Genehmigungsbehörde gemäß §§ 13 Abs. 2a; 8 Abs. 3 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen zu beachten hat.

2 Grundziele und Leitbilder

2.1 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit

Das ÖPNV-System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundenem ÖPNV, ist auf die Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum ausgerichtet und deshalb ebenso Bestandteil des Gesamtverkehrssystems einer Region, wie der nichtmotorisierte und motorisierte Individualverkehr. Die verkehrlichen Aufgaben und Funktionen des öffentlichen Verkehrssystems lassen sich nicht auf einzelne Zielverkehrspunkte oder Wegezwecke reduzieren, sondern sind vielfältiger Natur, wie aus den folgenden Zitaten hervorgeht.

Das rheinland-pfälzische Landesgesetz über den öffentlichen Nahverkehr ordnet die Ziele für den ÖPNV wie folgt ein [§ 2 NVG]:

> *„Der öffentliche Personennahverkehr soll in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellen. Er soll eine Grundversorgung mit Verkehrsleistungen auch in den dünn besiedelten Räumen gewährleisten und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen."*

Ähnlich äußert sich der Regionale Raumordnungsplan für die Region Mittelrhein-Westerwald [*Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald* 2006, S. 32]:

> *„Der öffentliche Verkehr ist in den ländlichen Räumen, besonders in den dünnbesiedelten ländlichen Räumen, aus Gründen der Daseinsvorsorge aufrecht zu erhalten."*

2.2 Anforderungen durch demographische Entwicklungen

Die verlässliche Erreichbarkeit von Städten und Gemeinden durch zeitgemäße öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote ist eine unter mehreren Möglichkeiten zur Stabilisierung der Attraktivität einer Region als Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort, die sich in jüngerer Vergangenheit und in Zukunft verstärkt mit Bevölkerungsabnahmen und demographischen Wandlungsprozessen konfrontiert sieht.

Die Aufgabenträger werden die einzelnen Komponenten des ÖPNV-Systems auf veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen und auf ein sich wandelndes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sukzessive abstimmen müssen.

Der Einwohnerrückgang in einer Region tritt besonders bei den Altersstufen der Schüler und Auszubildenden auf, den Hauptnutzern des ÖPNV-Systems, nicht nur für Fahrten zu den Schulen und Ausbildungsstätten, sondern auch in der Freizeit. Damit einher geht ein Wegfall von Einnahmen aus Schülerzeitkarten und gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr.

Die Auswirkungen des demographischen Wandels im Nachfragesegment beruflich induzierter Wege auch im ÖPNV richten sich nach der Beschäftigungs- oder Erwerbstätigenquote. Diese kann trotz zurückgehender Bevölkerung konstant bleiben oder noch zunehmen, weil die Erwerbstätigkeit unter den Personen im erwerbsfähigen Alter zunimmt, z. B. durch einen Anstieg der Erwerbstätigkeitsquote bei Frauen oder durch einen strukturell bedingten Rückgang der Erwerbslosigkeit. Dennoch kann mit einem Abflachen der nachfrageseitigen – und als Konsequenz daraus auch der angebotsseitigen –

Verkehrsspitzen gerechnet werden, da auch im Berufsverkehr flexible Arbeitsverhältnisse und -zeiten Effekte zeigen.

Die im gleichen Zuge anwachsende Gruppe der Senioren wird das schwindende Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter den Kindern und Jugendlichen nicht vollständig ersetzen, denn im Vergleich zu allen früheren Generationen sind die heutigen und künftigen Senioren zwar wesentlich „mobiler", damit einher geht aber auch eine höhere Affinität zum Motorisierten Individualverkehr (MIV). Diese Entwicklung beruht insbesondere auf den Zunahmen von Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit bei Seniorinnen. Aber mit steigendem Alter nehmen Einschränkungen in der Mobilität zu, die das Führen eines Pkw erschweren oder gar unmöglich machen. Daher ist ein seniorengerechtes Angebot erforderlich, vor allem hinsichtlich der Anforderungen an Bedienung, Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen und Marketing.

Im Allgemeinen zeigt sich auf der Seite der Verkehrsnachfrage, dass es bei abnehmenden Bevölkerungszahlen zu einem Rückgang bei der Gesamtzahl der unternommenen Wege kommt (Gesamtverkehrsaufkommen nimmt ab) bei gleichzeitiger Zunahme der Wegelängen (Gesamtverkehrsleistung nimmt zu). Dies trifft ebenso auf den Ausbildungsverkehr zu, wenn Schulstandorte geschlossen werden. Auch die absehbare Zunahme der Ein-Personen-Haushalte und die Diffusion der Einkaufs- und Besorgungswege durch Auslagerung der Einkaufsstrukturen, z. B. durch Verlagerungen der Lebensmittelversorger aus den Ortszentren zum Ortsrand, bewirken eine Zunahme des Bedarfs an tangentialen Verkehrsverbindungen. Sowohl der Einkaufsverkehr zu peripheren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten als auch die Zunahme von Mobilitätsbedürfnissen abends und am Wochenende (Freizeitverkehr, soziale Kontakte) sind umso schwerer für den ÖPNV zu bündeln, desto geringer die Besiedlungsdichte ist.

Angesichts dieser Herausforderungen ist es für die Aufgabenträger umso wichtiger, den Nutzern des öffentlichen Verkehrssystems ein verständliches und nachvollziehbares Gesamtangebot zu unterbreiten, denn wahlfreie Gelegenheitsnutzer stellen andere Anforderungen an die Dienstleistung „ÖPNV" als Regelkunden im Berufsverkehr oder als „Zwangskunden" im Ausbildungsverkehr.

Essentielle Voraussetzungen für das angesprochene Gesamtangebot sind zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Verbindungen, die zudem regelmäßig und häufig über den Tag verteilt in Anspruch genommen werden können, weil sich das Verkehrsaufkommen nicht mehr auf einzelne Spitzenstunden konzentriert. Dazu gehören ebenso ein transparentes Tarifsystem, ein nutzungsfreundlicher Vertrieb sowie darauf abgestimmte Kunden- und Marktkommunikationen.

2.3 Ausreichende Bedienung

Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems steht die sog. „ausreichende Bedienung" der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV, auf die in einer Reihe von Bundes- und Landesgesetzen Bezug genommen wird (Regionalisierungsgesetz, rheinland-pfälzisches Nahverkehrsgesetz, Personenbeförderungsgesetz). Da diese Begrifflichkeit in den Gesetzen weder näher erläutert noch konkretisiert wird, ist der Nahverkehrsplan somit ein geeignetes Instrument, die „ausreichende Bedienung" für das Wirkungsgebiet eines Aufgabenträgers zu definieren.

In § 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) heißt es einleitend:

> *„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge."*

Den entsprechenden Wortlaut des PBefG findet man in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG, der verkürzt lautet, dass hinsichtlich *„[…] einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr […]"* Sorge zu tragen ist.

Das rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz schreibt in § 4 Abs. 1 zur ausreichenden Bedienung:

> *„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge."*

Mit der Operationalisierung dieses unbestimmten Rechtsbegriffs der „ausreichenden Bedienung" im Nahverkehrsplan werden durch den Aufgabenträger zwei Intentionen verfolgt:

- Durch den Aufgabenträger wird eine Festlegung dahingehend getroffen, was dieser in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur – in Abstimmung mit den dafür zuständigen Baulastträgern wie Städten und Gemeinden – und Verkehrsangebot als „ausreichend" bzw. „angemessen" im Sinne der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems und der Schaffung diesbezüglicher quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards ansieht. Bei dieser Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung" handelt es sich um ein Handlungskonzept unter Maßgabe des finanziellen Rahmens während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.
- Bei der Genehmigung einer Linie des straßengebundenen ÖPNV durch die Genehmigungsbehörden muss die Verkehrsleistung, also das Verkehrsangebot dieser Linie eine *„ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen"* (d. h. ausreichende Verkehrsbedienung) [§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG] aufweisen. Dabei kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht [vgl. §§ 13 Abs. 2a S. 1; 8 Abs. 3 S. 2 PBefG].

Nach dem Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße nehmen die Landkreise und kreisfreien Städte die Aufgabenträgerschaft als freie Selbstverwaltungsaufgabe im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wahr (§ 5 Abs. 1 NVG).

3 Barrierefreiheit im ÖPNV

Bei dem Begriff der „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrsbereich in der Außendarstellung nicht selten ausschließlich auf die Nutzergruppe der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer fokussiert. In der konsequenten Umsetzung von § 4 des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGG) vom 27. April 2002 umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen. Für diesen heterogenen Personenkreis ist in der Konsequenz die Möglichkeit einer eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. § 4 des BGG definiert Barrierefreiheit entsprechend:

> *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“*

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft, der damit einhergehenden steigenden Anzahl Hochbetagter und für Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems von zunehmender Bedeutung im Kontext eines gesellschaftlichen Konsenses. Auf das Erfordernis einer barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume weist § 8 Abs. 2 BGG hin:

> *„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“*

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.03.1961 in seiner aktuellen, novellierten Fassung vom 07.08.2013 sieht in § 8 Abs. 3 die Schaffung eines vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV mit Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen bis zum 1. Januar 2022 vor und verlangt die Wiedergabe dieses Ziels in allen Nahverkehrsplänen. Auch das rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz fordert in § 3 Abs. 7:

> *„Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Belange von behinderten und alten Menschen […] besonders berücksichtigt werden. Soweit die in Satz 1 genannten Bereiche noch nicht barrierefrei gestaltet sind, sollen sie schrittweise entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik so weit wie möglich barrierefrei umgestaltet werden.“*

Die entsprechenden Vorgaben des PBefG werden in einer Handreichung der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände weiter präzisiert[2]. Darüber hinaus enthält eine Handreichung des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demographie Hinweise zur Berücksichtigung von Aspekten zur Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen[3].

[2] Siehe Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014)
[3] Siehe Ministeriums für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demographie Rheinland-Pfalz (2013)

Der Rhein-Hunsrück-Kreis verfolgt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV die Entwicklung und Gestaltung eines für Mobilitätseingeschränkte vollständig „barrierefrei" nutzbaren ÖPNV.

Eine Barrierefreiheit für möglichst alle Benutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG und des PBefG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet ist nur langfristig und mit sehr hohem Investitionsaufwand zu erreichen. Vor dem Hintergrund bereits erfolgter oder eingeleiteter lokaler Schwerpunktsetzungen wird für den Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans das Ziel der Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV" im Kreisgebiet im Kontext mit der oben formulierten langfristigen Zielsetzung definiert.

Unter „weitgehend" wird hier verstanden, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Nutzer weitreichend im Kreisgebiet die Barrierefreiheit in der Nutzbarkeit des ÖPNV inklusive der Fahrgastinformationen gewährleistet wird. Dabei sind Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen einzubeziehen, vor allem in Innenstädten, an großen Einzelhandelsgeschäften sowie an Einrichtungen für behinderte bzw. alte Menschen. Aufgrund ihres höheren Fahrgastaufkommens sind Umsteigehaltestellen und Haltestellen des Schienenverkehrs für eine „weitgehend" barrierefreie Nutzung vorzusehen. Der Fokus liegt dabei auf Nutzern mit Rollstuhl, mit Geh- oder Sehbehinderung (Blinde) und/oder mit Gehörlosigkeit bzw. Schwerhörigkeit. In Bereichen des straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeuge und Haltestellen), in denen eine Barrierefreiheit (noch) nicht gewährleistet ist, sind Hilfestellungen durch das Fahrpersonal vorzusehen. Hilfestellungen können auch durch dritte Personen geleistet werden, um eine noch nicht umgesetzte Barrierefreiheit zu kompensieren, sofern es sich nicht um fahrzeuggebundene Einstiegshilfen handelt, die nur vom Fahrpersonal bedient werden dürfen.

Für die Erreichung der Zielsetzung ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel in Abstimmung mit den Behindertenvertretern ein tragfähiges Ausbau- und Modernisierungsprogramm anzustreben, das drei Handlungsrichtungen beinhaltet, deren Maßnahmen entlang einer Zeitschiene zu verteilen sind:

- Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes bzw. entsprechend der einschlägigen Vorschriften zwingend vorzusehen.
- Bei Umbauten an Verkehrsanlagen und an Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs zum Bahnsteig bzw. zur Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierungsmöglichkeit für Blinde bzw. Sehbehinderte und Gehörlose umzusetzen.
- Bei bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle, kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Wegeketten werden von „Informationsketten" begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind möglichst sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer darzureichen (sog. „Zwei-Sinne-Prinzip"). Die Informationssysteme sind vorzugsweise einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Im Allgemeinen sind zusätzliche „Barrieren" durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme zu vermeiden bzw. abzubauen. Visuelle, taktile und akustische Orien-

tierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

4 Mindeststandards für das ÖPNV-System

Im Folgenden werden Mindeststandards definiert, sei es im Sinne von zu erreichenden Messgrößen für quantifizierbare Merkmale oder als zu erfüllende Kriterien für rein qualitative Aspekte. Die Festlegung dieser Mindeststandards erfolgt unter der Prämisse, einen erstrebenswerten Zielzustand des ÖPNV-Systems im Rhein-Hunsrück-Kreis zu definieren. Ein Abgleich des hier dargestellten Soll-Zustandes mit dem aktuellen Ist-Zustand im Rahmen einer Mängelanalyse ermöglicht die Identifizierung notwendiger Maßnahmen.

4.1 Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards

Die planerisch-konzeptionellen Grundsätze für die künftige Netz- und Fahrplangestaltung orientieren sich an folgenden Vorgaben:

- Die Linienführungen und die Abfolge der dabei bedienten Haltestellen sollen für den Nutzer transparent gestaltet und im Prinzip über alle Fahrten einer Linie einheitlich sein. Dies trifft in besonderem Maße auf Hauptlinien des straßengebundenen ÖPNV mit regelmäßigem Fahrtenangebot zu, das sich primär an die Bedürfnisse des Jedermann-Verkehrs richtet. Ausnahmen können daher bei Schulverkehrs- bzw. Schnellkursen bestehen oder bei Haltestellen zur Anwendung kommen, die zu Schwachlastzeiten als Bedarfs- bzw. Rufbushaltestellen dienen.
- Der Angebotsumfang im Sinne von Fahrzeugtypen, Platzkapazitäten, gesonderten Linien usw. kann sich zwar am unterschiedlich hohen Fahrgastaufkommen an Schul- und Ferientagen ausrichten, jedoch soll das Grundgerüst des Fahrtenangebotes für den Jedermann-Verkehr weitgehend unabhängig davon gestaltet sein – ggf. durch Umwandlung fest bedienter Busfahrten auf Bedarfsbedienung durch ALF oder Rufbus – und nicht merklichen Angebotseinschränkungen unterliegen.

Bei der Systematisierung des Angebotes zur mittel- bis langfristigen Schaffung eines verbundweiten Integralen Taktfahrplans (ITF) über die Linien des schienen- und straßengebundenen ÖPNV, sofern letztere für den Jedermann-Verkehr Relevanz haben, sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Das Fahrtenangebot soll im Zeitfenster der Mindestbedienung vertaktet sein, d. h., dass alle Züge und Busse einer Linie und Richtung in regelmäßigen Zeitabständen verkehren (z. B. alle 30, 60 oder 120 Minuten).
- Bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF) sind die im Takt fahrenden Linien verschiedener Richtungen an Netzknoten so miteinander verknüpft, dass diese dort zur selben Zeit eintreffen und abfahren sowie „Rundumanschlüsse“ mit kurzen Übergängen ermöglichen.
- Die Fahrtenfolgen der einzelnen Linien sollen einer einheitlichen Taktfamilie angehören, um Anschlüsse an Netzknoten zwischen Linien kompatibel herzustellen, die nicht dieselbe zeitliche Fahrtenfolge aufweisen.

- Grundtakt eines jeden ITF-Systems ist der 60-Minuten-Takt, weshalb sich als Taktfamilie eine Fahrtenfolge im Abstand von 30, 60 und 120 Minuten anbietet, damit eine gegenseitige und verbundweite Kompatibilität der Anschlüsse gewährleistet ist.
- Ankünfte und Abfahrten finden über den ganzen Tag (HVZ und NVZ) an jeder Haltstelle zur selben Taktminute statt. Dazu wird es notwendig sein, bei den konsequent vertakteten Linien eventuell bestehende unterschiedliche Fahrzeitprofile für HVZ, NVZ oder für Schul- und Ferienwerktage zu harmonisieren. Differenzierte Fahrzeitprofile sind in der SVZ im Interesse kürzerer Reisezeiten für die Fahrgäste zulässig, außerdem beim Einsatz von ALF oder Rufbus zu Zeiten und in Gebieten mit schwachem Fahrgastaufkommen.
- Die Linien werden an geeigneten Netzknoten miteinander verknüpft, wobei neben der Fahrtenfolge gemäß der Taktfamilie zwischen den Knoten eine Fahrzeit herzustellen ist, die so bemessen ist, dass sich dort sinnvolle, aber gesicherte Übergangszeiten zwischen den Linien ergeben.

Abbildung III-1 zeigt das Grundprinzip eines Integralen Taktfahrplans bei einem Grundtakt von 60 Minuten unter Einbeziehung sowohl des SPNV als auch des straßengebundenen ÖPNV. Bei Fahrtabständen zwischen den Knoten von 30 oder 60 Minuten ergeben sich systembedingt Knoten mit „Rundumanschlüssen“ aus allen bzw. in alle Richtungen. Liegen die Fahrzeiten zwischen den Knoten dagegen bei 15 oder 45 Minuten, bieten die davon betroffenen Knoten bei einem 60-Minuten-Grundtakt lediglich Teilanschlüsse, vorzugsweise in Lastrichtung oder für besonders nachfragestarke Relationen.

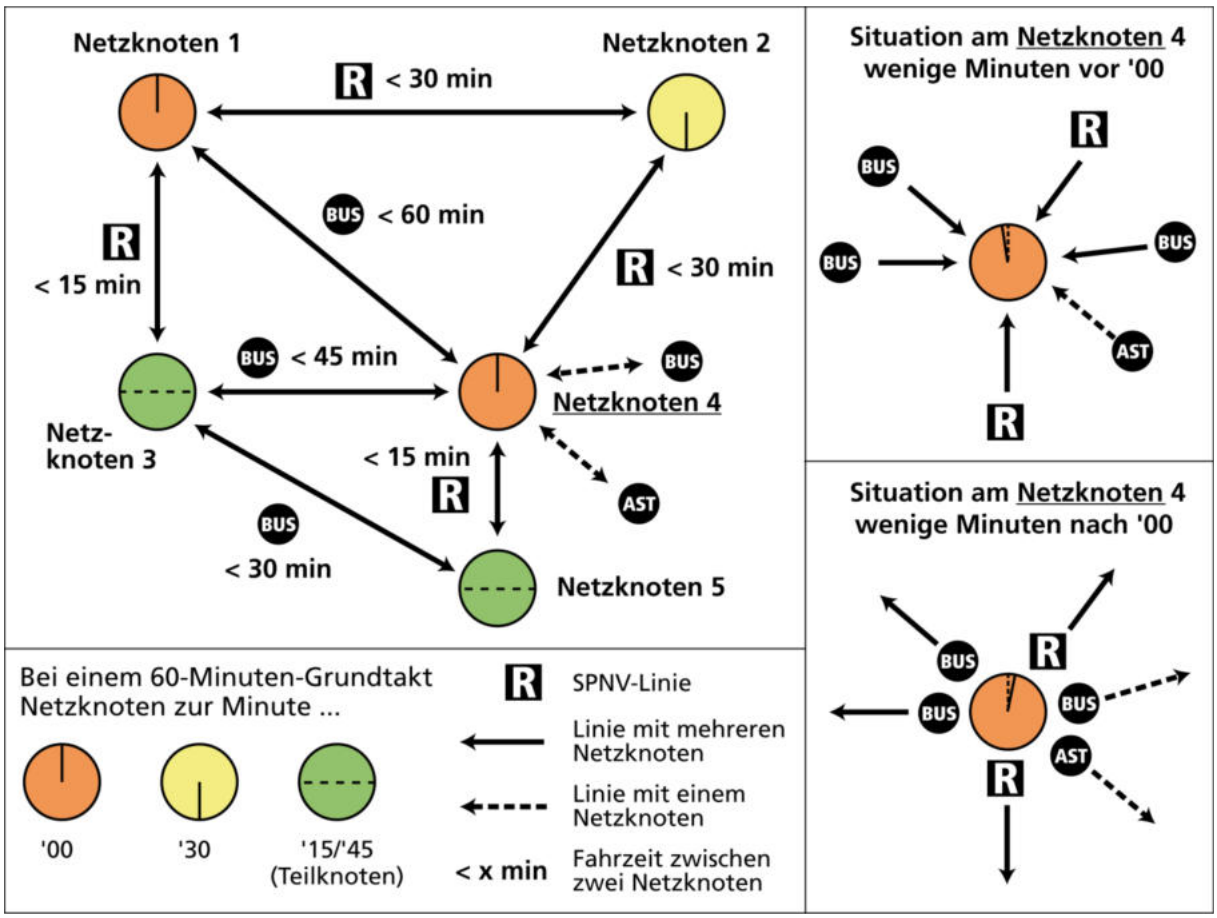


Abbildung III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems

[Eigene Darstellung]

Der Regionale Raumordnungsplan der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (*Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald* 2006, S. 30) setzt bei den Grundzügen eines Verkehrsnetzes hinsichtlich anzubietender Relationen auf dem hierarchischen System der zentralen Orte auf:

> *„Die Gestaltung der Verkehrsnetze soll die Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte für den jeweiligen Versorgungsbereich und die Austauschfunktion zwischen den Räumen und den Zentralen Orten der jeweiligen Zentralitätsstufe begünstigen und fördern."*

Die Vorgaben aus dem Regionalen Raumordnungsplan werden für ein anzuwendendes Anforderungsprofil im Rhein-Hunsrück-Kreis dahingehend aufgegriffen, dass Mindestbedienungsstandards zwischen den zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen innerhalb deren Bereiche als erforderliche Bedienung aus Sicht der zentralörtlichen Gliederung festgelegt werden. Dadurch soll – unabhängig von der Lage physischer Verkehrswege, von konkreten Verkehrsmitteln (Zug, Bus, ALF), deren Linienführungen und -bezeichnungen – den Nutzern eine Bewegung im Raum zu den verschiedenen Wegezwecken des Jedermann-Verkehrs ermöglicht werden, wobei der Fokus auf die Verbindung zu dem jeweils höherrangigen zentralen Ort gelegt ist.

Auf eine gesonderte Vorgabe von Mindestanforderungen für Verbindungen zwischen Orten, bei denen eine Hierarchiestufe übersprungen wird – z. B. von einem nichtzentralen Stadt- bzw. Ortsteil zu einem Mittelzentrum oder von einem Grundzentrum zu einem Oberzentrum –, wird in diesem Verbindungsmodell verzichtet. Entweder bestehen an Netzknoten im Sinne der Systematik des Integralen Taktfahrplans (ITF) Anschlussverbindungen zu den nächst höheren zentralen Orten, die die Mindestbedienungsstandards des Vorlaufes nicht unterschreiten, oder Bahn- und Buslinien sind de facto durchgebunden. Insofern sind alle Verbindungen zu den zentralen Orten aller höheren Stufen implizit im Mindestbedienungsmodell enthalten.

Darüber hinausreichende Bedienungen, z. B. mit höherer Fahrtenfolge, oder anderweitig angebotene Verbindungen bleiben von den Mindestbedienungsstandards dieses hierarchisch aufgebauten Verbindungsmodells unberührt. Sofern eine hohe Fahrgastnachfrage auf bereits existierenden ÖPNV-Verbindungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Stufe besteht, ist dadurch ein Fahrtenangebot, das über die Mindestvorgaben hinausreicht, jederzeit gerechtfertigt.

4.2 Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen

Das in Abbildung III-2 gezeigte schematische Verbindungsmodell basiert auf der Zuordnung der Siedlungsbereiche als zentrale Orte unterschiedlicher Hierarchiestufen, also als Stadt-/Ortsteile bzw. verbandsangehörige Gemeinden ohne zentralörtliche Funktionen (NZ), als Grundzentren (GZ), Mittelzentren (MZ) oder Oberzentren (OZ). Jeder dieser Orte ist einem Grund-, Mittel- und Oberbereich zugeordnet.

Für eine Mindestbedienung – unabhängig ob mit Zug, Bus oder ALF – genießen im vorliegenden Anforderungsprofil Verbindungen innerhalb der jeweils zugeordneten zentralörtlichen Bereiche maßgebende Priorität (schwarz durchgezogene Pfeile) und zwar

- vom Stadt-/Ortsteil bzw. von der verbandsangehörigen Gemeinde ohne zentralörtliche Funktionen mit mehr als 200 Einwohnern (NZ) zum zugehörigen Grund- bzw. Verbandsgemeindezentrum (Stadt-/Ortsteil bzw. Gemeinde mit grundzentralen Funktionen; GZ) und zurück,

- vom Grundzentrum (GZ) zum zugehörigen Mittelzentrum (MZ) und zurück,
- vom Mittelzentrum (MZ) zum zugehörigen Oberzentrum (OZ) und zurück.

An die Verbindungen zwischen zentralen Orten gleicher Hierarchiestufen werden im vorliegenden Verbindungsmodell ausdrücklich keine gesonderten Anforderungen gestellt, weil diese sich oftmals per se aufgrund des tatsächlich vorhandenen ÖPNV-Netzes ergeben.

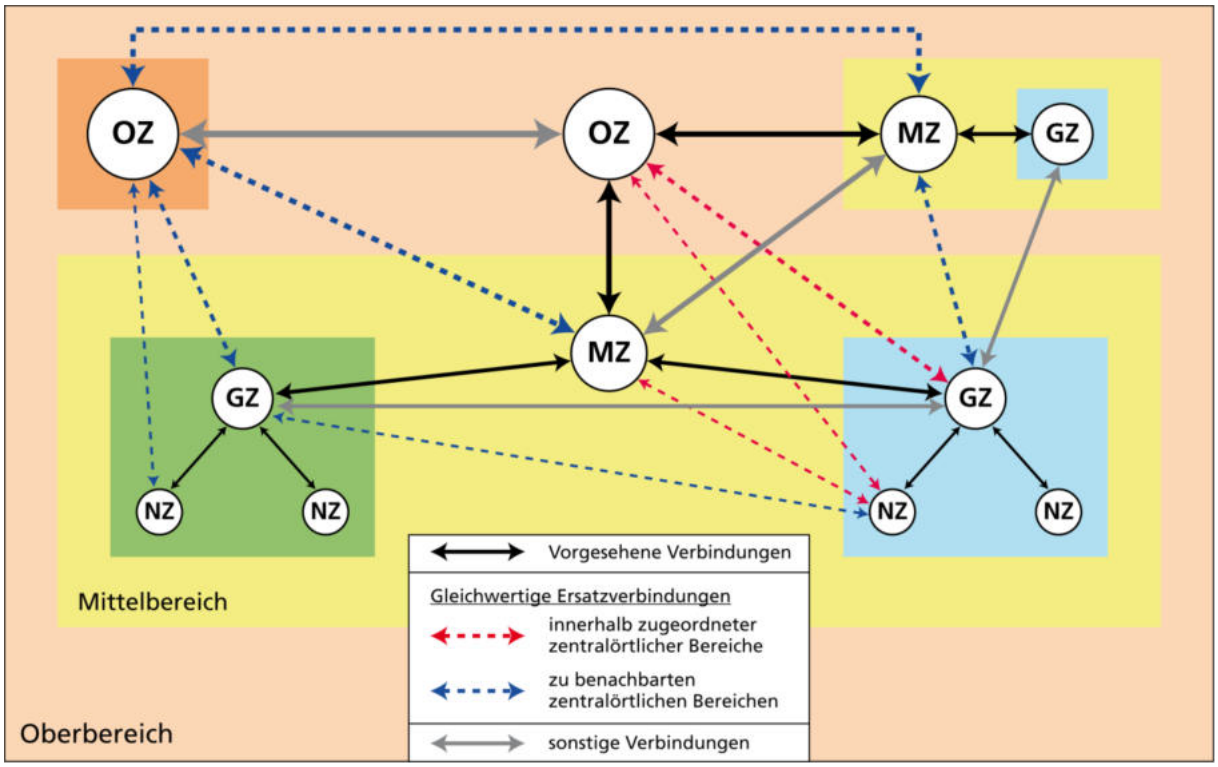


Abbildung III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten

[Eigene Darstellung]

Sofern es eine von diesem System abweichende ÖPNV-Verbindung bereits gibt oder anderweitig sinnvoll ist, z. B. aufgrund des Verlaufs von Verkehrsinfrastrukturen, der topographischen Lage einzelner Orte oder der verkehrsanziehenden Wirkung wie Arbeitsplatzschwerpunkte und Versorgungsmöglichkeiten in anderen zentralen Orten, können Verbindungen auch dann den Mindestanforderungen genügen, wenn ersatzweise entweder

- zu einem höherrangigen zentralen Ort der übernächsten Hierarchiestufe innerhalb des zugeordneten zentralörtlichen Bereichs (rot gestrichelte Pfeile in Abbildung III-2) oder
- zu einem höherrangigen zentralen Ort nächster oder übernächster Stufe in einem benachbarten zentralörtlichen Bereich (blau gestrichelte Pfeile in Abbildung III-2)

ausgewichen wird und die Verbindungen dorthin die Mindestanforderungen besser erfüllen.

An die Verbindungen zwischen zentralen Orten gleicher Hierarchiestufen (grau durchgezogene Pfeile in Abbildung III-2) werden im vorliegenden Verbindungsmodell ausdrücklich keine gesonderten Anforderungen gestellt, weil diese sich oftmals per se aufgrund des tatsächlich vorhandenen ÖPNV-Netzes ergeben.

4.3 Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen

Netz-ebene	Grundprodukt (Angebotstyp)	Angebots-form	Merkmale
1a	Regionalexpress	Zug	schneller, teils überregionaler SPNV mit wenigen Halten
1b	Regionalbahn	Zug	(über-)regionaler SPNV i. d. R. mit Halt an allen Unterwegsstationen
2a 2b 2c	Hauptlinie/Taktlinie "Regionallinie" Hauptlinie/Taktlinie "Stadt-Umland-Linie" Hauptlinie/Taktlinie "Stadtverkehrslinie"	Bus	tägliche Bedienung (Mo-So), Taktverkehr, Angebotsorientierung
3a	Ergänzungslinie 1. Ordnung	Bus, ALF, Rufbus	Mo-Fr/Sa, bedarfsorientiertes Grundangebot bei geringerer Nachfrage
3b	Ergänzungslinie 2. Ordnung	Bus, ALF, Rufbus	Mo-Fr, reiner Bedarfsverkehr
3c	Ortsverkehrslinie	Bus, ALF, Rufbus	Erschließung Kernstadt/Kernort, Anbindung Stadt-/ Ortsteile, Anbindung Kernstadt/Kernort an SPNV-Halte
4	Freizeit-/Nachtlinie	Bus	saisonales Angebot zu touristischen Gebieten (Fahrradbeförderung) oder Nachtverkehr
5	Anrufdienst	AST, Rufbus	flächenhaftes (nicht an einen Linienweg gebundenes) Angebot

Tabelle III-1: Hierarchisches Produktkonzept im Rhein-Hunsrück-Kreis

[Eigene Zusammenstellung]

Die Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen stellen das Bindeglied zwischen den Mindeststandards für die Verkehrsbedienung und der Angebotskonzeption dar, in der jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers Funktionen und Angebotsstandards im Einzelnen zugeordnet werden. Die in Tabelle III-1 aufgegriffenen Aspekte zu Netzebenen, Verkehrsmitteln, Angebotstypen usw. haben übergeordneten Charakter und sind deswegen im Anforderungsprofil der Angebotskonzeption vorangestellt.

Das Verkehrsangebot im Rhein-Hunsrück-Kreis wird in fünf hierarchische Netzebenen eingeteilt, denen Verkehrsmittel und Angebotstypen zugeordnet sind.

Den Verkehrsmitteln und Angebotstypen werden in Tabelle III-1 verkehrliche Funktionen (Verbindung, Erschließung) und hervorzuhebende Angebotsmerkmale zugeschrieben. Einige Angebotstypen des straßengebundenen ÖPNV, wie zum Beispiel das ALF, sind für mehrere Netzebenen geeignet (3 bis 5). Tabelle III-1 stellt eine Auswahl mögli-

cher Angebotstypen dar, denn zukünftig sind weitere Formen oder Mixe denkbar und je nach Situationsbezug kombinierbar.

Für den Rhein-Hunsrück-Kreis als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV entfalten die Anforderungen an die Netzebenen 2 bis 5 unmittelbare Wirkung, die in der Angebotskonzeption Berücksichtigung finden.

4.4 Mindestbedienstandards

4.4.1 Erschließungsqualität

Die punktbezogene Erschließung des Raumes mit Zugangsstellen ist Grundlage für die darüber abzuwickelnden Verbindungen. Die Erschließungsqualität im ÖPNV setzt sich zusammen aus

- Erschließungswirkung von Haltestellen (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraumes).

Ein Haltestelleneinzugsbereich (Erschließungswirkung) wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit als Luftlinienradius um eine Bahnstation oder eine Haltestelle gezogen. Je nach topographischen Voraussetzungen und in Abhängigkeit der Wege- und Straßenführungen kann sich die tatsächliche Entfernung gegenüber der Luftlinie um einen Umwegfaktor erhöhen. Dabei sind natürliche und künstliche Barrieren eingrenzend zu berücksichtigen (Bahnstrecken, Fernstraßen, Gewässer, fehlende Querungsmöglichkeiten usw.), die in Einzelfällen einen deutlich längeren Umweg erzwingen.

Der definierte Mindeststandard „Erschließungsgrad“ gibt an, wie hoch der Anteil der gesamten Bevölkerung eines Ortes mindestens sein soll, die innerhalb eines angegebenen Luftlinienradius um eine Zugangsstelle zum ÖPNV-System wohnen muss, damit ein in sich baulich abgegrenztes Siedlungsgebiet als „räumlich erschlossen“ gilt. Dies trifft analog für die dort vorhandenen Arbeitsplätze und die Verkaufsflächen im Einzelhandel zu.

Zu berücksichtigen ist auch die Bedienhäufigkeit der Haltestellen: Von nicht regelmäßig bedienten Haltestellen, die beispielsweise ausschließlich im Ausbildungsverkehr angefahren werden, kann keine Erschließungswirkung für den Jedermannverkehr ausgehen.

Tabelle III-2 zeigt die angestrebte Erschließungsqualität.

	Mindest-erschließungsgrad	**Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung**	
		SPNV	**straßengeb. ÖPNV**
Stadt-/Ortsteil oder Ortsgemeinde über 100 Einwohner	80 %	1.000 m	500 m

Tabelle III-2: Anforderungen an die ÖPNV-Erschließung im Rhein-Hunsrück-Kreis

[Eigene Zusammenstellung; in Anlehnung an VDV 2001, S. 10 ff.; FGSV 2010, S. 8.]

4.4.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität setzt eine punktuelle Erschließung des Raumes voraus und besteht aus den vier Komponenten

- Bedienungszeiträume,
- Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen,
- maximale Umsteigehäufigkeiten und
- maximale Fahrzeiten.

Die hier betrachteten Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen sind im Allgemeinen zwar unabhängig von einzelnen Verkehrsmitteln des ÖPNV-Systems (Zug, Bus, ALF) oder von den konkreten Linien zu sehen, auf denen diese Verkehrsmittel verkehren. Die Vorgaben zu Verbindungsqualitäten wirken sich aber direkt auf das im Rahmen des Nahverkehrsplans zu entwerfende Verkehrsangebot der lokalen ÖPNV-Linien in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises aus.

Abbildung III-3 enthält Mindestbedienzeiträume und Mindesttaktfolgen für die Relationen zwischen den Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen im Rhein-Hunsrück-Kreis. Da es sich um eine Vorgabe für den Jedermann-Verkehr handelt, wird nicht zusätzlich zwischen Schul- und Ferienwerktagen differenziert.

Bedienungszeiträume

Die Bedienungszeiträume sind nach Wochentagen unterteilt (Mo-Fr, Sa, So/F). Deren Längen sind so angegeben, dass sich der Betriebsbeginn auf die Abfahrt am nichtzentralen Ort bzw. zentralen Ort niedrigerer Stufe und das Betriebsende auf die letzte Ankunft im nichtzentralen Ort bzw. zentralen Ort niedrigerer Stufe bezieht. Beispielsweise soll an Werktagen (Mo-Fr) die erste Abfahrt in Richtung eines Mittelzentrum – von einem Grundzentrum aus – um 5 Uhr morgens liegen, wobei ggf. eine Abweichung von +/- 30 Minuten je nach Lage im Raum zu beachten ist. Die letzte Ankunft im Grundzentrum ist um 22 Uhr vorzusehen, wobei auch hier Abweichungen von +/- 30 Minuten vorkommen können.

Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen

Der farbige Balken in Abbildung III-3 gibt die Mindestanzahl Fahrten pro Stunde bzw. den Grundtakt an, der für die Verbindungen anzubieten ist. Für die ÖPNV-Verbindungen zwischen zentralen Orten innerhalb des Rhein-Hunsrück-Kreises ist an allen Wochentagen ein Grundgerüst im 120-Minuten-Takt bzw. mindestens eine Abfahrt alle zwei Stunden anzustreben. Auf Relationen zu Oberzentren sind davon abweichende, dichtere Taktfolgen anzustreben.

Umsteigevorgänge

Die maximalen Umsteigevorgänge zwischen zentralen Orten benachbarter Stufe liegen bei jeweils einem Umstieg. Bei einer Fahrt von einem Stadt- oder Ortsteil bzw. einer verbandsangehörigen Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion zu einem Oberzentrum könnten sich die Umsteigevorgänge rein rechnerisch auf fünf aufsummieren. Dies wird aber auf dem Gebiet des Rhein-Hunsrück-Kreises nur auf einen vernachlässigbaren Bruchteil aller möglichen Verbindungen im Zulauf auf ein Oberzentrum zutreffen, da Linien teilweise durchgebunden sind und somit Umsteigevorgänge entfallen.

Fahrzeiten

Ebenso wird die Obergrenze für die Verbindung von einem nicht-zentralen Stadt- oder Ortsteil zu einem Oberzentrum von insgesamt zweieinhalb Stunden nur selten erreicht bzw. überschritten.

	Relation	Zeitraum (von Min .00 bis Min .59																			max. Umstieg	max. Fahrzeit
Mo-Fr		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0		
	NZ <-> GZ																						1	45
	GZ <-> MZ																						1	30
	MZ <-> OZ																						1	75
Sa		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0		
	NZ <-> GZ																						1	45
	GZ <-> MZ																						1	30
	MZ <-> OZ																						1	75
So		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0		
	NZ <-> GZ																						1	45
	GZ <-> MZ																						1	30
	MZ <-> OZ																						1	75

Legende

Spalte Relation: Abkürzungen:
NZ Stadt-/Ortsteil (über 200 Einwohner*) ohne zentralörtliche Funktion in einer Stadt/Gemeinde
GZ Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion)
MZ Mittelzentrum (Kernstadtbereich mit mittelzentraler Funktion)
OZ Oberzentrum (Innenstadtbereich mit oberzentraler Funktion)

Spalte Zeitraum: Angabe Bedienungszeitraum sowie Anzahl Fahrten je Stunde:
[bei einer anzustrebenden Vertaktung: Grundtakt in Minuten]
Abweichungen von +/- 30 Minuten möglich

2	1	0,5
[30]	[60]	[120]

Spalte Umstieg: Angabe der maximal zulässigen Umstiege innerhalb einer Relation
Bei einer Reisekette über den zentralen Ort hinaus sind die maximal zulässigen Umsteige je Relation zu addieren

Spalte Fahrzeit: Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation
(vereinzelte Abweichungen nach oben aus geographischen Gründen zulässig)

*Für Orte bis 200 Einwohner wird die Schülerbeförderung auf Basis der Satzung und Richtlinien des Landkreises sichergestellt.

Abbildung III-3: Mindestanforderungen an die Bedienungsqualitäten im Rhein-Hunsrück-Kreis

[Eigene Darstellung]

4.5 Mindeststandards für die Haltestellen

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV sind als Zugangsstellen und Umsteigepunkte essenzielle Netzelemente mit hoher Systemwirkung. Dort warten und informieren sich Fahrgäste. Sie sind „Visitenkarten" des ÖPNV. Alle Empfehlungen und Vorgaben im Nahverkehrsplan zu den Haltestellen sind unter der Maßgabe zu sehen, dass sich diese Infrastrukturen und ihre Ausstattung im Eigentum und in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden oder der Verkehrsunternehmen befinden.

Haltestellen sind so anzulegen, dass

- sie hinsichtlich Erreichbarkeit und Aufenthalt verkehrssicher sind (gegenüber Gefahren durch den Straßenverkehr),
- sich Fahrgäste bei Zugang und Aufenthalt objektiv und subjektiv sicher fühlen (soziale Sicherheit),

- keine Konfliktsituationen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen entstehen,
- Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt bzw. eingehalten werden,
- sie lage- und verkehrsgünstig zu Quell- und Zielorten liegen,
- sie sich baulich in das Stadt- bzw. Ortsbild integrieren, dennoch aus Gründen der Verkehrssicherheit zwar auffällig, aber dezent gestaltet sind.

Die Haltestellen im Rhein-Hunsrück-Kreis sollen an jeder Abfahrtsstelle über eine Aushangmöglichkeit eines Fahrplans für jede Linie und ein Haltestellenzeichen nach StVO (Zeichen 224) verfügen. Am Mast des Haltestellenzeichens soll des Weiteren ein Haltestellenschild im Design des VRM vorhanden sein, welches den aktuellen verbundweiten Vorgaben entspricht, um durch eine Standardisierung die Kundenorientierung zu verbessern. Die derzeitigen Vorgaben zu den Haltestellenschildern im VRM-Gebiet sind zusammen mit einer Musterabbildung in Anlage III-1 dargestellt.

4.6 Mindeststandards für Fahrzeuge

Für das Verbundverständnis sind Mindestkriterien an die Qualität der Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV zu erfüllen, die auf regionalen und lokalen Linien im Verbundgebiet zum Einsatz kommen. Der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) hat Mindeststandards an den Fahrzeugpark definiert (siehe Anlage III-2). Diese Anforderungen sind Grundlage des Nahverkehrsplanes für den Rhein-Hunsrück-Kreis. Die Mindestanforderungen werden differenziert nach Standard- und Verstärkerfahrzeugen angegeben. Bei den Abgasnormen der Dieselmotoren gelten die zum Zeitpunkt der Erstzulassung aktuellen EU-weiten Bestimmungen, wobei höherwertige, von der Fahrzeugindustrie angebotene Standards ebenso zur Anwendung kommen können. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, z. B. durch Stromspeicher, Gas oder Wasserstoff, oder mit Hybridantrieben senken den Verbrauch an erdölbasierten Kraftstoffen und tragen zu einer Reduktion des CO_2-Ausstoßes im Verkehrssektor bei.

Unabhängig der im Anforderungsprofil aufgestellten Mindestanforderungen sind die gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Dem Aufgabenträger steht es im Rahmen einer Ausschreibung frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen können.

4.7 Barrierefreie Nutzung

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen. Durch EU-Richtlinie 2001/85/EG und StVZO ist es für Stadtbusse bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen – in erster Linie Personen mit Gehbehinderungen und Rollstuhlfahrern – eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen.

Im vorliegenden Anforderungsprofil für die Fahrzeuge des straßengebundenen ÖPNV ist der Ermessensspielraum hinsichtlich einer barrierefreien Nutzung bei den „Überlandbussen“ dahingehend differenziert berücksichtigt, dass alle Fahrzeuge der Kategorie „Standardfahrzeug“ die gesetzlichen Standards an eine barrierefreie Nutzbarkeit erfüllen müssen. Bei den Fahrzeugen der Kategorie „Verstärkerfahrzeug“ ist – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – die Anwendung dieser Anforderung dem Aufgabenträger Rhein-Hunsrück-Kreis bzw. bei Leistungen, die nicht dem Vergabewettbe-

werb unterliegen, den Verkehrsunternehmern freigestellt. Diese Vorgaben zur Barrierefreiheit gelten für Fahrzeuge mit mehr als acht Fahrgastplätzen. Für Fahrzeuge mit niedrigerer Kapazität und solche, welche im bedarfsorientierten Verkehr zum Einsatz kommen, wird eine vollständige Barrierefreiheit nicht verlangt.

4.8 Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung

Bezüglich Qualitätssicherung, Leistungsdurchführung und Anforderungen an das Fahrpersonal stellt der Rhein-Hunsrück-Kreis eine Reihe von Kriterien für den straßengebundenen ÖPNV auf, die im Kundeninteresse als Mindestanforderungen zu betrachten sind. Dabei ist sicherzustellen, dass die einheitlichen Mindestqualitätskriterien auch bei unterschiedlichen Konstellationen zur Anwendung kommen, also

- bei „eigenwirtschaftlichen“ Verkehrsleistungen üblicherweise als Auflage an den Bestand einer Konzession geknüpft ist, etwa wie die Verpflichtung zur Einhaltung des Verbundtarifs,
- im Zuge des Ausschreibungswettbewerbs Eingang in die Verträge zwischen Besteller (Aufgabenträger) und Ersteller (Verkehrsunternehmen) finden oder
- im Falle von Direktvergaben als Auflage dienen.

4.8.1 Zustand der eingesetzten Fahrzeuge

Alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben in einem technisch und betrieblich einwandfreien sowie sauberen Zustand zu sein, darüber hinaus äußerlich und im Inneren gepflegt in Erscheinung zu treten. Vor dem morgendlichen Betriebsbeginn ist diese Anforderung unabdingbar. Sichtliche, die Nutzung beeinträchtigende und schwerwiegende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Einsatzzeiten tagsüber bei der nächstmöglichen Gelegenheit zu entfernen (z. B. an Endhaltestellen). Ist dies nicht möglich, muss das Fahrzeug unverzüglich ausgesetzt bzw. aus dem Umlauf herausgenommen und mit einem anderen, sauberen Fahrzeug getauscht werden. Auffällige und mutwillig herbeigeführte Vandalismusschäden wie zerschlissene Sitze sind zu beheben, andere beschädigte oder funktionsuntüchtige Inneneinrichtungsgegenstände sind dabei ebenfalls instand zu setzen. Ein Austausch des Fahrzeugs im laufenden Betrieb wird dann als notwendig erachtet, wenn eine erkennbare Anzahl der Sitze oder andere fahrgastrelevante Fahrzeugeinrichtungen Beschädigungen aufweisen, die das Maß des Erträglichen überschreiten. Einzelheiten ergeben sich aus den Verkehrs- bzw. Dienstleistungsverträgen zwischen Leistungsbesteller und Verkehrsunternehmen.

In den Fahrzeugen ist ein der Jahreszeit angemessenes Raumklima durch Einschalten von Klimaanlage, Lüftungs- oder Heizsystem durch das Fahrpersonal sicherzustellen. Der Aufenthalt der Fahrgäste ist in Anbetracht der vorherrschenden Witterung angenehm zu gestalten. Fahrgastrelevante Ausstattungsmerkmale, wie Haltestellenanzeige, Kneeling, Rampe, Videoanlage u. a., müssen zum Betriebsbeginn einsatzbereit sein. Schäden an diesen sind unverzüglich und nachhaltig zu beheben. Im Interesse einer kunden- und qualitätsorientierten Dienstleistungserbringung sollten die Mängel daher spätestens nach 48 Stunden behoben sein.

4.8.2 Pünktlichkeit, Verspätungs- und Störfallmanagement

Die Pünktlichkeit im laufenden Betrieb wird wie folgt definiert:

- Als genau pünktliche Abfahrtszeit gilt verbindlich die angegebe Fahrplanminute.

- Verfrühungen sind nicht zulässig.
- Die Toleranzzeit einer „pünktlichen Abfahrt“ beträgt beim Stadtbus o. ä. Verkehren drei Minuten, beim Regionalbus bzw. bei Überlandfahrten fünf Minuten.

Bei einer unvorhergesehenen Störung des Betriebsablaufs unabhängig von der Ursache hat das Fahrpersonal unverzüglich die Betriebsleitstelle zu unterrichten. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen entweder einen eingeschränkten (Regel-)Betrieb oder einen Notbetrieb herzustellen und so lange aufrechtzuerhalten, bis der Regelbetrieb wieder in vollem Umfang gefahren werden kann. Eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste muss innerhalb einer angemessen Zeit gewährleistet sein, die sich an dem Bedienungsgebiet (Stadt, Land) und an der Taktfolge der von der Störung betroffenen Linie orientiert.

Die Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal und mit Hilfe der Leitstelle über eine Störung in Kenntnis zu setzen. Dazu gehört auch die Mitteilung über Abweichungen, Ausfälle, Ersatzmaßnahmen und alternativen Fahrmöglichkeiten. Ist eine Buslinie in ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI) eingebunden, sind die geänderten Betriebszustände über die an das DFI-System angeschlossenen Ausgabemedien kund zu tun.

4.8.3 Mindestanforderungen an das Fahrpersonal

Auf dem Gebiet des Rhein-Hunsrück-Kreises darf im Linienbusverkehr nur entsprechend ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal zum Einsatz gelangen, das der ordnungsgemäßen Erfüllung seiner anspruchsvollen Aufgabenfelder in einem zeitgemäßen und kundenorientierten ÖPNV gewachsen ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen. Gemäß § 1 Abs. 1 des rheinland-pfälzischen Landestariftreuegesetzes (LTTG) dürfen nur solche Verkehrsunternehmen beauftragt werden, welche ihren Beschäftigten das in diesem Gesetz festgesetzte Mindestentgelt bezahlen und sich tariftreu verhalten. Diese Forderungen gelten analog für den abgestimmten Einsatz von Subunternehmern, sofern diese regelmäßig einen Teil der Fahrleistung des Konzessionärs erbringen. Im Einzelnen sind folgende Kriterien gegenüber dem Aufgabenträger (bzw. Besteller) nachweislich zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal muss über hinreichende Ortskenntnisse verfügen, sich im VRM-Tarif (bzw. bei Bedarf in den Tarifen der Nachbarverbünde und -aufgabenträger, sofern diese in Randgebieten des VRM-Gebietes zur Anwendung kommen), im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen eines Verkehrsgebietes auskennen. Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast einen richtigen Fahrschein auszustellen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen. Hierfür sind angemessene Kenntnisse der deutschen Sprache und Schrift notwendig.
- Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive des Fahrpersonals sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt- und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit Kindern und Jugendlichen im schulbezogenen Linienverkehr oder mit (minderjährigen) Fahrgästen im abendlichen Freizeitverkehr.
- Das eingesetzte Fahrpersonal muss ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und die Bestimmungen zum Nichtraucherschutz im Fahrzeug auch während der Pausen einhalten. Das Personal hat insoweit Unternehmensbekleidung zu tragen, sofern beim

Verkehrsunternehmen solche im Allgemeinen getragen wird. Für einen Mitarbeiter im Kundenkontakt ist mindestens eine angemessene Bekleidung zu gewährleisten.

- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen. Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist, sofern die betriebliche Lage es zulässt, bei Ein- und Ausstieg Hilfe durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrer bei Ein- und Ausfahrt in bzw. aus dem Bus durch Ausklappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen. Die Kneeling-Technik ist daher einzusetzen, sofern Ein- oder Aussteigevorgänge von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen an nicht niederflurgerechten Haltestellen zu erwarten sind.
- Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen.
- Das Fahrpersonal hat offensichtliche Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste wahrzunehmen und diesen entgegenzuwirken, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei.

4.8.4 Einrichtung einer Betriebsleitstelle

Alle auf dem Gebiet des Rhein-Hunsrück-Kreises konzessionierten Verkehrsunternehmen haben eine Betriebsleitstelle zu unterhalten, die das Bindeglied zwischen Fahrbetrieb und der Disposition darstellt. Diese ist zu den Betriebszeiten der jeweiligen Linien des Verkehrsunternehmens für alle Angelegenheiten rund um Betriebssteuerung, Betriebsüberwachung, Anschlusssicherung sowie für kurzfristige Personal- und Fahrzeugdisposition zuständig. Die Betriebsleitstelle ist mit einem Disponenten mit ausreichenden Entscheidungskompetenzen zur Sicherung eines störungsarmen Betriebes zu besetzen, der in seiner Arbeit durch ein dem Betriebsgeschehen angemessenes System unterstützt wird (z. B. durch ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem). Mehrere Unternehmen können eine gemeinsame Betriebsleitstelle einrichten. Ein Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens mit Betriebsleiterbefugnissen muss jeden Punkt des Bedienungsgebietes „seiner“ Linien innerhalb einer Stunde erreichen können.

Es muss eine lückenlose und störungsfreie Kommunikation zu allen eingesetzten Fahrzeugen des Verkehrsunternehmens im Bedienungsgebiet sichergestellt sein, sofern dies nicht durch äußere Umstände wie topographische Gegebenheiten oder Lücken in der Abdeckung der Mobilfunknetze abschnittsweise behindert wird. Außerdem muss es eine Kommunikation mit den Betriebsleitstellen anderer im Bedienungsgebiet tätiger Verkehrsunternehmen geben, damit unternehmensübergreifende Anschlüsse im Verspätungsfall abgesichert werden. Eine entsprechende Kommunikationsmöglichkeit ebenfalls mit den Transportleitungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist für die beidseitige Anschlusssicherung zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV wünschenswert. Die Betriebsleitstelle hat innerhalb einer angemessenen Reaktionszeit kundenbezogene Angelegenheiten zu klären, die mit dem Fahrbetrieb in Verbindung stehen.

Während der Schwachlastzeiten oder während der Betriebszeiten von Spätverkehren, in denen nur einzelne Fahrzeuge im Einsatz sind, kann auf eine durchgehende örtliche Besetzung der Betriebsleitstelle verzichtet werden, sofern stattdessen ein reaktionsfähiges Bereitschaftssystem vorhanden ist, bei dem beispielsweise ein mit betrieblicher bzw. dispositiver Handlungskompetenz ausgestatteter Mitarbeiter jederzeit per Mobilfunk o. ä. von den Busfahrern erreicht werden kann.

4.8.5 Platzkapazitäten

Im straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum kommt es außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit erfahrungsgemäß nur vereinzelt zu hohen Besatzzahlen. Dennoch können zu gewissen Zeiten auf entsprechenden Buslinien durch Überlagerungen von Fahrgastaufkommen im Jedermann-Verkehr und im Ausbildungsverkehr Besetzungsgrade auftreten, die oberhalb einer Grenze liegen, die aus Fahrgastsicht für eine längere Verweildauer aufgrund der Fahreigenschaften eines Busses als nicht mehr zumutbar einzustufen ist. Dies ist dann der Fall, wenn bei einer Busfahrt regelmäßig

- neben allen Sitzplätzen zusätzlich
- über 70 % der fahrzeugseitig zugelassenen Stehplätze

belegt sind.

Hinsichtlich der Qualität der Betriebsdurchführung im Busverkehr ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften auf 60 km/h begrenzt ist, wenn Fahrgäste keinen Sitzplatz einnehmen können [vgl. § 3 Abs. 3 Ziffer 2b StVO]. Die Vorteile einer Führung über Autobahnen oder autobahnähnlicher Straßen können somit nur generiert werden, wenn eine Sitzplatzgarantie gewährleistet werden kann.

Bei Großveranstaltungen und zu Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausnahmsweise nicht.

4.9 Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen

Im Rhein-Hunsrück-Kreis befinden sich Einrichtungen und Nutzungsgebiete mit hohem Zielverkehrsaufkommen, für die aufgrund ihrer Bedeutung und Lage zu Innenstädten, Siedlungsgebieten und Verkehrswegen besondere Bedienungs- und Erschließungsstandards formuliert werden können. Diese können dadurch erforderlich werden, weil die Ziele entweder aufgrund ihrer Lage an Stadt- bzw. Ortsrändern oder abseits von Siedlungsgebieten von den Mindeststandards des Verbindungsmodells zwischen den zentralen Orten nicht explizit erfasst werden oder die eine darüber hinaus gehende Bedienung aus Nachfrage- bzw. Kundensicht sinnvoll erscheinen lassen. Außerdem kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eine zielnahe Erschließung notwendig sein.

Es dreht sich im Wesentlichen um

- Arbeitsplatzschwerpunkte (z. B. in größeren Gewerbe- und Industriegebieten mit ÖPNV-affiner Beschäftigten- und Besucherstruktur),
- publikumswirksame Gesundheits- und Dienstleistungsstandorte (z. B. Krankenhäuser und Rehabilitationseinrichtungen mit regionaler Bedeutung, Verwaltungen),
- Einkaufsstandorte (z. B. Gewerbegebiete mit großflächigem Einzelhandel wie Fachmarktzentren oder SB-Warenhäusern),
- Orte der alltäglichen Freizeitgestaltung (z. B. Bäder, Freizeit- oder Parkanlagen, größere Sportanlagen mit generellem Wettkampf- und/oder Trainingsbetrieb),
- touristisch bedeutende Punkte oder Gebiete (Ausflugsziele), oder
- saisonale Ziele (z. B. Wein- und Volksfeste, Sportveranstaltungen).

Freizeitziele sollten über ein nachweisbar hohes Zielaufkommen im Jedermann-Verkehr verfügen, welches im Hinblick auf eine nennenswerte ÖPNV-Relevanz erfahrungsgemäß mindestens aus über 50.000 Personen im Jahr (Richtwert) bzw. aus saisonalen Aufkommensspitzen bestehen sollte.

Bei Planungen zur Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten sind die Zusammensetzung der dort ansässigen Unternehmen und die Beschäftigtenstruktur zu beachten, weil unterschiedliche, sich widersprechende Ansprüche bestehen können. Beispielsweise ist im Vorfeld der Einrichtung einer ÖPNV-Anbindung fallweise zu klären, ob es sich um

- personalintensive Bürostandorte (flexible Arbeitszeiten),
- Betriebe der produzierenden Wirtschaft (Schichtbetrieb),
- Betriebe mit hohem Anteil außerhalb Beschäftigter (z. B. Baugewerbe, Außendienstmitarbeiter),
- Betriebe mit hohem Anteil an Saisonkräfte und/oder hoher Fluktuation,
- Betriebe mit überwiegend weiblichen Beschäftigten oder
- personalextensive, aber großflächige Logistikstandorte

handelt. Ferner ist zu berücksichtigen, ob diese Gebiete Publikums- und Kundenverkehr erzeugen oder ob Einzelhandel vorhanden ist. Art und Umfang einer eventuellen Bedienung im straßengebundenen ÖPNV können daher von Fall zu Fall Variationen unterliegen, z. B. nachfragegesteuerte Erschließung mittels ALF, Erschließung durch fest bediente Stadtbuslinie, Einbindung in den Überlandverkehr oder sinnvolle Kombinationen daraus, die den Bedürfnissen der Kunden entgegenkommen.

4.10 Standards im Schülerverkehr

Im Rhein-Hunsrück-Kreis wurden in der Satzung und den Richtlinien des Rhein-Hunsrück-Kreises über die Schülerbeförderung (vom 13.06.2012 bzw. 27.01.2014) bereits detaillierte Vorgaben zur Schülerbeförderung getroffen und Mindeststandards definiert. Ergänzt werden diese Regelungen durch § 69 des Schulgesetzes von Rheinland-Pfalz und (vom 30.03.2004, zuletzt geändert am 24.07.2014) und des § 33 des Privatschulgesetzes von Rheinland-Pfalz (vom 04.09.1970, zuletzt geändert am 08.02.2013). Gleiches gilt für die Beförderung von Kindergartenkindern, welche in den Richtlinien des Rhein-Hunsrück-Kreises über die Kindergartenbeförderung (vom 27.04.2007) geregelt ist, ergänzt um § 11 des Kindertagesstättengesetzes von Rheinland-Pfalz (vom 15.03. 1991, zuletzt geändert am 18.06.2013).

Grundlegendes Ziel ist eine Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV, um separate Formen der Schülerbeförderung zu vermeiden. Die freie Schulwahl ab der Sekundarstufe I und die sich daraus ergebenden weiträumigen Verflechtungen von Wohnort-Schulort-Beziehungen erfordern ein stärker vernetztes Angebot zur Schülerbeförderung.

4.11 Tarif und Vertrieb

Im Rhein-Hunsrück-Kreis gilt vollumfänglich der VRM-Verbundtarif auf Grundlage der von der Gesellschafterversammlung der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH als Gruppe zuständiger Behörden erlassenen Allgemeinen Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im VRM.

Der Erwerb eines Fahrscheins soll für alle Nahverkehrskunden im VRM-Gebiet auf einfachem Weg entweder vor Fahrtantritt oder unmittelbar nach Fahrtantritt problemlos und unkompliziert möglich sein.

Der persönliche Kontakt im Vertrieb erfolgt im Wesentlichen über die Fahrer der Busunternehmen. Auf allen Buslinien, bei denen der VRM-Tarif zur Anwendung kommt, muss das Fahrkartensortiment gemäß den jeweils aktuellen Vorgaben des VRM vertrieben werden (siehe Anlagen III-3 und III-5).

Eine Ausweitung der dezentralen Vertriebsstellen, etwa in öffentlichen Einrichtungen der Städte und Gemeinden, ist in Hinblick auf die Etablierung weiterer personengebundener Vertriebswege begrüßenswert. Dabei ist es aber unabdingbar, dass die Kunden auch bei diesen Stellen kompetente und geschulte Ansprechpartner für das vorgesehene Vertriebsportfolio vorfinden.

4.12 Tariftreue

Bei Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene sind die Bestimmungen des Landestariftreuegesetzes (LTTG) in der jeweils geltenden Form durch die ausführenden Beförderungsunternehmen und ihre Nachunternehmen einzuhalten.

5 Finanzierungsvorbehalt

Betriebsleistungen des straßengebundenen ÖPNV sollen nach § 9 NVG so weit als möglich durch den ÖPNV selbst erwirtschaftet werden. Kosten, welche nicht durch Fahrgelderlöse gedeckt sind, verlangen eine Kofinanzierung durch die öffentliche Hand, um eine hochwertige, zeitgemäße und verlässliche ÖPNV-Bedienung in einem Verkehrsgebiet sicherzustellen.

Wichtige Finanzierungsquellen für alle Aufgabenträger sind

- zweckgebundene Zuweisungen des Landes Rheinland-Pfalz zur Aufstellung und Umsetzung ihrer Nahverkehrspläne nach § 10 Abs. 1 NVG,
- besondere Förderungsmaßnahmen des Landes Rheinland-Pfalz nach § 11 NVG,
- Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG,
- Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX.

Die Höhe der Mittel aus den einzelnen Quellen variiert je nach Landkreis bzw. Aufgabenträgergebiet. Weitere Quellen zum Ausgleich des Defizits stellen originäre Mittel aus dem Kreishaushalt dar.

Daher ist es unabdingbar, dass der Aufgabenträger im Vorfeld der Vergabe, der Genehmigung oder der Konzessionierung den Umfang und die Struktur der zu beauftragenden oder beantragten Leistung in einem verkehrsplanerischen Prozess – unter Beachtung der Vorgaben des Nahverkehrsplans – der tatsächlichen bzw. prognostizierten Fahrgastnachfrage und der daraus abzuleitenden Einnahmesituation gegenüberstellt, bevor eine mehrjährige vertragliche Bindung an ein Leistungsvolumen und eine bestimmte Betriebsform erfolgt. Dies setzt detaillierte Kenntnisse über die Raumstruktur,

das Fahrgastaufkommen und dessen Zusammensetzung im Ist-Zustand und für einen Prognosehorizont voraus.

Aus Gründen der genannten finanziellen Unwägbarkeiten sind die im Nahverkehrsplan aufgestellten und regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen an einen grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt geknüpft.

IV Schwachstellenanalyse

1 Funktion der Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse wird hauptsächlich unter Maßgabe des Anforderungsprofils vorgenommen (vgl. Kap. III). Es handelt sich um einen Soll-Ist-Vergleich, bei dem der Ist-Zustand des bestehenden ÖPNV-Systems mit dem Soll-Zustand gemäß den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil in Relation gesetzt wird. Liegt der Ist-Zustand unterhalb des Soll-Zustandes, ist eine Schwachstelle identifiziert, für deren Behebung im Angebotskonzept planerische Maßnahme erarbeitet sind (vgl. Kap. V).

Basis für die Mängelanalyse ist das Verkehrsangebot im Fahrplanjahr 2016. Im Allgemeinen gilt für die Aufnahme und Benennung von Mängeln das Territorialprinzip, d. h. nachweisbare Unzulänglichkeiten im ÖPNV-System auf dem Gebiet des Rhein-Hunsrück-Kreises werden unabhängig davon betrachtet, welcher Akteur für welchen Teilbereich zuständig ist, z. B. welche Linie des straßengebundenen ÖPNV welchem Aufgabenträger federführend zugeordnet ist.

Eine in diesem Sinne vollständige Erfassung aller Schwachstellen und Defizite des ÖPNV im Rhein-Hunsrück-Kreis würde eine detaillierte Analyse aller Komponenten und Teilsysteme voraussetzen. Aufgrund der Vielzahl an Vorgaben, der Größe des Untersuchungsgebietes und des Angebotsumfanges ist dies faktisch nicht durchführbar, weshalb bei der vorliegenden Mängelanalyse ein integriertes Vorgehen gewählt wurde. Neben Schwerpunktsetzungen werden dabei verschiedene Vorgaben aus dem Anforderungsprofil zusammengefasst behandelt.

2 Vorgaben zur Barrierefreiheit

Die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Systems ist als ein langfristig angelegter Prozess anzusehen, der viele Teilkomponenten umschließt, angefangen bei der baulichen Infrastruktur (Bahnstationen und Bushaltestellen inklusive deren Zuwegungen) über die Fahrzeuge bis hin zur Fahrgastinformation (dynamische Fahrgastinformation, gedruckte und digitale Medien). Daher ist auch die Identifizierung mit anschließender Beseitigung entsprechender Schwachstellen ein prozesshafter Vorgang, der in diesem Nahverkehrsplan mit angestoßen werden soll.

Die Komplexität bei der Schaffung eines barrierefreien ÖPNV wird dadurch erhöht, dass die Gruppe aller Mobilitätsbehinderten sehr heterogen zusammengesetzt ist. Zu den mobilitätsbehinderten Personen im engeren Sinne werden jene gerechnet, die

- bewegungsbehindert (geh-, steh-, greifbehindert),
- wahrnehmungsbehindert (blind, gehörlos, seh-, hör-, orientierungsbehindert),
- sprachbehindert,
- geistig und/oder psychisch behindert sind.

Darüber hinaus setzt sich die Gruppe der mobilitätsbehinderten bzw. -eingeschränkten Personen im weiteren Sinne zusammen aus

- Älteren,
- klein- und großwüchsigen Personen,
- Analphabeten,
- werdenden Müttern,

- Menschen mit temporären Erkrankungen, mit unfall- oder rehabilitationsbedingten Einschränkungen,
- Personen mit Kleinkindern, Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

Die aufgeführten Personengruppen haben aufgrund ihrer spezifischen Mobilitätsbeeinträchtigungen teils unterschiedliche Anforderungen an „ihre" jeweilige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV. Dennoch bleibt festzuhalten, dass ein barrierefreier ÖPNV – in einem ersten Schritt für einen Teil der mobilitätseingeschränkten Personen – normalerweise auch anderen Nutzergruppen zugutekommt, unabhängig davon, ob sie eine anders gelagerte Mobilitätseinschränkung aufweisen oder keinen mobilitätsbezogenen Einschränkungen unterliegen.

Im Zuge des Nahverkehrsplans kann nicht die Aufgabe geleistet werden, für alle Komponenten des ÖPNV-Systems in einem Landkreis und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine dezidierte Schwachstellenliste zu erstellen. In Bezug auf die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird stattdessen auf allgemeine und übergeordnete Mängel verwiesen, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen (vgl. Tabelle IV-1).

Teilbereich	exemplarische Schwachstelle	betroffene Gruppe
Informationskette	fehlende barrierefreie Internetauftritte und Fahrplanauskunftssysteme	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten
	keine optische und akustische Fahrgastinformation am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten, Gehörlose, Hörbehinderte, Orientierungslose
	nur optische Fahrgastinformation am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten
	nur akustische Fahrgastinformation am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Gehörlose, Hörbehinderte
	ungeschultes, nicht-sensibilisiertes Fahr- und Servicepersonal bei mündlichen Auskünften	Sprach-, Hörbehinderte, geistig und/oder psychisch Behinderte, Orientierungslose, Analphabeten
	hoch montierte Fahrgastinformationen an den Zugangsstellen zum ÖPNV	Rollstuhlfahrer, kleinwüchsige Personen, Kinder
	Printmedien: wenig kontrastreich, kleine Schrift	Sehbehinderte, ggf. Ältere
Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu den Zugangsstellen des ÖPNV-Systems	bauliche Barrieren wie Treppenstufen (z. B. bei Unterführungen, topografischen Niveauunterschieden)	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere
	Steigungen bzw. Neigungen über 6 %	Rollstuhlfahrer, Personen mit schwerem Gepäck
	fehlende oder unzureichende Straßenbeleuchtung	Seh-, Orientierungsbehinderte
		(Subjektives Sicherheitsempfinden ist nicht gegeben.)

Teilbereich	exemplarische Schwachstelle	betroffene Gruppe
Bahnstationen	Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar (fehlende Rampen oder Aufzüge)	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere Blinde, Sehbehinderte
	Bahnsteighöhen korrespondieren nicht mit den Einstiegshöhen der Züge	
	fehlende taktile Leitsysteme	Blinde, Sehbehinderte
Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV	fehlende niederflurgerechte Hochborde [1]	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere
	fehlende taktile Leiteinrichtungen [1]	Blinde, Sehbehinderte
	fehlende oder unzureichende Ausleuchtung des Haltestellenbereiches (innerhalb geschlossener Ortschaften)	Seh-, Orientierungsbehinderte
		(Subjektives Sicherheitsempfinden ist nicht gegeben.)
Fahrzeuge im SPNV	Hochflurfahrzeuge	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere Blinde, Sehbehinderte
	Einstiegshöhe korrespondiert trotz Niederflurausführung nicht mit den Bahnsteighöhen	
Busfahrzeuge	Hochflurfahrzeuge	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Gepäck, ggf. Ältere
	Fahrzeuge im Stadtverkehr, die nicht den Anforderungen des § 30d Abs. 4 StVZO und des Anhanges VII zur Richtlinie 2001/85/EG entsprechen.[2]	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere, Blinde, Sehbehinderte
	Fahrzeuge im Überlandverkehr, bei denen im Rahmen des Ermessensspielraums auf die Anforderungen nach Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG verzichtet wird.[2]	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Gepäck, ggf. Ältere, Blinde, Sehbehinderte
Fahrzeuge im AST-Einsatz	Einsatz von Pkw	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Großwüchsige, Personen mit Kinderwagen oder mit viel Gepäck

[1] Dies betrifft Busbahnhöfe und Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen.

[2] Aufgrund des Umfanges der rechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Busfahrzeugen wird an dieser Stelle auf die Ausführungen im Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG verwiesen.

Tabelle IV-1: Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV

[Eigene Zusammenstellung]

3 Mindeststandards für den Jedermann-Verkehr

3.1 Erschließungsqualität

Eine Analyse der räumlichen Abdeckung der Siedlungsbereiche im Rhein-Hunsrück-Kreis basiert auf Radien und Mindesterschließungsgraden, die um die fahrplanmäßig bedienten Zugangsstellen gezogen werden (vgl. Kap. III-4.4.1). Aus Abbildung IV-1 geht hervor, dass praktisch alle Siedlungsflächen im Rhein-Hunsrück-Kreis in einer Entfernung von höchstens 500 Metern zur nächsten Bushaltestelle oder 1000 Meter zum nächsten Bahnhaltepunkt liegen, der im Kapitel III-4.4.1des Anforderungsprofils geforderte Mindesterschließungsgrad wird in allen Teilräumen erreicht.

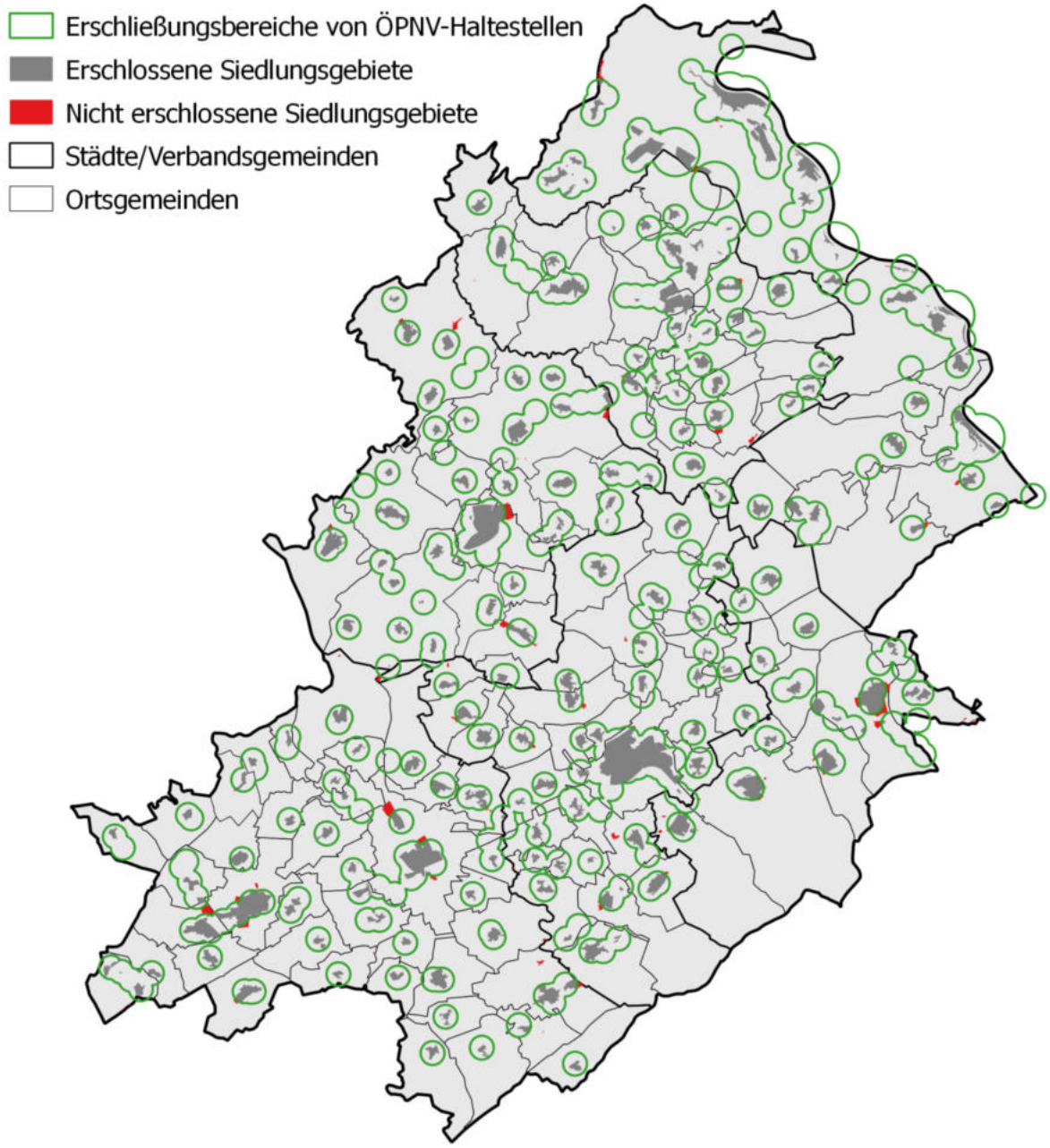


Abbildung IV-1: Siedlungsflächen im Rhein-Hunsrück-Kreis und Einzugsbereiche des ÖPNV

[Eigene Darstellung]

Nur einzelne periphere Siedlungsplätze und Gewerbestandorte liegen außerhalb des definierten Einzugsbereichs des öffentlichen Verkehrs. Die definierten Mindesterschließungsgrade werden in allen Orten erfüllt, sodass keine Maßnahmen getroffen werden müssen.

Unberücksichtigt bleibt bei dieser Vorgehensweise, dass zahlreiche Haltestellen nur durch einzelne tägliche Fahrten oder ausschließlich im Schülerverkehr bedient werden. Siedlungsbereiche können deshalb gegebenenfalls weiter als 500 Meter von Haltestellen mit einem umfassenderen Verkehrsangebot entfernt liegen.

3.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualitäten für den Jedermann-Verkehr richten sich nach der zentralörtlichen Einstufung der Städte und Ortsgemeinden einschließlich der Stadt- und Ortsteile gemäß dem Regionalen Raumordnungsplan für die Region Mittelrhein/Westerwald (vgl. Anforderungsprofil Kapitel III-4.1). Anhand des Jahresfahrplans 2016 wurden die Verbindungen zu und von den jeweils höherrangigen zentralen Orten abgefragt, also zwischen einer/einem

- Ortsgemeinde ohne zentralörtliche Funktionen mit mehr als 200 Einwohnern und einem Grundzentrum (GZ),
- Grundzentrum und einem Mittelzentrum (MZ),
- Mittelzentrum und einem Oberzentrum.

Die gemessenen Verbindungsqualitäten wurden mit den im Anforderungsprofil (Kap. III-4.4.2) geforderten Qualitäten verglichen. In ➔ **Anlage IV-1** sind die Verbindungsqualitäten auf den innerhalb des Rhein-Hunsrück-Kreises abgefragten Relationen differenziert nach Wochentagen, Samstagen und Sonntagen bewertet. Fahrten, welche nur an Schultagen stattfinden, wurden hierbei nicht berücksichtigt, da sie kein kontinuierliches Angebot für den Jedermannverkehr darstellen. Gleichwohl hätte selbst ihre Berücksichtigung in den seltensten Fällen eine Änderung der Bewertung ergeben.

Bei unzureichenden Verbindungsqualitäten innerhalb des Kreisgebietes sind gleichwertige Ersatzverbindungen zu anderen zentralen Orten geprüft und benannt. Folgende Schwachstellen in der Verbindungsqualität treten besonders hervor:

- In vielen Gemeinden im Kreisgebiet besteht kein regelmäßiges werktägliches ÖPNV-Angebot. Dies gilt besonders für Orte abseits von Hauptlinien.
- Zentrale Orte ohne Bahnanschluss sind grundsätzlich nur unzureichend an das nächsthöhere Zentrum angebunden.
- Die Betriebszeiten des Angebots von den Grundzentren Büchenbeuren, Kirchberg, Rheinböllen und Sohren an das Mittelzentrum Simmern entsprechen an allen Wochentagen nicht dem Anforderungsprofil.
- Die Taktdichte zwischen den Mittelzentren Kastellaun und Simmern zum Oberzentrum Koblenz entsprechen in der Hauptverkehrszeit nicht dem Anforderungsprofil.
- Die Fahrzeit vom Mittelzentrum Simmern zum Oberzentrum Koblenz übersteigt die im Anforderungsprofil festgelegte Höchstfahrtdauer erheblich.

Die Abweichung der derzeitigen Verbindungsqualität vom im Anforderungsprofil entworfenen Zielzustand des ÖPNV-Systems im Rhein-Hunsrück-Kreis ist somit beträchtlich. Gleichzeitig deuten die Ergebnisse der Verbindungsanalyse auf eine stark differenzierte Anbindung einzelner Ortsgemeinden bzw. Stadt- und Ortsteile hin. Insbesondere jene

Orte mit Bahnanschluss sind erheblich besser an das nächstgelegene höherwertige Zentrum angeschlossen als solche Orte ohne eigenen Bahnanschluss. Ähnliches gilt für Orte entlang von Hauptlinien und solche abseits der Hauptstrecken.

4 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Im Rhein-Hunsrück-Kreis befinden sich fast 500 Haltestellen des ÖPNV mit einer größeren Anzahl an Haltestellenpositionen. Eine individuelle Prüfung jeder einzelnen Haltestelle ist deshalb nicht zweckmäßig. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen daher vorhandene typische Schwachstellen und Mängel bei den Haltestellen exemplarisch auf.

4.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

Gewisse Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit treten häufig bei Haltestellenpositionen auf, die sich an anbaufreien Außerortsstraßen befinden. Diese Haltestellenpositionen bestehen baulich zumeist nur aus einem Masten mit dem vorgeschriebenen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) am Fahrbahnrand. In der Regel fehlen gegenüber Haltestellen in bebauten Gebieten

- befestigte Warteflächen,
- Gehwege,
- Querungsanlagen,
- Beleuchtungen und
- Schutzmöglichkeiten vor schlechter Witterung.

Durch die bauliche Situation und den fließenden Verkehr ergeben sich für die Fahrgäste einige Komforteinbußen in der Reisekette und zwar

- beim Zu- und Abgang zu/von der Haltestelle,
- beim Warten sowie
- beim Ein- und Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug.

Zum einen nehmen diese Haltestellen eine wichtige Funktion der räumlichen Erschließung wahr. Außerorts gelegene Einrichtungen und kleinere Siedlungsplätze (Aussiedlerhöfe o. ä.) werden durch diese „einfachen“ Haltestellen angebunden – vor allem im schulbezogenen Linienverkehr –, so dass deren Andienung unverzichtbar ist.

Zum anderen ist die Fahrgastfrequentierung oft sehr gering, weshalb ein vollwertiger Ausbau von den Straßenbaulastträgern und Kommunen aus finanziellen Gründen nur selten in Erwägung gezogen wird oder dem Verkehrsfluss entgegensteht.

4.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste liegt dann vor, wenn die Haltestellenbereiche

- abseitig gelegen,

- schlecht einsehbar,
- nicht ausreichend beleuchtet sind und daher
- kein ausreichendes (subjektives) Sicherheitsgefühl aufkommen lassen.

Zudem wird die Aufenthaltsqualität an Haltestellen durch gänzlich fehlende Unterstände und Sitzgelegenheiten negativ beeinflusst. Konkret beziehen sich die Defizite bei der Aufenthaltsqualität oftmals auf vorhandene Fahrgastunterstände,

- die keine transparenten Seitenwände haben,
- deren bauliche Gestaltung nicht mehr zeitgemäß ist,
- die sich in einem ungepflegten Zustand befinden,
- die nicht stufenfrei erreichbar sind,
- die keine Sitzgelegenheiten haben,
- die für den Busfahrer beim Heranfahren nicht einsehbar sind.

4.3 Fehlende Barrierefreiheit

Zur Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet ist es erforderlich, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste die Nutzbarkeit des ÖPNV ermöglicht wird. Auf der infrastrukturellen Seite gehören dazu Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- und Sehbehinderungen). Demzufolge stellen nachfolgende Haltestellengruppen ohne niederflurgerechte Hochborde und ohne taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) eine Systemschwachstelle dar:

- zentrale Omnibusbahnhöfe und Umsteigehaltestellen;
- stark frequentierte Haltestellen in Innenstadtbereichen oder an Schulzentren;
- Haltestellenpositionen an sozialen und anderen publikumswirksamen Einrichtungen (z. B. an Krankenhäusern, Einrichtungen für Behinderte und Senioren, Schwimmbädern, Veranstaltungshallen, im Umfeld von Versorgungsmöglichkeiten).

4.4 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität

Die Nutzung von Haltestellen kann durch mehrere Faktoren eingeschränkt sein. Folgende Kombinationen treten dabei auf:

- Eine Haltestelle kann durch einen Bus – dauerhaft oder temporär – nicht ordnungsgemäß angefahren werden, weil die baulichen Zustände der Straßeninfrastruktur oder Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr) dies nicht erlauben.
- Durch fehlende Fahrbahnmarkierungen wird ein innerörtlicher Haltestellenbereich optisch nicht herausgehoben, so dass keine klare Abgrenzung zum ruhenden Verkehr entsteht.
- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle sind weder behinderten- noch gendergerecht, weil Gehwege fehlen, Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben, Treppenstufen Hürden darstellen, Unter-

führungen (Fußgängertunnel) zu subjektiven oder tatsächlichen Hindernissen werden.

- Eine Haltestelle kann die ihr zugewiesene verkehrliche Funktion nicht erfüllen, da diese beispielsweise fußläufig nur durch Umwege erreichbar ist, sich nicht in räumlicher Nähe ihres Bestimmungsorts befindet oder nur einseitig vorhanden ist.
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen.

4.5 Unzureichende Informationsmöglichkeiten

Wegeketten gehen stets eng mit Informationsketten einher, weshalb nutzungsrelevante Fahrgastinformationen an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum zumindest durchweg in visueller Form vorzuhalten sind (vgl. auch § 40 Abs. 4 PBefG). Die Informationssysteme sollen vorzugsweise einem einheitlichen Gestaltungsschema folgen, um sowohl eine hohe Wiedererkennbarkeit als auch eine leichte Nutzbarkeit gewährleisten zu können.

Die Informationsmöglichkeiten an Haltestellen sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, wenn

- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne fehlen;
- Fahrgastinformationen bei Dunkelheit nicht lesbar sind;
- diese permanent oder temporär für alle Nutzergruppen nicht oder nur schwer erreichbar oder erkennbar sind;
- diese von kleinwüchsigen Nutzern, Personen im Rollstuhl, Gehbehinderten und Kindern nicht erkennbar sind, weil zu hoch angebracht oder nicht stufenfrei erreichbar;
- Sondersituationen nicht bekannt gegeben werden (z. B. Baustellen, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung);
- Vitrinen und Fahrplankästen zerstört oder anderweitig unbrauchbar sind;
- Wegeleitungen (Beschilderungen) fehlen oder unbrauchbar sind.

V Angebotskonzept

1 Zuständigkeiten und Angebotsformen

Zuständigkeiten der Aufgabenträger

Der Nahverkehrsplan behandelt originär die Linien des straßengebundenen ÖPNV (Bus, ALF) in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises.

Der SPNV ist nicht Gegenstand des vorliegenden Nahverkehrsplans. Dies trifft ebenso auf den regionalen Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes SPNV-Nord zu. Das Angebotskonzept zwischen diesem und dem lokalen Busangebot des Rhein-Hunsrück-Kreises wurde einvernehmlich erarbeitet. Aus der Pflichtaufgabe Schülerverkehr ergibt sich das Angebot im übrigen lokalen Busverkehr. Da Personal und Fahrzeuge bereits für die morgendliche und nachmittägliche Verkehrsspitze vorgehalten werden müssen, können weitere Verkehrsangebote kostengünstig erbracht werden und leisten einen zusätzlichen Deckungsbeitrag zu den Kosten des Schülerverkehrs.

Ineinandergreifen der Bestandteile des projektierten ÖPNV-Angebotes

Das im Nahverkehrsplan projektierte ÖPNV-Angebot im Rhein-Hunsrück-Kreis setzt sich aus unterschiedlichen Angebotsformen zusammen, die

- verkehrliche Funktionen übernehmen,
- konzeptionell abgestimmt ineinandergreifen,
- sich zur Erfüllung der dem ÖPNV zugewiesenen Aufgaben gegenseitig ergänzen.

Die überregionale Erreichbarkeit des Landkreises aus den Richtungen Koblenz und Mainz wird über den SPNV-Korridor entlang des Rheins sichergestellt. Über die SPNV-Linien RE2 und RB32 ist der Landkreis an die Knotenbahnhöfe in Koblenz und Mainz angebunden. Die SPNV-Linie RB37 (Hunsrückbahn) stellt darüber hinaus die Anbindung von Emmelshausen an die Linke Rheinstrecke sicher.

Die regionalen Buslinien des Zweckverbands SPNV-Nord übernehmen auf den nachfragestärkeren Verkehrsachsen abseits der Bahnlinien Aufgaben der

- Verbindung zwischen Mittelzentren,
- Bedienung der dazwischen liegenden Grundzentren auf bedeutsamen Achsen,
- Herstellung vertakteter Anschlüsse an Netzknoten,
- Verbindung zu Städten, Gemeinden und Netzknoten außerhalb des Kreisgebietes mit regionaler Bedeutung.

Durch die Regelfahrten im 1- oder 2-Stunden-Takt an allen Werktagen auf der Mehrzahl der regionalen Buslinien wird – vergleichbar dem Angebotsniveau im SPNV – in Gebieten ohne Bahnanbindung eine dem ländlichen Raum angemessene Bedienung der Verbandsgemeinden sichergestellt. Auch an Wochenenden werden diese Verbindungen angeboten (teilweise als Anruflinienfahrt (ALF)).

Die lokalen Bus- und ALF-Linien haben ihre Bedienungsgebiete überwiegend in den Zwischenräumen der nachfragestärkeren Verkehrsachsen oder teilen sich abgestimmt die korridorbezogene Bedienung mit SPNV-Linien und regionalen Buslinien. Das Ange-

bot vieler lokaler Linien ist auf die größte Kundengruppe im Nahverkehr in ländlich strukturierten Gebieten ausgerichtet, dem Ausbildungsverkehr zu/von den Standorten aller Schulformen.

Bei den lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV liegt eine „Aufgabenteilung" zwischen Bus (in Festbedienung) und ALF (in Bedarfsbedienung) vor:

Zu Zeiten und auf Abschnitten hoher Nachfrage fällt dem Bus die Grundbedienung zu. Dies ist vor allem an Schulwerktagen der Fall, auf einigen lokalen Linien auch an Ferienwerktagen. Zu Zeiten und auf Abschnitten schwacher Nachfrage, zumeist jenseits der Zeiten des Ausbildungsverkehrsaufkommens (vormittags und abends an Schulwerktagen, Ferienwerktage, Wochenenden), werden mittels ALF alle Orte in einem Verkehrsgebiet mindestens im 2-Stunden-Takt gemäß den Vorgaben des Anforderungsprofils (Verbindungsqualitäten) angefahren.

Mehrere in den Rhein-Hunsrück-Kreis „einbrechende" Linien des straßengebundenen ÖPNV befinden sich in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise oder Verbünde. Die Linien stellen Regelverbindungen zu Städten und Gemeinden jenseits der Kreisgrenzen sowie zu den dortigen Netzknoten her. Einige Linien dienen hauptsächlich dem Kreisgrenzen überschreitenden Ausbildungsverkehr.

Liniensteckbriefe

Für alle Linien des straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Rhein-Hunsrück-Kreises sind die angebotsseitigen Eckdaten in einzelnen „Steckbriefen" festgehalten. Diese enthalten Angaben zu

- Linienverlauf;
- Linienbündel;
- Fahrzeugkategorie;
- Angebotstyp und Netzebene;
- Verkehrstage, Betriebszeiten und Fahrtenfolge;
- Verknüpfungspunkte, grundsätzliche Anschlussmöglichkeiten zwischen Verkehrsmitteln und ggf. (vertaktete) Anschlüsse zwischen einzelnen Linien;
- verkehrliche Funktionen und Bemerkungen.

In der Anlage V-1 sind die Konzeptionen in Form von „Steckbriefen" für den gesamten straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet zusammengefasst.

2 Verkehrsangebot

2.1 Schienenpersonennahverkehr

Aufgabenträger für den SPNV ist der Zweckverband SPNV-Nord. Die für den Rhein-Hunsrück-Kreis relevanten Planungen werden nachrichtlich und zusammengefasst in den Nahverkehrsplan übernommen, um ein Gesamtbild des ÖPNV-Angebotes im Kreisgebiet zu vermitteln.

Für das Gebiet des Rhein-Hunsrück-Kreises bilden drei SPNV-Linien das Angebot auf der Schiene:

- RE2 Koblenz – Boppard – St. Goar – Bingen – Mainz – Frankfurt am Main
- RE16 Kaiserslautern – Bingen – Oberwesel – Boppard – Koblenz (ab Dezember 2016)
- RB32 Koblenz – Boppard – St. Goar – Bingen – Mainz
- RB37 Boppard – Buchholz – Fleckertshöhe – Ehr – Emmelshausen

2.2 Regionaler straßengebundener ÖPNV

Das Zielnetz im regionalen Busverkehr setzt sich aus fünf Hauptlinien in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes SPNV-Nord zusammen, für die ein tägliches, vertaktetes Angebot im 60- oder 120-Minuten-Takt an Werktagen vorgesehen ist und bei denen sowohl zum SPNV als auch untereinander vertaktete Systemanschlüsse hergestellt werden.

Insgesamt wird in weiten Teilen des Kreisgebietes ein regionales Grundnetz aus fest bedienten Schienen- und Buslinien geschaffen. Zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage wird auf regionalen Linien das Fahrplanangebot aus fest bedienten Busfahrten durch/um bedarfsorientierte Elemente (ALF) ersetzt bzw. ergänzt.

Des Weiteren ist eine Freizeitlinie in regionaler Aufgabenträgerschaft vorgesehen, welche als RadBus zwischen Bingen und Emmelshausen zur Anbindung des Schinderhannes-Radwegs verkehrt, sowie drei Fernverkehrslinien zur Anbindung des Flughafens Hahn an Mainz, Koblenz und Trier.

Aus den Liniensteckbriefen in Anlage V-1 geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/gemeindescharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien einzeln hervor. Anlage V-2 enthält Karten zum Liniennetz.

2.3 Lokaler straßengebundener ÖPNV

2.3.1 Linien des lokalen Hauptnetzes

In Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises sind drei Hauptlinien vorgesehen. Diese dienen neben dem Ausbildungsverkehr besonders der Ergänzung des regionalen Grundnetzes auf Relationen mit hoher Fahrgastnachfrage sowie der Erschließung der Stadt Simmern. Die Linien verkehren täglich.

Aus den Liniensteckbriefen in Anlage V-1 geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/gemeindescharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

2.3.2 Linien des Ergänzungsnetzes 1. Ordnung

Auf 35 lokalen Linien (oder auf Abschnitten von diesen) in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises ist ein Fahrtenangebot auf Ergänzungslinien 1. Ordnung vorgesehen. Dieses richtet sich neben dem Ausbildungsverkehr auch an den Jedermann-Verkehr. Im Unterschied zu den Hauptlinien dienen sie Gebiete mit niedrigerer Nachfrage an. Sie verkehren Montag bis Freitag, in einigen Fällen Montag bis Samstag.

Die Linien gehen weit überwiegend von den Zentren Boppard, Büchenbeuren, Emmelshausen, Kastellaun, Kirchberg, Oberwesel, Rheinböllen, St. Goar und Simmern aus und bedienen die angrenzenden Gemeinden. Neben der Anbindung zentraler Orte dienen sie insbesondere dem Anschluss an regionale Buslinien und an den Schienenverkehr.

Alle Linien weisen die Gemeinsamkeit auf, dass sich deren Angebot aus fest bedienten Busfahrten und bedarfsorientierten ALF-Fahrten zusammensetzt. Ob eine Fahrt im Fahrplan als Busfahrt oder als ALF-Fahrt eingestuft wird, hängt vom Fahrgastaufkommen, vom Verkehrstag (Mo-Fr, Sa), von der Tageszeit und vom Bedienabschnitt ab. Der Nahverkehrsplan in seiner Eigenschaft als Rahmenplan gibt hierzu keine Einzelvorgaben.

Aus den Liniensteckbriefen in Anlage V-1 geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/gemeindescharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

2.3.3 Buslinien des Ergänzungsnetzes 2. Ordnung

Die 39 Buslinien (oder Abschnitte von diesen) des Ergänzungsnetzes 2. Ordnung in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises dienen dem Ausbildungsverkehr zu den Schulstandorten im Kreisgebiet. Der Nahverkehrsplan als Rahmenplan trifft zu Details der Angebotskonzeption von Ausbildungsverkehrslinien keine Aussagen, sondern benennt lediglich Rahmeninformationen pro Linie. Das Fahrtenangebot ist auf die Belange der Schüler der bedienten Schulen ausgerichtet.

Aus den Liniensteckbriefen in Anlage V-1 geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/gemeindescharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

2.3.4 Linien des Ortsverkehrs

In Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises sind zwei Linien (oder Abschnitte von diesen) des Ortsverkehrs vorgesehen. Diese Linien bedienen wichtige verbandsgemeindeübergreifende Verbindungen und verkehren im Unterschied zu Ergänzungslinien 1. Ordnung täglich. Auf diesen Linien setzt sich das Angebot – analog zu den Planungen der Linien des Ergänzungsnetzes 1. Ordnung – aus fest bedienten Busfahrten und bedarfsorientierten ALF-Fahrten zusammen.

Aus den Liniensteckbriefen in Anlage V-1 geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

2.3.5 Freizeitlinien

Drei Freizeitlinien in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises dienen im Sommerhalbjahr der erhöhten touristischen Nachfrage rund um St. Goar und Oberwesel, zwischen Mosel- und Schinderhannes-Radweg sowie zur Hängeseilbrücke Geierlay in Mörsdorf.

2.3.6 Bürgerbus

Unter den Begriff „Bürgerbus“ fallen sowohl eine besondere Angebotsform des „herkömmlichen“ ÖPNV mit allen Pflichten nach dem PBefG (insbesondere Betriebspflicht)

als auch ein „sozialer Fahrdienst“ für spezielle Zielgruppen (als ein vom PBefG freigestellter Verkehr). Darüber hinaus sind auch Mischformen oder ein flexibler Betrieb als „Mietwagen“ nach § 49 PBefG denkbar. Allen Formen gemein ist das ehrenamtliche Engagement der Bürger, die sich vor allem als Fahrer einbringen.

Sollten künftig im Kreisgebiet den ÖPNV unterstützende Bürgerbusprojekte entstehen, werden diese durch den Landkreis eine politische Unterstützung erfahren. Initiierung, Ausgestaltung und Finanzierung sollen jedoch den Städten und Gemeinden obliegen („Bottom-up-Ansatz“).

2.4 Linien benachbarter Aufgabenträger

In den Rhein-Hunsrück-Kreis fahren zehn Linien des straßengebundenen ÖPNV, die sich in der planerischen Federführung benachbarter Landkreise befinden. Daher fällt die Umsetzung von Maßnahmen oder die Umstrukturierung des Verkehrsangebotes bei den „einbrechenden“ Linien des straßengebundenen ÖPNV in deren Federführung. Das Verkehrsangebot auf diesen Linien ist weit gefächert, es reicht von Buslinien mit wenigen Fahrten im schulbezogenen Linienverkehr bis hin zu Linien mit einem regelmäßigen Angebot (auch) für den Jedermann-Verkehr.

Aus den Liniensteckbriefen in Anlage V-1 geht die Angebotskonzeption für die „einbrechenden“ Linien einzeln hervor.

2.5 Produkte

Entsprechend der in Kapitel III-4.3 beschriebenen Netzebenen und des hierarchischen Produktkonzepts des VRM werden die einzelnen Linien bestimmten Produkten zugeordnet. Im Rhein-Hunsrück-Kreis sind Linien der Produkte „RegioBus“, „Bus“, „Express-Bus“, „FreizeitBus“, „RadBus“ sowie „AnrufLinienFahrt“ geplant. Die Produktbezeichnungen vermitteln dem Fahrgast den grundsätzlichen Charakter einer Linie. Aus Anlage V-1 geht die Zuordnung einzelner Linien zu den genannten Produktkategorien hervor.

2.6 Verknüpfungskonzept

Für den Rhein-Hunsrück-Kreis sind in den Liniensteckbriefen mehrere Orte ausgewiesen, an denen vertaktete Umsteigebeziehungen zwischen SPNV, Fähren, Bus und ALF konzeptionell vorgesehen sind. Diese Verknüpfungspunkte sind in Tabelle V-1 zusammengefasst.

Ort	Bus < > Bus	Bus < > Zug	Bus < > Fähre
Bad Salzig		X (neu)	
Beltheim	X (neu)		
Boppard	X	X	
Buchholz	X	X	
Büchenbeuren	X (neu)		
Emmelshausen	X (neu)	X	
Engelsburg			X

Ort	Bus < > Bus	Bus < > Zug	Bus < > Fähre
Holzfeld	X (neu)		
Kastellaun	X		
Kirchberg	X (neu)		
Niedert	X (neu)		
Oberwesel	X	X (neu)	
Rheinböllen	X (neu)		
Simmern	X		
St. Goar	X	X (neu)	X
Wiebelsheim	X (neu)		

Tabelle V-1: Verknüpfungspunkte im Rhein-Hunsrück-Kreis

[eigene Zusammenstellung]

Darüber hinaus erwähnen die Liniensteckbriefe Verknüpfungspunkte jenseits der Kreisgrenze, die von Buslinien aus dem Rhein-Hunsrück-Kreis angefahren werden.

Viele lokale Linien weisen i. d. R. keine (ganztägige) Vertaktung des Fahrtenangebots auf, weshalb diese im Anschlusskonzept nicht betrachtet werden können. Vor allem im schulbezogenen Linienverkehr gibt es zu festgelegten Uhrzeiten dezentrale Umsteigepunkte. Deren Einrichtung ist vom konkreten Fahrplan und von den Einzugsgebieten der Schulen abhängig, so dass diese jenseits der konzeptionellen Rahmenvorgaben liegen.

An den Knotenpunkten mit vertakteten Anschlüssen sollen die Umsteigezeiten so bemessen sein, dass die Wartezeiten für den Fahrgast nicht überlang ausfallen. Anzustreben sind kurze Umsteigezeiten (ca. 5 Minuten, maximal 20 Minuten). Im Gegenzug sollen geringfügige Verspätungen ohne gravierende Auswirkungen auf das Anschlussverkehrsmittel noch abgefangen werden können. Die Umsteigebeziehungen sind sowohl betrieblich (von SPNV auf Bus bzw. ALF) als auch linienbündelübergreifend (von Bus auf Bus bzw. ALF) zu gewährleisten.

3 Verkehrsinfrastruktur

3.1 Anschlusssicherung mittels DFI

Die Anschlusssicherung ist nicht nur für den Fahrgast von Bedeutung, der bei Verspätung seinen Anschluss noch erreichen möchte. In einem regionsweiten ÖPNV-System können nicht alle nachgefragten Relationen umsteigefrei angeboten werden. Um den stets als Nachteil oder gar als Hürde empfundenen Umsteigevorgang reibungslos und zeitlich kurz zu halten, sind Anschlüsse abzustimmen und betrieblich abzusichern. Schließlich setzt sich ein Teil der Nachfrage im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV aus Fahrgästen mit Vor- und Nachlauffahrten zusammen.

Das Fahrpersonal der Bus- und ALF-Linien hat nach betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge und Anschlussbusse zu warten. Die Wartezeiten werden bemessen nach

- der Bedeutung des Anschlusses,
- den weiteren Anschlussbindungen entlang des Linienweges,
- der Fahrzeugumlaufbindungen und
- der Tageszeit.

In einer Abwägungssituation muss dann dem Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit des abfahrenden Kurses gegeben werden. Die Prioritätenfolge der Anschlusssicherungen hängt von der Anzahl der Umsteiger und vom zeitlichen Abstand nachfolgender Fahrten ab, auf die der Fahrgast ersatzweise zurückgreifen müsste.

3.2 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Investitionen in die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV obliegen den Städten und Gemeinden als Eigentümer der Haltestelle und ihrer Bestandteile. Bei Modernisierungsmaßnahmen sind daher die Vorgaben des Anforderungsprofils zu beachten (vgl. Kap. III-4.5). An dieser Stelle sei nochmals auf wichtige bauliche und gestalterische Aspekte sowie auf die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste hingewiesen:

- Ausbau einer Haltestelle bei nachgewiesener verkehrlicher Sinnhaftigkeit;
- Einbau der Hochborde in gerade verlaufenden Straßenabschnitten (nicht in Krümmungen oder Kurvenlagen);
- Länge der Hochborde analog zu den eingesetzten Busfahrzeugen;
- ausreichend breite Warteflächen (mindestens 2,5 m);
- transparenter Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten;
- Ausbildung der taktilen Leitelemente als geschlossene Kette;
- bei Haltestellen außerorts verkehrssichere Anlage und Zugangsmöglichkeiten.

VI Maßnahmenwirkung und -bewertung

1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage

1.1 Demographischer Wandel und Mobilität

Die Auswirkungen des demographischen Wandels werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen.

- Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen treten nicht schlagartig auf, sondern verlaufen langsam, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten – im Gegensatz beispielsweise zu einer Werksschließung und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort.
- Die Einwohnerzahl nahm im Rhein-Hunsrück-Kreis 2000 bis 2013 um 4,5 % ab, wobei einige Gemeinden insbesondere im ländlichen Raum von höheren Einwohnerverlusten betroffen waren. Diese Einwohnerrückgänge werden auch in den nächsten Jahren anhalten und sich teilweise weiter beschleunigen.
- Der Rückgang der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten). Davon unberührt kann sich aber die Verkehrsleistung weiterhin erhöhen, weil die pro Person zurückgelegten täglichen Wegelängen stetig ansteigen, zumindest bei den sog. „mobilen“ Personen, die außerhäusliche Aktivitäten (Ausbildung, Beruf, Einkauf, Freizeit) unternehmen.
- Das Hauptkundenpotenzial speziell des straßengebundenen ÖPNV außerhalb großstädtischer Ballungsräume stellen Kinder und Jugendliche dar, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Von den Einwohnerrückgängen im Rhein-Hunsrück-Kreis ist besonders die Altersgruppe der unter 18-Jährigen betroffen.
- Die Einwohner im erwerbsfähigen Alter werden sich ebenfalls weiter verringern, die sowohl die Gruppe der hochmobilen Personen stellen als auch das Fahrgastpotenzial im Berufsverkehr ausmachen. Eine Erhöhung der Erwerbstätigenquote an der Gesamtbevölkerung kann diese Trendentwicklung wieder in Ansätzen ausgleichen. Hierbei ist aber die raumstrukturell bedingte unterschiedliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrssystems für beruflich induzierte Wege zu berücksichtigen, denn dieses nimmt bei diesem Wegezweck innerhalb ländlicher Räume im Vergleich zu Verdichtungsräumen nur eine nachgeordnete Rolle ein.

1.2 Künftige Seniorengenerationen und ÖPNV-Nutzung

Die Anzahl der über 65-Jährigen wird im Rhein-Hunsrück-Kreis ungeachtet einer sinkenden Gesamteinwohnerzahl weiter zunehmen. Zum heutigen Zeitpunkt kann nicht damit gerechnet werden, dass die größer werdende Gruppe der Senioren die schwindende Gruppe der Kinder und Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV mengenmäßig ersetzen wird.

Für diese These spricht, dass immer mehr Senioren – besonders auch in ländlichen Räumen – einen Führerschein und einen permanenten Zugang zu einem Pkw im Haushalt haben, der weiterhin in ihrer Alltagsmobilität zum Einsatz kommt.

Der erhöhte Führerscheinbesitz trifft in besonderem Maße auf Seniorinnen zu. Durch den Kohorteneffekt werden im kommenden Jahrzehnt nahezu 9 von 10 Seniorinnen über einen Führerschein verfügen. Dann werden sie mit den Männern ab 60 Jahren aufwärts gleichauf liegen. Außerdem hat ein Großteil der künftigen Seniorengeneration außerhalb der Ballungsräume über Jahrzehnte einen „automobilen" Lebensstil adaptiert, dessen Routinen auch nach Ausscheiden aus dem aktiven Erwerbsleben fortgeführt werden.

Unabhängig davon entfallen die Gründe, täglich lange Wege zu einer Ausbildungsstätte oder zu einem Arbeitsplatz zurücklegen zu müssen. Die Wegehäufigkeit in Bezug auf alle Personen verringert sich mit zunehmendem Alter allmählich, da nicht jeden Tag Wege unternommen werden müssen, so dass der Anteil der täglich „mobilen" Personen signifikant zurückgeht. Auch die zurückgelegten Entfernungen nehmen nach Wegfall der maßgebenden Gründe deutlich ab. Stattdessen findet im Alltag eine vermehrte Orientierung auf das Wohnumfeld bzw. innerhalb der Wohngemeinde statt.

Bei kurzen Wegen im Wohnumfeld hat es der ÖPNV aber mit systembedingten Nachteilen zu tun, vor allem außerhalb von Großstädten und größeren Mittelstädten mit entsprechenden ÖPNV-Angeboten, die auch für kürzere Distanzen ausgelegt sind (dichte Fahrtenfolgen in einem engmaschigen Haltestellennetz).

1.3 Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV

Externe und interne Entwicklungen des Schulsystems und der Schulstandorte beeinflussen die Verkehrsnachfrage im ÖPNV-System hinsichtlich Fahrgastaufkommen, Wegelängen oder Bedienzeiten und ziehen Angebotsanpassungen besonders im straßengebundenen ÖPNV nach sich. Eine Auswahl wichtiger Einflussfaktoren und deren Auswirkungen wird in Tabelle VI-1 stichwortartig besprochen, wobei diese Liste allgemein und nicht konkret in Bezug auf den Rhein-Hunsrück-Kreis zu verstehen ist.

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
sinkende Schülerzahlen	geringeres Verkehrsaufkommen Ergänzung von Linienverkehren durch flexible Bedienung
Schließung von Schulstandorten	höhere Verkehrsleistung (Pkm) zusätzliche Beförderungsleistungen zu anderen Schulstandorten hohe Betriebskosten pro Fahrgast bei Fahrten mit geringer Besetzung, wenn niedriges Fahrgastaufkommen räumlich dispers verteilt ist
Neugründung von Schulen in privater bzw. in freier Trägerschaft	ausgeprägte Differenzierung der Schülerverkehrsverflechtungen erhöhter Betriebsaufwand

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
Ausdifferenzierung der schulischen Angebote an verschiedenen Standorten	höhere individuelle Verkehrsleistung pro Ausbildungspendler geringeres Bündelungspotenzial ggf. gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten, Abnahme der Lastrichtungsspitzen
Inanspruchnahme der freien Schulwahl	höherer Aufwand, Nachfrage und Angebot im Ausbildungsverkehr aufeinander abzustimmen geringeres Bündelungspotenzial aufgrund diffuser Quelle-Ziel-Ströme Wünsche aus Eltern- und Schülerschaft zur Schaffung neuer Verbindungen, obwohl Bündelungspotenzial insgesamt gering bleibt
Zunahme des Nachmittagsunterrichts und nachmittäglicher Betreuungsangebote	zeitliche Verlagerung der Nachfrage von den Mittags- auf die Nachmittagsstunden Streuung des nachmittäglichen Verkehrsaufkommens, gleichmäßigere Flottenauslastung zusätzliche Fahrten an Nachmittagen, entsprechend höhere Fahrleistung
Schulzeitstaffelung	Bei einer Abstimmung der Unterrichtszeiten zwischen verschiedenen Schulen kann der Fahrzeugbedarf in den Spitzenstunden reduziert werden
inklusive Bildung	Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorzugsweise im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG und im SPNV anstatt im freigestellten Schülerverkehr Einsatz von barrierefreien bzw. -armen Fahrzeugen barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entlang von Linien für den Ausbildungsverkehr
Schulform Sek. I/Sek. II mit acht Jahrgangsstufen statt neun Jahrgangsstufen („G8“)	um eine Jahrgangsstufe reduziertes Fahrgastaufkommen im schulbezogenen Verkehr ggf. Rückverlagerung von MIV-Mitfahrten auf den ÖPNV, da weniger Schüler das Führerscheinalter erreicht haben werden

Tabelle VI-1: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV

[eigene Zusammenstellung]

2 Maßnahmenwirkung

Das Angebotskonzept sieht verschiedene Maßnahmen für den lokalen Busverkehr sowie für das lokale ALF-System auf dem Gebiet des Rhein-Hunsrück-Kreises vor (vgl. Kap. V), die Änderungen beim Rahmenverkehrsangebot gegenüber dem Status Quo bedeuten.

Darüber hinaus listet das Angebotskonzept investive Vorhaben auf (Modernisierung von Haltestellen).

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich um eine weitgehende Überplanung des Bestandsnetzes. Darüber hinaus ist eine Ausdehnung des Jedermannverkehrs vorgesehen, sodass in allen Orten über 200 Einwohner ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot besteht. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Angebotsverbesserungen in ihrer Gesamtheit positive Auswirkungen auf das gesamte Nachfragevolumen im ÖPNV haben werden. Die nachfrageseitigen Effekte werden erst nach dem Auslaufen der jeweiligen Bestandskonzessionen bzw. -verträge eintreten. Durch die Struktur des Verkehrsangebotes im Kreisgebiet, bei der insbesondere im ländlichen Raum ein ALF-Angebot fest bediente Busfahrten ergänzt, können Angebotsanpassungen beim Busverkehr abseits der nachfragstärkeren Bedienachsen ohne negative Auswirkungen auf die Fahrgäste vorgenommen werden.

Nach Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen für den lokalen straßengebundenen ÖPNV wird sich in der Gesamtschau das Fahrgastaufkommen im Kreisgebiet erhöhen (um ca. +5 % im Jedermannverkehr). Darüber hinaus führen die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Schulen. Die in der Schwachstellenanalyse aufgeführten Mängel in der Verbindungsqualität (vgl. Anlage IV-1) werden – bis auf die hohe Fahrzeit zwischen dem Mittelzentrum Simmern und dem Oberzentrum Koblenz – mit dem Angebotskonzept behoben.

3 Maßnahmenbewertung

Bei der Maßnahmenbewertung handelt es sich um eine fachliche Prioritätenreihung, in die die aggregierten Maßnahmen zum Leistungsangebot hinsichtlich ihrer Wirkung aus Nachfragesicht eingestuft werden.

Von höchster Priorität im Hinblick auf die bis zum 1. Januar 2022 herzustellende vollständige Barrierefreiheit ist der Um- und Ausbau der Haltestellen im Rhein-Hunsrück-Kreis. Hierzu sind auch Investitionen der Städte und Gemeinden notwendig, um die gesetzlichen Vorgaben erfüllen zu können.

Die Umsetzung des Liniennetzes soll zusammen mit der Neukonzessionierung erfolgen. Im Zuge der Neukonzessionierung sollen auch die Qualitätsstandards der eingesetzten Fahrzeuge und der Betriebsqualität entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans vertraglich sichergestellt werden.

4 Investitionsplanung in ortsfeste Anlagen

Im Rhein-Hunsrück-Kreis sind Investitionsmaßnahmen im Bereich der Haltestelleninfrastrukturen vorgesehen, insbesondere um die gesetzlichen Vorgaben zur vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 erfüllen zu können. Entsprechende Maßnahmen können nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindefinanzierungsgesetz – GVFG[4]) und

[4] in der Fassung vom 28.01.1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes am 05.04.2011 (BGBl. I. S. 554)

dem Landesfinanzausgleichsgesetz (LFAG[5]) vom Land Rheinland-Pfalz gefördert werden.

Nach derzeitigem Stand sollen die Fördermöglichkeiten nach GVFG auch über das Jahr 2019 hinaus erhalten bleiben. Um einen Investitionsstau zu vermeiden, ist dennoch ein alsbaldiger Beginn der Ausbauvorhaben angeraten. Der Ausbau ist Aufgabe der jeweiligen Straßenbaulastträger.

[5] in der Fassung vom 30.11.1999 (GVBl. S. 415), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes am 08.10.2013 (GVBl. S. 349)

VII Linienbündelung

1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG[6]) zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. So wird in § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG den von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zugewiesen. Diese definieren hierzu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG wäre eine Genehmigung des Verkehrs zu versagen, wenn der beantragte Verkehr u. a. einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Durch ein integriertes Nahverkehrsangebot soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden, so dass die Belastung der öffentlichen Haushalte möglichst gering ausfällt. Dies soll insbesondere erreicht werden durch

- Verkehrskooperationen,
- gegenseitige Abstimmungen,
- einen Verbund der Beförderungsentgelte (z.B. Tarifkooperation bzw. Verkehrs- und Tarifverbund) und
- Koordination der Fahrpläne.

Durch die in § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels regelmäßig auch eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Seit der Neufassung des PBefG zum 01.01.2013 ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans bei der Genehmigung einer Verkehrsleistung gegenüber der vorherigen Rechtslage gestiegen. Durch § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG wird der zuständigen Genehmigungsbehörde eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen ermöglicht. Hierbei ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen. Dieser bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Das Zusammenspiel der vorstehenden Normen ermöglicht es, durch eine auf sachlicher Grundlage bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgte Linienbündelung diese bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen und somit ein Bindeglied zwischen der Planung des Aufgabenträgers und der Konzessionierung durch die Genehmigungsbehörde herzustellen.

[6] in der Fassung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154)

2 Zweck der Linienbündelung

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen und kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien. Sowohl im Hinblick auf die mögliche Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge gemäß § 13 PBefG als auch im Hinblick auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen definieren Linienbündel zugleich die Anforderungen einer im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden, ausreichenden Verkehrsbedienung. Im Vorfeld von eigenwirtschaftlichen Antragstellungen oder Ausschreibungen bieten Linienbündel Schutz vor sog. „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis ausschließlich die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

Werden in einem Bündel rentable mit weniger rentablen Linien zusammengefasst, so wird für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen seine Gewinne aus dem rentablen Linienbereich in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einbringen müssen.

Für den Fall einer gemeinwirtschaftlichen Antragstellung wird der Auftraggeber die höheren Zahlungen für ertragsarme Linienbereiche durch geringere Zahlungen für rentablere Linienbereiche abmildern und so den Gesamtzuschuss der öffentlichen Hand reduzieren. Die Linienbündelung im Nahverkehrsplan ermöglicht bei der Konzessionserteilung eine Abwehr von Genehmigungsanträgen auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert deren Herauslösen aus dem wirtschaftlichen Verbund der Linien.

3 Informationspflicht der zuständigen Behörde

Aus Gründen der Transparenz sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen.

So hat ausweislich der am 03.12.2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Artikel 7 Abs. 1 und 2, jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht öffentlich zugänglich zu machen über die

- in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie
- diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Ferner hat jede zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- Name und Anschrift der zuständigen Behörde,
- Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Darüber hinaus gehende Anforderungen ergeben sich aus dem zum 01.01.2013 reformierten PBefG. So soll die Veröffentlichung nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen sind.

Ferner sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für

- Fahrplan,
- Beförderungsentgelt und
- Standards

angegeben werden. Es kann darüber hinaus angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie).

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

4 Methoden der Linienbündelung

Bei der Planung von Linienbündeln bzw. bei der Zusammenstellung einzelner Linien zu Linienbündeln handelt es sich stets um nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffende Entscheidungen. Die Linienbündelung darf daher keinesfalls beliebig erfolgen.

Die Kriterien zur Linienbündelung, die bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen sind, gehen aus den nachfolgenden Passagen hervor.

Integration der Bedienung

Eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht und ein einheitlicher Marktauftritt im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbünden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.

Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei einer Ausschreibung auf Netto-Basis oder bei einer Brutto-Vertragslösung mit Malus- und ggf. auch mit Bonusregelungen für Veränderungen bei den Fahrgastzahlen darstellen. Die Übernahme der Erlösverantwortung ist nur im Gleichklang mit einer entsprechenden Marketingverantwortung sinnvoll.

Enge verkehrliche Verflechtung von Linien

Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (z. B. bei Stadtverkehren), kommt diesem Kriterium hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes, ähnlich wirksames Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.

Betriebliche Optimierung

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbündelung. Es ist allerdings darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgeblich ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion Spitzenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können und ob Aufwandsreduktionen durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze möglich sind.

Eher zufällige Durchbindungen in der Schwachverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlaufes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien eine zulässige Herangehensweise. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen gesetzt. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrgäste auch in den Genuss dieses Solidarausgleichs kommt, d. h. wenn in nennenswertem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen. Die zur Querfinanzierung herangezogenen Übergewinne auf der ertragsstarken Linie können nur dann zustande kommen, wenn Umfang und Qualität des Bedienungsangebotes auf dieser Linie (künstlich) begrenzt werden.

Zubringer- und Hauptlinien

Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und deren ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren und auszuschreiben hat. Durch den hohen Zubringerwert profitiert allerdings der Betreiber der (eigenwirtschaftlichen) Hauptlinie von diesem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Es kommt zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Zubringerlinien hätte der Inhaber der Hauptlinie einen Wettbewerbsvorteil, weil er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grund sind derart wirtschaftlich miteinander verflochtene Linien zu bündeln.

Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür Sorge zu tragen, die Gewerbefreiheit nachhaltig zu sichern. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher tragfähiger Erwägungsgrund bei der Bündelung von Linien. Auch wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind,

wie z. B. im großstädtischen Verkehr, sind dennoch regelmäßig mehrere Linienbündel innerhalb des Liniennetzes zu bilden.

Berufszugang und Wettbewerbsförderung

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb ist nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien zu gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen (vgl. BT-Drucksache 12/6269, Seite 143 zu § 8 PBefG). Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Unternehmer stellt allerdings noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in der Region kein echter Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

Rechtsfehlerhafte Kriterien

Rechtsfehler bei der Bündelung liegen vor, wenn sich der Aufgabenträger an nicht sachgerechten Kriterien orientiert, die den Zielsetzungen des § 8 PBefG zuwiderlaufen bzw. die von den Bestimmungen des § 9 PBefG nicht gedeckt sind. Außerdem darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden.

So dürfen Linienbündel nicht unter dem Aspekt der Erhaltung bisheriger Genehmigungsstrukturen den Bestandsunternehmen „zugeführt“ werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrentenschutz durch § 9 Abs. 2 PBefG gedeckt, da diese Norm keine Gebietskonzession einführt.

Eine Bündelung von Linien, für die kein hinreichender verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen werden kann, rechtfertigt nicht den damit verbundenen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit und ist als rechtsfehlerhaft einzustufen. So ist beispielsweise die willkürliche Zusammenfassung der in einem Verkehrsgebiet nicht zuordenbaren, „übriggebliebenen“ Linien zu einem „Restbündel“ oder zu mehreren „Restbündeln“ oder – hilfsweise – die unbegründete Zuordnung zu einem ordnungsgemäß gebildeten Bündel nicht sachgerecht. In diesem Falle kann davon ausgegangen werden, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder verkehrlichen Nachteile verbunden sind.

Rechtsfehlerhaft ist es zudem, bei der Bildung von Linienbündeln und deren Genehmigung davon auszugehen, dass nur nicht kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als gemeinwirtschaftliche Verkehre betrieben wurden, in Linienbündel einbezogen werden dürfen und kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als eigenwirtschaftliche Einzellinien betrieben wurden, von vornherein außer Betracht zu bleiben hätten. Zu achten ist jedoch auf eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten, falls mehrere Linien mit unterschiedlicher Laufzeit in einem Bündel zusammengefasst werden sollen. Aus diesem Grund kann eine Linienbündelung mitunter erst nach mehreren Jahren im Rahmen einer Neukonzessionierung vorgenommen werden, wenn für alle zur Bündelung vorgesehenen Linien die auslaufenden Genehmigungen am gleichen Tag enden.

5 Linienbündel im Rhein-Hunsrück-Kreis

Die im Rhein-Hunsrück-Kreis bestehende Linienbündelung wird mit wenigen Veränderungen fortgeschrieben. Sie umfasst die Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Hunsrück-Kreises und des SPNV Nord, bei letzteren nur jene mit maßgebender Bedienung im Kreisgebiet. Die „einbrechenden" Linien in federführender Planung benachbarter Verkehrsverbünde und Kreise werden in diesem Kapitel nachrichtlich aufgenommen.

Die Linien im Rhein-Hunsrück-Kreis werden zu vier Linienbündeln zusammengefasst:

Linienbündel Oberes Mittelrheintal

Das Linienbündel umfasst alle Linienverkehre, die überwiegend auf den zentralen Schulstandort Boppard und die Schulen in Oberwesel und St. Goar ausgerichtet sind und schon heute in einem engen, schulischen Zusammenhang produziert werden.

Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord

Das Linienbündel umfasst die in einem engen, schulischen Zusammenhang produzierten Linienverkehre rund um den Schulstandort Emmelshausen zwischen Kastellaun und der nördlichen Kreisgrenze.

Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Süd

Das Linienbündel umfasst die Verkehre innerhalb der Verbandsgemeinde Kirchberg und den westlichen und südlichen Teilen der Verbandsgemeinde Simmern zu den Schulstandorten Büchenbeuren, Gemünden, Kirchberg, Simmern und Sohren.

Linienbündel Hunsrück Mitte

Das Linienbündel umfasst die lokalen Busangebote in der Verbandsgemeinde Rheinböllen, im südlichen und westlichen Teil der Verbandsgemeinde Kastellaun sowie in den nördlichen und östlichen Teilen der Verbandsgemeinde Simmern. Die in diesem Linienbündel enthaltenen Verkehre stellen die Beförderung zu den Schulstandorten Argenthal, Mastershausen, Kastellaun, Rheinböllen und Simmern sicher.

Die Linienbündel mit den enthaltenen Linien sind in Tabelle VII-1 dargestellt. Die Zeitpunkte der Neukonzessionierung richten sich nach den Laufzeiten aktueller Genehmigungsurkunden. Im Übrigen sind darin die Angebotskonzepte berücksichtigt. Abweichungen von dieser Regel kommen ggf. zum Tragen, sofern

- ein Verkehrsvertrag vorzeitig aufgelöst und damit die Bestandskonzession ebenfalls hinfällig werden sollte oder
- ein Verkehrsvertrag nach regulärem Ablauf für einen befristeten Zeitraum verlängert werden sollte.

Eine „Interims-Linienbündelung“ zwischen dem Inkrafttreten des Nahverkehrsplans und dem je Linienbündel angegebenen Zielzustand wird nicht eigens aufgestellt. In dieser Zeit gelten die Bestandslinienbündel fort.

Linienbündel	Zugeordnete aktuelle Linien	Zugeordnete Planungslinien	Neukonzessionierung am
Hunsrück-höhenstraße Nord	613, 621, 622, 623, 625, 626, 627, 631*, 632*, 635	616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 638, 675	01.08.2018
Hunsrück-höhenstraße Süd	633, 643, 644, 645, 661, 664, 667, 668, 669,	602, 604, 605, 606, 608, 609, 615, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668	01.08.2018
Hunsrück Mitte	601, 602, 631**, 632**, 633, 634, 636, 639, 641***, 642, 646, 647, 653	601, 630, 631, 632, 633, 635, 636, 637, 639, 640, 641, 642, 643, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654	01.08.2018
Oberes Mittelrheintal	611, 614, 615, 623, 650, 651, 656, 682, 683, 684	670, 671, 672, 673, 674, 679, 680, 681, 682, 685, 686, 687, 688, 689	01.08.2018

* nur Taktfahrten RegioLinie
** ohne Taktfahrten RegioLinie
*** einzelne Schülerverkehre

Tabelle VII-1: Linienbündel für den straßengebundenen ÖPNV im Rhein-Hunsrück-Kreis

[eigene Zusammenstellung]

Darüber hinaus verkehren mehrere Linien im Kreisgebiet, welche der planerischen Federführung benachbarter Kreise oder Verbünde unterliegen, denen dementsprechend die Bündelung dieser Linien obliegt. Die Zugehörigkeit dieser „einbrechenden“ Linien wird im Folgenden nachrichtlich wiedergegeben:

- Die Linien 230 und 248 sind Bestandteil des Linienbündels Bad Kreuznach Ost des Landkreises Bad Kreuznach.
- Die Linien 281 und 283 sind Bestandteil des Linienbündels Bad Kreuznach West des Landkreises Bad Kreuznach.
- Die Linie 321 ist ggf. Bestandteil einer Linienbündelung des Landkreises Bernkastel-Wittlich.
- Die Linie 345 ist Bestandteil des Linienbündels Maifeld des Landkreises Mayen-Koblenz.
- Die Linien 351 und 352 sind Bestandteil des Linienbündels Birkenfeld Nord des Landkreises Birkenfeld.
- Die Linien 741, 742 und 745 sind Bestandteil des Linienbündels Treiser Schock des Landkreises Cochem-Zell.

- Die Linie 750 ist Bestandteil des Linienbündels Blankenrath des Landkreises Cochem-Zell.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung II-1: Zentrale Orte und Relationen 17
Abbildung II-2: Bevölkerungsdichte nach Gemeinden 19
Abbildung II-3: Busliniennetz im Rhein-Hunsrück-Kreis 2015 23
Abbildung III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems 34
Abbildung III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten 36
Abbildung III-3: Mindestanforderungen an die Bedienungsqualitäten im Rhein-Hunsrück-Kreis 40
Abbildung IV-1: Siedlungsflächen im Rhein-Hunsrück-Kreis und Einzugsbereiche des ÖPNV 52

Tabellenverzeichnis

Tabelle II-1: Bevölkerung in den Kommunen 2013 und Prognose für 2035 18
Tabelle II-2: Ein- und Auspendler aus und in den Rhein-Hunsrück-Kreis 20
Tabelle II-3: Beschäftigte in den Kommunen des Rhein-Hunsrück-Kreises 20
Tabelle II-4: Schulen im Rhein-Hunsrück-Kreis mit Schülerzahlen im Schuljahr 2015/2016 22
Tabelle III-1: Hierarchisches Produktkonzept im Rhein-Hunsrück-Kreis 37
Tabelle III-2: Anforderungen an die ÖPNV-Erschließung im Rhein-Hunsrück-Kreis 38
Tabelle IV-1: Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV 51
Tabelle V-1: Verknüpfungspunkte im Rhein-Hunsrück-Kreis 62
Tabelle VI-1: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV 66
Tabelle VII-1: Linienbündel für den straßengebundenen ÖPNV im Rhein-Hunsrück-Kreis 75

Literaturverzeichnis

Bundesagentur für Arbeit (2014): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden

Bundesagentur für Arbeit (2014): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte . Gemeindedaten

Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG

PTV AG (2011): Nahverkehrsplan Rhein-Hunsrück-Kreis 2011

Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demographie Rheinland-Pfalz (2013): Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen des ÖPNV in Rheinland-Pfalz. Handreichung für kommunale Behindertenbeauftragte und -beiräte, Verbände und Selbsthilfegruppen behinderter Menschen

*Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (*2006): Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald

Statistisches Bundesamt (2014): Gemeinden in Deutschland mit Bevölkerung am 31.12.2013

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2013): Vierte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2013): Schulbesuchsorte von Schülerinnen und Schülern in ausgewählten Schulkreisen im Schuljahr 2012/13

sowie diverse Daten des Rhein-Hunsrück-Kreises und Internetrecherchen.

Verzeichnis der Rechtsquellen

Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen – (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046, 1047), zuletzt geändert durch Artikel 452 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)

Kindertagesstättengesetz (KTagStG) von Rheinland-Pfalz vom vom 15. März 1991 (GVBl. S. 79), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Juni 2013 (GVBl. S. 256)

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) vom 17. November 1995, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 1. Dezember 2010 (GVBl. I, 426)

Landesgesetz über die Errichtung und Finanzierung von Schulen in freier Trägerschaft (Privatschulgesetz – PrivSchG) vom 04.09.1970 (GVBl. S. 372), zuletzt geändert Artikel 2 des Gesetzes vom 08.02.2013 (GVBl. S. 9)

Landesgesetz zur Gewährleistung von Tariftreue und Mindestentgelt bei öffentlichen Auftragsvergaben (Landestariftreuegesetz – LTTG) vom 1. Dezember 2010 (GVBl. S 426), zuletzt geändert durch das Landesgesetz zur Änderung des Landestariftreuegesetz vom 22.11.2013 (GVBl. S. 469)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Richtlinie 2001/85/EG Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG

Richtlinien des Rhein-Hunsrück-Kreises über die Kindergartenbeförderung vom 27. April 2007.

Richtlinien des Rhein-Hunsrück-Kreises über die Schülerbeförderung vom 27. Januar 2014

Satzung des Rhein-Hunsrück-Kreises über die Schülerbeförderung vom 13. Juni 2012

Schulgesetz (SchulG) von Rheinland-Pfalz vom 30. März 2004 (GVBl. S. 239), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.07.2014 (GVBl. S. 125)

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573)

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 9. März 2015 (BGBl. I S. 243)

Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ANS	Anschlusssicherung
AST	Anruf-Sammeltaxi
ALF	Anruf-Linienfahrt
AT	Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B+R	„Bike and Ride" („Fahrrad und Reisen")
CD	Corporate Design
CNG	„Compressed Natural Gas" (komprimiertes Erdgas für Antriebszwecke)
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAV	Einnahme-Aufteilungs-Verfahren
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle („erhöht/verbessert umweltschonendes Fahrzeug")
EG	Europäische Gemeinschaft
EKZ	Einkaufszentrum
ET	Elektrotriebwagen/-triebzug
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F	schulfreier Tag (Verkehrstagsmerkmal)
FD	Fachdienst
FAG	Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz)
G	ganztägig
G8	achtjährige Gymnasialzeit
G9	neunjährige Gymnasialzeit
GG	Grundgesetz
GPS	Global Positioning System
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt

GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
HVZ	Hauptverkehrszeit
HW	Hauptwohnsitz
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IC	InterCity
ICE	InterCity-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
K+R	„Kiss and Ride" („Bringen/Abholen und Reisen")
LB	Linienbündel
LCD	Liquid Crystal Display („Flüssigkristallanzeige")
LE	Low-Entry („Tiefeinstieg")
LED	Light-Emitting Diode („Leuchtdiode")
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen) (Verkehrstagsmerkmal)
NF	Niederflurfahrzeug
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NOx	chemische Gruppe der Stickstoffoxide
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSG	Naturschutzgebiet
NVP	Nahverkehrsplan
NVG	Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz)
NVZ	Nebenverkehrszeit (Zeiten außerhalb der HVZ und SVZ)
NW	Nebenwohnsitz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil (Stadtteil)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest („Ort des Interesses", „interessanter Ort")

P+R	„Park and Ride" („Parken und Reisen")
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn (hält in der Regel an allen Haltestellen)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regional-Express (Regionalzug der nur an bestimmten Haltestellen hält)
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RIS	ReisendenInformationsSystem der DB AG
S	Schulwerktag (Verkehrstagsmerkmal)
Sa	Samstag (Verkehrstagsmerkmal)
SE	Stadtexpress (Regionalzug, der im Bereich von S-Bahnverkehren nicht an allen Haltestellen hält)
SEV	Schienenersatzverkehr
So	Sonntag (Verkehrstagsmerkmal)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
T	je nach Zusammenhang täglich (Verkehrstagsmerkmal) bzw. tagsüber
ÜT	Übergangstarif
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VGR	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung
VGWS	Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd
VO	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
VR	Verdichtungsraum
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel
VRT	Verkehrsverbund Region Trier
VT	Verbrennungstriebwagen/-triebzug
VU	Verkehrsunternehmen
WE	Wochenende
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Anlagenverzeichnis

I Einleitung

I-1 Beteiligte Institutionen in der Regionalkonferenzen
I-2 Sitzungsprotokolle der Regionalkonferenzen
I-3 Beteiligte Institutionen im Anhörungsverfahren
I-4 Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren
I-5 Beschlussfassung

II Bestandsaufnahme

Keine Anlagen

III Anforderungsprofil

III-1 Haltestellenschilder im Design des VRM
III-2 Qualitätsanforderungen des VRM
III-3 Anforderungen des VRM an den Fahrkartenvertrieb
III-4 Anforderungen des VRM an die Durchführung von Fahrkartenprüfungen
III-5 Anforderungen des VRM an die Verkaufsdatenmeldungen

IV Schwachstellenanalyse

IV-1 Bewertung der Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen im Rhein-Hunsrück-Kreis

V Angebotskonzept

V-1 Liniensteckbriefe
V-2 Liniennetzkarten

VI Maßnahmenwirkung und -bewertung

Keine Anlagen

VII Linienbündelung

Keine Anlagen