



Kreisverwaltung Neuwied



Nahverkehrsplan 2014 für den Landkreis Neuwied



- Schlussbericht -

Stand: 17.11.2014



BPV Consult GmbH, Koblenz/Hamburg/Erfurt

Inhaltsübersicht

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	5
1.1	Rechtliche Grundlagen	5
1.1.1	Rechtsrahmen ÖPNV	5
1.1.2	Weitere relevante Rechtsgrundlagen	6
1.2	Grundlagen der Nahverkehrsplanung	6
1.2.1	Aufgaben des Nahverkehrsplans	7
1.2.2	Bisheriger Nahverkehrsplan	7
1.2.3	Anmerkungen zum methodischen Vorgehen	8
1.3	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	9
2	Bestandsanalyse	11
2.1	Strukturdaten	11
2.1.1	Raumstruktur	11
2.1.2	Bevölkerung und Demografie	12
2.1.3	Erwerbsstruktur	12
2.1.4	Schul- und Ausbildungsstruktur	13
2.1.5	Wirtschafts-, Versorgungs- und Freizeitstruktur	13
2.1.6	Verkehrsstruktur und Tourismus	13
2.1.7	Motorisierungsgrad	14
2.2	ÖPNV-Daten	14
2.2.1	Angebot im SPNV	14
2.2.2	Angebot im ÖSPV (Busverkehr)	15
2.2.3	Leistung im ÖSPV	16
2.2.4	Standards im ÖSPV	17
2.2.5	Weitere Angebote zur Personenbeförderung	18
2.2.6	Tarif, Vertrieb, Kommunikation	19
2.2.7	Nachfragesituation	21
2.3	Mängelanalyse	22
2.3.1	Erschließungsqualität	22
2.3.2	Bedienungsqualität	23
2.3.3	Verbindungsqualität	24
2.3.4	Sonstige Mängel und Schwachstellen	26
3	Prognose voraussichtlicher Entwicklungen	28
3.1	Bevölkerungsentwicklung	28
3.2	Verkehrsprognose	29
3.3	Kostenprognose	30

4	Zielvorgaben und Rahmenkonzeption	31
4.1	Verkehrspolitische Ziele	31
4.1.1	Gesetzliche Zielvorgaben	31
4.1.2	Ziele aus übergeordneten Planungen	31
4.1.3	Kommunalpolitische Anregungen und Zielsetzungen	33
4.2	Grundsätzliche Festlegungen	34
4.3	Bildung einer Netzstruktur	36
4.3.1	Netzhierarchisierung.....	37
4.3.2	Verknüpfungs- und Umsteigepunkte.....	37
4.3.3	Schnittstellen zum Individualverkehr	38
4.4	Definition von Mindeststandards.....	38
4.4.1	Erschließungsstandards	38
4.4.2	Bedienungsstandards.....	39
4.4.3	Weitere Mindestqualitäten	39
4.5	Anforderungen an übergeordneten Öffentlichen Verkehr	40
4.5.1	Öffentlicher Personenfernverkehr auf Schiene und Straße.....	40
4.5.2	SPNV-Infrastruktur und Betrieb	40
4.5.3	Organisation und Auftritt des VRM	41
5	Maßnahmenkonzeption	44
5.1	Linienbündelungskonzept	44
5.1.1	Bildung von Linienbündeln	44
5.1.2	Linienbündel im Landkreis Neuwied	45
5.1.3	Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten	48
5.2	Netz- und Linienkonzept	50
5.2.1	Regionaler Linienverkehr	51
5.2.2	Lokaler Linienverkehr.....	53
5.2.3	Stadtverkehr Neuwied	55
5.3	Entwicklung alternativer Bedienungsformen.....	57
5.4	Zielvorgaben für Qualitätsstandards.....	59
6	Organisation und Finanzierung	62
6.1	Zuständigkeiten (Federführungen)	62
6.2	Benennung der Finanzierungsträger	63
6.3	Aufstellung eines Finanzierungsplans	64
	Verzeichnis der Festlegungen im NVP.....	66
	Abbildungsverzeichnis	67
	Verzeichnis der Abkürzungen	68
A	Anhang Tabellenband	69

B	Anhang Kartenband	70
C	Anhang formales Anhörungsverfahren	71
D	Anhang erweitertes informelles Beteiligungsverfahren	83

Bilder (Titelseite und unten): BPV Consult GmbH

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Dem Landkreis Neuwied obliegt die Zuständigkeit als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) innerhalb des Kreisgebietes. Zugleich ist er

- Mitglied des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (ZV SPNV-Nord) mit Sitz und Stimme in dessen Verbandsversammlung,
- Gesellschafter der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) mit Sitz und Stimme in deren Gesellschafterversammlung.

In Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle legt der Landkreis Neuwied hiermit seinen neu aufgestellten Nahverkehrsplan (NVP) vor.

Zur Auflistung und Definition der im Sachgebiet ÖPNV maßgeblichen Begriffe und Institutionen siehe **Anhang A Tabelle 1**.

1.1 Rechtliche Grundlagen

Dieses Kapitel fasst die rechtlichen Grundlagen zusammen, jeweils bezogen auf unmittelbar ÖPNV-bezogenes Recht und – in Auswahl – auf weitere, ÖPNV-relevante Rechtsquellen.

1.1.1 Rechtsrahmen ÖPNV

Die Aufstellung des NVP ergibt sich aus den rechtlichen Grundlagen des ÖPNV als allgemeiner öffentlicher Personennahverkehr, auch: straßengebundener ÖPNV (ÖSPV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die maßgeblichen Grundlagen finden sich in den folgenden Gesetzen und Verordnungen:

- EU-Verordnung (EU-VO) 1370/2007¹,
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)²,
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)³,
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)⁴,
- Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG)⁵.

¹ Europäisches Parlament und Europäischer Rat: Verordnung (EG) Nr. 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. 1007/70 des Rates. Amtsblatt der Europäischen Union, 03.12.2007, S. L315/1-L315/13

² Bundesministerium der Justiz: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist. 21.03.1961

³ ebd.: Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) geändert worden ist

⁴ ebd.: Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist. 27.12.1993

⁵ Landesregierung Rheinland-Pfalz: Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) vom 17. November 1995. Letzte berücksichtigte Änderung: §§ 5, 6 und 8 geändert, § 14 neu gefasst durch Artikel 2 des Gesetzes vom 01.12.2010 (GVBl. S. 426)

Bau und Betrieb des ÖPNV werden, je nach Verkehrsmittel in spezifischen Verordnungen geregelt. Dazu gehören vor allem folgende:

- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)⁶,
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)⁷.

Daneben existieren eigene Betriebsordnungen z.B. für Stadt- und Straßenbahnen und Seilbahnen.

Das NVG Rheinland-Pfalz bezieht zudem den Linienverkehr mit Schiffen in die Zuständigkeit der Aufgabenträgerschaft mit ein. Der Schiffslinien- und Fährverkehr erfolgt auf rechtlicher Grundlage des Binnenschiffahrtsgesetzes (BinSchG)⁸ und der Fährenbetriebsverordnung (FäV)⁹.

1.1.2 Weitere relevante Rechtsgrundlagen

Außerdem von Bedeutung für die Anforderungen an den ÖPNV, dessen Ausgestaltung und Entwicklung sind Landesplanung und Organisation der Schülerbeförderung. Die jeweiligen rechtlichen Grundlagen sind:

- Landesplanungsgesetz (LPIG)¹⁰,
- Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG)¹¹
- und spezifisch für den Landkreis Neuwied die Schülerbeförderungssatzung¹².

1.2 Grundlagen der Nahverkehrsplanung

Das zentrale Instrument für die geordnete und zielgerichtete Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV ist der Nahverkehrsplan. Mit dem NVP gibt der Landkreis Neuwied als Aufgabenträger einen verbindlich beschlossenen Rahmenplan zur Gestaltung des ÖPNV in den folgenden ca. 5 Jahren vor, mit dem er sich sowohl im Innenverhältnis organisiert (z.B. innerhalb der Kreisverwaltung und in Abstimmung mit Verbandsgemeinden und den Ortsgemeinden) als auch gegenüber Dritten positioniert (z.B. Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörde, Nachbar-Aufgabenträger, Verkehrsverbund).

Der Landkreis Neuwied ist gemäß § 8 NVG nicht verpflichtet, einen NVP aufzustellen oder einen bestehenden NVP fortzuschreiben („Soll“-Bestimmung). Mit einem be-

⁶ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (BGBl. I S. 1703) geändert worden ist

⁷ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) geändert worden ist

⁸ Binnenschiffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist

⁹ Fährenbetriebsverordnung vom 24. Mai 1995 (BGBl. I S. 752), die durch Artikel 2 § 5 der Verordnung vom 20. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2802) geändert worden ist

¹⁰ Landesplanungsgesetz (LPIG) vom 10. April 2003, letzte berücksichtigte Änderung: §§ 4, 8, 10 und 13 geändert durch Artikel 25 des Gesetzes vom 28.09.2010 (GVBl. S. 280)

¹¹ Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG) vom 30. März 2004, letzte berücksichtigte Änderung: §§ 1, 3 und 25 geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 08.02.2013 (GVBl. S. 9)

¹² Satzung des Landkreises Neuwied über die Schülerbeförderung vom 17.05.2010 aufgrund der Landkreisordnung (LKO) und der Gemeindeordnung (GemO), in Verbindung mit Schulgesetz (SchulG) und Privatschulgesetz (PrivSchG), sowie des Kommunalabgabengesetzes (KAG) in den jeweils neuesten Fassungen

schlossenen, tragfähigen NVP verschafft sich der Landkreis einen eindeutigen Vorteil, sich zu grundsätzlichen Fragen des ÖPNV, sowohl bei unmittelbarer Zuständigkeit als auch im Rahmen von Anhörungen zu benachbarten bzw. übergreifenden Projekten als Träger öffentlicher Belange mit Verweis auf den NVP fundiert und abgestimmt positionieren zu können.

Ein rechtskräftig beschlossener NVP kann während seiner Laufzeit im Bedarfsfall durch erneuten Beschluss der entsprechenden Gremien in bestimmten Punkten geändert oder ergänzt werden. Damit kann der NVP auch dann auf aktuellem Stand gehalten werden, wenn sich kurzfristig neue oder andere Rahmenbedingungen ergeben sollten. Die während der Laufzeit des NVP vorgenommenen Änderungen sind dann im Rahmen der nachfolgenden Fortschreibung zu bestätigen.

1.2.1 Aufgaben des Nahverkehrsplans

Die Aufgaben des NVP sowie die Ziele und Anforderungen für seine Aufstellung bzw. Fortschreibung ergeben sich aus den rechtlichen Grundlagen, insbesondere dem PBefG, dem rheinland-pfälzischen NVG und nicht zuletzt der Praxis selbst, wo existierende NVP als zentrales Instrument zur Argumentations- und Entscheidungsfindung, etwa durch Genehmigungsbehörden, eingesetzt werden.

Mit dem NVP soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV geschaffen und ein abgestimmtes Vorgehen gesichert werden. Im NVP sollen die bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen Berücksichtigung finden und die Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und dessen Finanzierung festgelegt werden.

Der NVP bildet den Rahmen für die weitere ÖPNV-Entwicklung im Kreis Neuwied. Dabei werden z.B. Vorgaben zu Leistungsumfang und Taktstruktur sowie Anschlussprioritäten für die Linienfahrpläne definiert. Der NVP geht jedoch nicht weiter auf betriebliche Einzelheiten ein, wie der konkreten Fahrplangestaltung, der Fahrzeugumlauf- und Dienstplanung und tariflicher Details. Hier liegen die Kompetenzen weiterhin im Gestaltungsrahmen der Verkehrsunternehmen bzw. deren vertraglicher Kooperationen mit dem VRM. Lediglich im Fall von Vergabeverfahren werden Fahrplanvorgaben i.d.R. als verbindlicher Teil der Leistungsbeschreibung durch den Aufgabenträger konkretisiert.

Aus Sicht der Genehmigungsbehörde – hier: Landesbetrieb Mobilität (LBM) in Koblenz – bezieht sich der Gestaltungsrahmen des NVP auf die Funktion als zentrales fachliches Abwägungsinstrument bei der Neu- oder Wiedererteilung von Liniengenehmigungen. Demnach hat der LBM für eine integrierte Nahverkehrsbedienungs (Verkehrskooperationen, Fahrplanabstimmung, Tarifverbund) zu sorgen und dabei einen beschlossenen NVP zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachten muss, unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung der Verkehrsunternehmer führt.

Zur Übersicht der zentralen Aufgabenstellungen für den NVP aus rechtlicher Sicht siehe **Anhang A Tabelle 2**.

1.2.2 Bisheriger Nahverkehrsplan

Im Jahr 1996 hatte der Landkreis Neuwied seinen ersten Nahverkehrsplan erstellt und beschlossen¹³. Darin wurden grundlegende Aussagen getroffen

¹³ Landkreis Neuwied: 1. Nahverkehrsplan für das Kreisgebiet. Auftragnehmer: KOCKS CONSULT GMBH, Koblenz. Dezember 1996 (Kreistagsbeschluss am 17.12.1996)

- zur grundsätzlichen Bedeutung der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Neuwied und des NVP,
- zur Ausgangssituation des ÖPNV im Umfeld der Raumordnung und Landesplanung, bei der Nachfrage- und Angebotsstruktur, zu Mängeln und der künftigen ÖPNV-Nachfrage,
- zur Angebotsentwicklung mit übergeordneten Zielen, Vorgaben für den Schienenpersonennahverkehr, zu Verknüpfungspunkten und der Netzstruktur des ÖPNV, zu ÖPNV-Angebot, Fahrplan- und Tarifgestaltung inkl. freigestelltem Verkehrs und alternative Bedienungsformen sowie zu baulichen Maßnahmen,
- zur Bewertung der Entwicklung in den einzelnen Verbandsgemeinden und der Stadt Neuwied und
- zur Umsetzung, Finanzierung und Fortschreibung des NVP.

Zu den wesentlichen im NVP 1996 enthaltenen Festlegungen und deren Umsetzung siehe **Anhang A Tabelle 3**.

In der Gesamtschau kann festgehalten werden, dass die Realisierung der Maßnahmen aus dem NVP 1996 innerhalb der folgenden 5-10 Jahre zumindest in Teilen erfolgt ist. Hierzu gehören vorrangig (analog der Prioritätenliste des damaligen NVP):

- Verbesserung des SPNV-Angebotes auf der Rechten Rheinstrecke entsprechend des Rheinland-Pfalz-Taktes,
- teilweise Entwicklung und Verbesserung der „schiengleichen Busverkehre“ nach dem Standard der künftigen RegioLinien (z.B. Achse Neuwied – Altenkirchen),
- teilweise beginnende Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungspunkten (z.B. Neuwied Bahnhof),
- Einrichtung des Tarifverbundes nach Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), ebenfalls Reform des Liniennummersystems im ÖPNV.

Bei anderen Umsetzungspaketen besteht – gemessen an den gesteckten Zielen – nach wie vor Nachholbedarf, insbesondere bei der Angleichung und Integration des Busverkehrs im Kreis. Auch greift der NVP 1996 die in der Zwischenzeit in Betrieb gegangene ICE-Schnellstrecke Köln – Rhein-Main mit neuem ICE-Halt in Montabaur noch nicht auf.

1.2.3 **Anmerkungen zum methodischen Vorgehen**

Grundlage für das methodische Vorgehen bei der Bearbeitung des NVP sind die rechtlichen Mindestanforderungen gemäß PBefG und NVG. Zudem hat der Aufgabenträger Landkreis Neuwied seine Anforderungen bereits im Rahmen der Auftragsvergabe präzisiert. Aus diesem Anforderungsprofil leitet sich im Wesentlichen die Gliederung dieses NVP ab.

Neben dem gesetzlich geregelten Umfang der Mitwirkung Dritter an der Aufstellung des NVP, wie der Beteiligung vorhandener Verkehrsunternehmen während der Bearbeitung und der formalen Anhörung von Träger(inne)n öffentlicher Belange wurde ein erweiterte Form des Beteiligungsverfahrens gewählt. Dieses umfasste

- Auftaktveranstaltung mit Einladung aller Anhörungsberechtigten,
- Einrichtung eines begleitenden Arbeitskreises, bestehend aus Vertreter(inne)n der Kreistagsfraktionen, der Verbandsgemeinden und des VRM,
- Beteiligung der Verkehrsunternehmen in Einzelgesprächen und in Form schriftlicher Beteiligung,
- Beteiligung der Ortsgemeinden im Rahmen von Vor-Ort-Terminen in allen Verbandsgemeinden und in der Stadt Neuwied sowie in Form schriftlicher Beteiligung,

- weitere begleitende Gespräche mit dem LBM, dem ZV SPNV-Nord und dem VRM,
- formales Anhörungsverfahren der Träger(inne)n öffentlicher Belange mit ergänzender Veröffentlichung des NVP-Anhörungsentwurfs auf den Internetseiten der Kreisverwaltung.

Die statistischen Informationen und sonstigen Grundlagendaten wurden aus den aktuellen Datenbeständen der rheinland-pfälzischen Landesstatistik¹⁴, des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur (ISIM)¹⁵ und des Statistischen Bundesamtes¹⁶ herangezogen, ergänzt um Datenbereitstellungen der Kreisverwaltung, der Verbands- und Ortsgemeinden inkl. der Stadt Neuwied, des ZV SPNV-Nord des VRM und der Verkehrsunternehmen.

1.3 *Abgrenzung des Nahverkehrsraums*

Der Zuständigkeitsbereich des Landkreises Neuwied als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV lässt sich zum einen räumlich abgrenzen, zum anderen organisatorisch bzw. nach zugeordneten Linien.

Die räumliche Abgrenzung umfasst das Gebiet des Landkreises Neuwied. Darin liegen die folgenden kommunalen Gebietskörperschaften:

- Stadt Neuwied,
- Verbandsgemeinde Asbach,
- Verbandsgemeinde Bad Hönningen,
- Verbandsgemeinde Dierdorf,
- Verbandsgemeinde Linz (Rhein),
- Verbandsgemeinde Puderbach,
- Verbandsgemeinde Rengsdorf,
- Verbandsgemeinde Unkel,
- Verbandsgemeinde Waldbreitbach.

Die Verbandsgemeinden gliedern sich weiter in 61 Ortsgemeinden. Die nachfolgende **Abbildung 1** zeigt die räumliche Abgrenzung des Landkreises, die innere Abgrenzung nach Verbandsgemeinden und Ortsgemeinden sowie die Bezeichnungen der Gemeinden.

Die organisatorische Abgrenzung des NVP beschreibt, für welche Linien der Aufgabenträger Landkreis Neuwied federführend zuständig ist. Dies kann zum einen Linien über die Kreisgrenzen hinaus betreffen, zum anderen schließt es auch Linien aus, obwohl diese teilweise durch das Kreisgebiet verlaufen. Grundsätzlich liegen diejenigen Linien in der Verantwortung des Aufgabenträgers, die vollständig innerhalb des Kreisgebietes verlaufen.

¹⁴ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz:
<http://www.statistik.rlp.de/regionaldaten/meine-heimat/> (abgerufen April 2013)

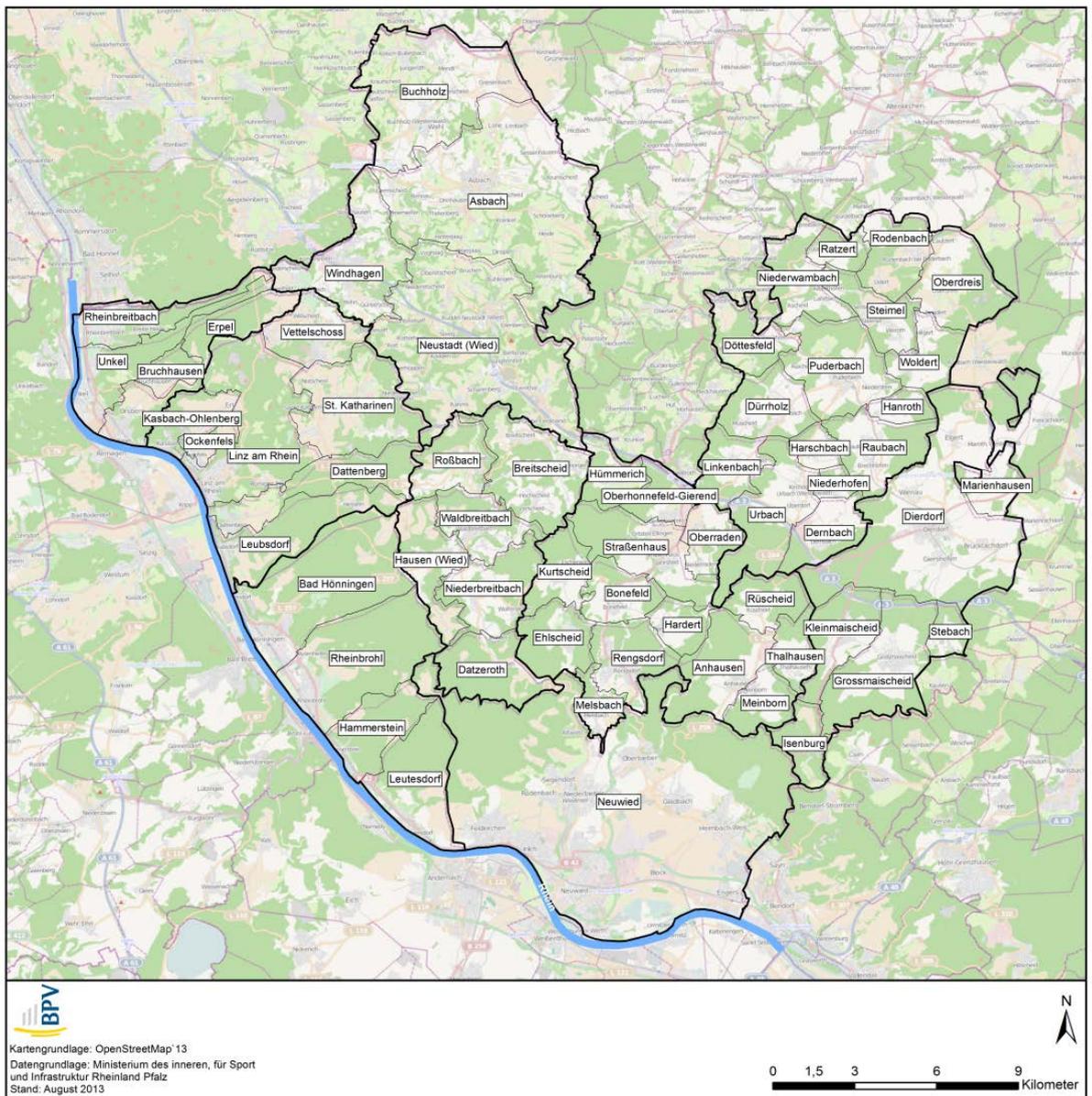
¹⁵ Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur: Die zukünftige Rolle der Zentralen Orte, <http://www.mwkel.rlp.de/File/Zentrale-Orte-Konzept-Dokumentation-Auftaktveranstaltung-zur-Fortschreibung-pdf/> (abgerufen April 2013)

¹⁶ Statistisches Bundesamt:
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/ZahlenFakten.html;jsessionid=B08FB279183C89316F6E8808BC749A38.cae1> (abgerufen April 2013). Statistische Ämter des Bundes und der Länder: <http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/> (abgerufen April 2013)

Zur Auflistung der vollständig kreisinternen Linien sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Linien mit Aufgabenträgerzuordnung¹⁷ siehe **Anhang A Tabelle 4**.

Zur Analyse der Raumstruktur und der Angebotsqualität wurden die Ortsgemeindengrenzen gleichzeitig als Verkehrszellen definiert. Lediglich für die Bestandsaufnahme innerhalb des Stadtgebietes Neuwied erfolgt eine gesonderte Gliederung nach Stadtteilen.

Abbildung 1: Räumliche Abgrenzung und Darstellung der Ortsgemeinden



¹⁷ gemäß vorläufiger Aufgabenträgerzuordnung durch den VRM, Stand: 2012

2 Bestandsanalyse

Mit der Bestandsaufnahme werden die bestehende Raum- und Verkehrsstruktur, insbesondere die ÖPNV-Angebotsstruktur, für den Nahverkehrsraum dargestellt. Aus der Analyse und den ermittelten Informationen von Dritten werden vorhandene Schwachstellen im System aufgezeigt, mit dem Ziel, diese im Rahmen der Konzeption soweit wie möglich abzubauen.

2.1 Strukturdaten

Im folgenden Kapitel werden die Daten zur Raum- und Verkehrsstruktur im Landkreis Neuwied ermittelt und bewertet.

2.1.1 Raumstruktur

Der Landkreis Neuwied liegt im nördlichen Teil des Landes Rheinland-Pfalz an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen. Dort grenzt er an den Rhein-Sieg-Kreis. Ansonsten ist er umgeben von den Landkreisen Altenkirchen, Westerwald, Mayen-Koblenz und Ahrweiler.

Die rheinland-pfälzische Landesplanung und die regionale Raumordnung führen den Landkreis Neuwied als Teil der Planungsregion Mittelrhein/Westerwald. Maßgebliche Oberzentren sind Koblenz und Bonn (Nordrhein-Westfalen), deren Kernbereiche jeweils weniger als 15 Kilometer entfernt von der Grenze des Landkreises Neuwied angesiedelt sind.

Die innerhalb des Kreisgebietes und in Nachbarschaft zum Kreisgebiet liegenden Mittel- und Grundzentren sowie wesentliche Merkmale der Raum- und Siedlungsstruktur sind in **Anhang B Karte 1** verzeichnet.

Folgende Mittelzentren sind innerhalb des Landkreises ausgewiesen:

- Dierdorf,
- Linz (Rhein),
- Neuwied.

Als Grundzentren werden die nachfolgend genannten Orte aufgeführt:

- Asbach / Neustadt (Wied),
- Bad Hönningen / Rheinbrohl,
- Puderbach,
- Rengsdorf,
- Unkel,
- Waldbreitbach.

Des Weiteren gliedert sich der Landkreis Neuwied in 1 verbandsgemeindefreie Stadt (Neuwied) und 8 Verbandsgemeinden mit insgesamt 61 Ortsgemeinden.

Für jede Ortsgemeinde wird die Flächenausdehnung dargestellt. Die flächenmäßig größte Verwaltungseinheit ist die Stadt Neuwied mit einer Ausdehnung von ca. 87 km², gefolgt von Asbach mit ca. 39 km² und Neustadt (Wied) auf ca. 36 km². Kleinstflächige Gemeinden sind Niederhofen (VG Puderbach) auf einer Fläche von ca. 1,4 km², Ockenfels (VG Linz) mit ca. 1,7 km² und Harschbach (VG Puderbach) auf 2,2 km² Ausdehnung.

Insgesamt weist der Landkreis Neuwied eine Flächenausdehnung von ca. 627 km² auf.

2.1.2 Bevölkerung und Demografie

Rund 180.500 Einwohner zählte der Landkreis Neuwied am 31.12.2011. Damit ist der Kreis mit 288 Einwohnern pro km² leicht überdurchschnittlich dicht besiedelt (Bundesdurchschnitt: 229 EW/km²). Die Siedlungstypen sind sehr vielschichtig: Vom typischen Verdichtungsraum im Neuwieder Becken über kompakte Dorfstrukturen in der Raiffeisen-Region bis hin zu ausgesprochenen Streusiedlungen an der Grenze zu NRW ist alles vertreten.

Die absoluten Einwohnerzahlen je Ortsgemeinde mit Veränderung gegenüber dem Jahr 2002 sowie die jeweilige Bevölkerungsdichte-Werte sind in **Anhang B Karte 2** verzeichnet.

Es wird deutlich, dass neben der Einwohnerverteilung auch die Bevölkerungsdichte sehr stark differiert und von sehr dünn besiedelten Gebieten wie in der Verbandsgemeinde Puderbach mit ca. 153 EW/km² bis zu sehr dicht besiedelten Gebieten wie in der Kreisstadt Neuwied mit 742 EW/km² reicht.

Dichter besiedelt sind auch die Gemeinden im Verdichtungsraum zu Bonn (z.B. VG Unkel) und teilweise die Gemeinden in der VG Linz (Rhein). Die geringste Bevölkerungsdichte hat die Gemeinde Datzeroth (VG Waldbreitbach) mit 29 EW/km².

Zur Darstellung der Bevölkerung nach Altersgruppen in den einzelnen Ortsgemeinden (Demografie-Spiegel) siehe **Anhang A Tabelle 5**. Die Auswertung zeigt insbesondere folgende Auffälligkeiten:

- Überdurchschnittlich hoher Anteil an Senioren und Hochbetagten in der Verbandsgemeinde Bad Honningen,
- dagegen eher geringer Anteil an 65-Jährigen und älteren in der Verbandsgemeinde Asbach,
- ein eher ausgeglichenes Bild bei den Personen im erwerbsfähigen Alter – mit leichter Tendenz gegenläufig zur Entwicklung bei den Senioren,
- bei den Heranwachsenden im Schul- und Ausbildungsalter einige bemerkenswerte überdurchschnittlicher „Ausreißer“, z.B. Raubach (VG Puderbach), Marienhausen (VG Dierdorf), Anhausen und Thalhausen (VG Rengsdorf), interessanterweise alle im Bereich des Verkehrskorridors Neuwied – Dierdorf,
- außer bei der VG Puderbach (leicht überdurchschnittlich) ansonsten ein eher ausgeglichenes Bild bei den Jugendlichen,
- bei Säuglingen und Kleinkindern ebenfalls leicht höhere Anteile in den Verbandsgemeinden Puderbach und Rengsdorf („Ausreißer“ nach oben u.a. in Niederhofen und Oberhonnefeld-Gierend).

2.1.3 Erwerbsstruktur

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort sowie der jeweilige Anteil Beschäftigter je 100 EW sind verzeichnet in **Anhang B Karte 3**.

Im gesamten Kreisgebiet liegt der Anteil der Arbeitnehmer unter dem Bundesdurchschnitt (51 Beschäftigte je 100 EW). Besonders geringe Werte verzeichnen die Gemeinden entlang der Rechten Rheinstrecke (Gemeinden der VG Bad Honningen, Linz Unkel) und in der Raiffeisen-Region (Gemeinden der VG Puderbach und Dierdorf) jeweils mit einzelnen Ausnahmen. Auch in der Kreisstadt Neuwied liegt die Beschäftigungsquote mit 34 Personen pro 100 EW weit unter dem Bundesdurchschnitt.

Die höchste Beschäftigungsdichtewerte des Landkreises sind in den Gemeinden St. Katharinen (VG Linz), Roßbach (VG Waldbreitbach) und Leutesdorf (VG Bad Honningen) vorzufinden.

2.1.4 Schul- und Ausbildungsstruktur

Die Standorte der Schulen im Kreisgebiet sowie die Anzahl der Schüler jeweils in den Wohngemeinden und den Schulorten sind in **Anhang B Karte 4** verzeichnet.

Innerhalb der Verbandsgemeinden Dierdorf, Puderbach und Rengsdorf gibt es nur wenige Ortsgemeinden mit Grundschulstandorten, so dass auch die jüngsten Schulkinder oft befördert werden müssen.

Gymnasialstandorte des Landkreises Neuwied sind in Neuwied, Dierdorf, Linz am Rhein und in Neustadt (Wied) vorhanden. Im Norden des Kreisgebietes kommt das benachbarte Bad Honnef als wichtiger Schulstandort an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen hinzu.

Es gibt einen hohen Anteil an Förder- und Sonderschulen im Kreis, allein 7 Standorte innerhalb von Neuwied und jeweils 1 Standort in Asbach, Raubach und Rheinbrohl. Diese Schulen zeichnen sich aus durch zum Teil sehr große Einzugsgebiete, von wo aus die Schülerinnen und Schüler meist im freigestellten Schulverkehr über lange Distanzen (z.B. aus dem Landkreis Cochem-Zell) befördert werden.

2.1.5 Wirtschafts-, Versorgungs- und Freizeitstruktur

ÖPNV-relevante Ziele und Standorte im Kreisgebiet sind in **Anhang B Karte 5** verzeichnet. Darin finden sich bedeutende Arbeitsplatzstandorte (Produktion und Dienstleistung), Versorgungseinrichtungen und Schwerpunkte (z.B. Einkaufen, Krankenhäuser, Behörden) sowie freizeit- und tourismusbezogene Einrichtungen (z.B. Sportanlagen, Schwimmbäder, Museen, Tierparke, Sehenswürdigkeiten, wichtige Wanderwege).

Die gewerblichen Schwerpunkte liegen im Stadtgebiet Neuwied und in den Gemeinden Neustadt und Windhagen (VG Asbach) sowie St. Katharinen und Vettelschoss (VG Linz).

Neuwied verfügt als mittelgroße Stadt über eine Vielzahl an Versorgungsmöglichkeiten. Entlang der Rheinschiene verfügt etwa jeder zweite bis dritte Ort mindestens über Nahversorgung (z.B. Supermarkt). Auch die Gemeinden in der VG Asbach sind mit Einkaufsstandorten versorgt. Geringer sieht die Versorgungsdichte in den Höhegemeinden von Linz aus. In den VG Dierdorf, Puderbach, Rengsdorf und Waldbreitbach konzentrieren sich die Versorgungseinrichtungen auf den jeweiligen Verbandsgemeindehauptsitz. Zusätzlich zu benennen ist der Gewerbepark Gierenderhöhe (VG Rengsdorf) mit einem regionalen Einzelhandelszentrum.

Freizeit-, Naherholungs-/ Tourismusziele und sehenswürdige historische Bauwerke häufen sich in der Stadt Neuwied, entlang des Rheins und der Wied. In der gesamten Region gibt es eine Vielzahl markierter bzw. beschilderter Wander- und Radwanderwege, stellvertretend seien der Rheinsteig und der Westerwaldsteig als die bekanntesten genannt.

2.1.6 Verkehrsstruktur und Tourismus

Die übergeordneten und wichtigen regionalen Verkehrswege sowie ergänzende Angaben zum Tourismus (angebotene Gästebetten und Übernachtungszahlen je Verbandsgemeinde und für die Stadt Neuwied) sind in **Anhang B Karte 6** verzeichnet.

Quer durch das Kreisgebiet in NW/SO-Richtung verläuft die Bundesautobahn A3 (*Niederlande* – Köln – Frankfurt – Nürnberg – *Österreich*). Anschlussstellen im Landkreis sind Neustadt (Wied), Neuwied und Dierdorf.

Am Nordrand des Landkreises Neuwied (VG Asbach) verläuft die Bundesstraße B8 (Emmerich – Köln – Frankfurt – Nürnberg – Passau). Entlang des Rheins werden Neuwied und die VG Bad Honningen, Linz und Unkel durch die B42 (Köln – Frankfurt) angebunden. Etwa in Nord/Süd-Richtung durch den Landkreis führt die B256 (Gummers-

bach – Altenkirchen – Neuwied – Andernach) und erschließt die VG Rengsdorf. Die B413 (Hachenburg – Bendorf) tangiert das Kreisgebiet östlich im Bereich der VG Dierdorf.

Parallel zur A3 verläuft die ICE-Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt. Im Kreisgebiet gibt es an dieser Strecke keinen Halt. Nächstgelegener Haltepunkt einiger ICE-Züge auf dieser Strecke ist der Bahnhof Montabaur.

Im Schienenverkehr wird das Kreisgebiet über die Rechte Rheinstrecke (Köln – Neuwied – Koblenz, Kursbuchstrecke 465) erschlossen. Bahnhöfe und Haltepunkte bestehen in Unkel, Erpel, Linz, Leubsdorf, Bad Hönningen, Rheinbrohl, Leutesdorf, Neuwied und Engers. Die Anbindung erfolgt, von einzelnen saisonalen Fernzügen abgesehen, nur im Schienenpersonennahverkehr.

Auf der Zweigstrecke Linz – Kalenborn (Kasbachtalbahn) wird saisonal, vorwiegend an den Wochenenden, ein Ausflugsverkehr mit historischen Fahrzeugen durchgeführt.

Auf den weiteren Bahnstrecken, die den Landkreis Neuwied tangieren, ist der fahrplanmäßige Personenverkehr mittlerweile eingestellt worden. Soweit noch in Betriebszustand, werden diese Strecken im Rahmen von Sonderfahrten bedient (z.B. Brexbachtalbahn zwischen Grenzau, Siershahn, Dierdorf und Puderbach) bzw. es findet noch Güterverkehr statt.

2.1.7 Motorisierungsgrad

Der Kraftfahrzeugbestand und die KFZ-Dichte im Landkreis Neuwied sind in **Anhang B Karte 7** verzeichnet. Demnach liegt der KFZ-Anteil im Landkreis durchweg oberhalb des Bundesdurchschnittes von 64 KFZ/100 EW¹⁸. Weiterhin fällt auf:

- Die geringsten Fahrzeugdichten des Landkreises weisen die Verbandsgemeinden entlang des Rheins, Unkel, Linz, Bad Hönningen, und die Kreisstadt Neuwied auf. Auch in der VG Dierdorf liegt die KFZ-Dichte nur geringfügig über dem Bundesschnitt.
- In der VG Asbach ist die KFZ-Dichte auf Verbandsgemeindeebene kreisweit am höchsten (84 KFZ/100 EW).
- Die Gemeinden Stebach (VG Dierdorf) und Oberhonnefeld-Gierend (VG Rengsdorf) sind Spitzenreiter bei den KFZ-Dichten (jeweils 96 KFZ/100 EW).
- Es ist ein starker Zusammenhang zwischen den eher ländlich geprägten Gemeindestrukturen und den erhöhten KFZ-Anteilen erkennbar.

2.2 ÖPNV-Daten

Im folgenden Kapitel werden verfügbare Daten zur Leistung und Qualität des ÖPNV im Landkreis Neuwied analysiert und bewertet.

2.2.1 Angebot im SPNV

Zuständig für Bestellung und Organisation des SPNV ist der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, in dem der Landkreis Neuwied Mitglied ist. Die folgende Abbildung stellt den Bestand der Linien im SPNV auf der rechten Rheinstrecke dar.

¹⁸ Eigene Recherche unter:
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/UnternehmenInfrastrukturFahrzeugbestand/Tabellen/Fahrzeugbestand.html>

Abbildung 2: SPNV-Angebot auf der rechten Rheinstrecke (Bestand)

Produkt	Verlauf	Betriebszeit Mo-Fr	Sa	So/F	Takt
RE 8	Koblenz - Neuwied - Köln - Mönchengladbach	5:35-20:26	7:07-20:26	9:07-20:26	60'
RB 27	Koblenz - Neuwied - Köln - Mönchengladbach	4:47-23:49	4:47-23:49	5:33-23:49	60'
SE 10	Frankfurt - Wiesbaden - Koblenz - Neuwied	4:37-22:37	6:37-22:37	6:37-22:37	60'

Der Regionalexpress (RE 8) und die Regionalbahn (RB 27), beide zzt. betrieben durch die DB Regio AG, variieren in ihrer Linienführung in zweierlei Hinsicht. Der RE verkehrt von Koblenz Hbf aus über die Südbrücke und Vallendar rechtsrheinisch nach Neuwied, während die RB Koblenz über Lützel verlässt und erst bei Urmitz die Rheinseite wechselt. Außerdem fährt der RE die Schleife über den Flughafen Köln/Bonn, während die RB auf „direktem“ Weg über Köln-Porz geführt wird. Aufgrund des längeren Laufweges und der längeren Fahrzeit kann der RE nicht parallel zur RB alle Haltepunkte bedienen.

Bei dem Stadtexpress (SE 10), aktuell betrieben durch die VIAS GmbH, handelt es sich um die Verlängerung der südlichen rechten Rheinstrecke von Frankfurt/Wiesbaden bis/ab Neuwied, um auch aus dieser Richtung den Haltepunkt Koblenz Stadtmitte umsteigefrei erreichen zu können.

Damit bestehen zwischen Neuwied und Koblenz Hbf 3x stündlich und zwischen Neuwied, Linz und Bonn 2x stündlich direkte Zugverbindungen an allen Wochentagen. Allerdings wird die Strecke Neuwied – Koblenz über Vallendar im Abendverkehr (nach ca. 21 Uhr) nicht mehr bedient.

Fahrzeugseitig kommen folgende Konstellationen zum Einsatz:

- RE 8: E-Triebwagen Baureihe 425 in Einfach- oder Zweifachtraktion (4 oder 8 Wagen),
- RB 27: Doppelstockzüge mit i.d.R. 3 Wagen,
- SE 10: E-Triebwagen Stadler FLIRT (3-/4-teilig) in Einfach- oder Zweifachtraktion (3, 4, 6, 7 oder 8 Wagen).

2.2.2 Angebot im ÖSPV (Busverkehr)

Das bestehende Busliniennetz im Landkreis Neuwied, farblich differenziert nach Verkehrstagen und mit Haltestellen, ist in **Anhang B Karte 8** verzeichnet.

Bei der Betrachtung des Liniennetzes an den unterschiedlichen Verkehrstagen fällt folgendes auf:

- An **Schulwerktagen** (Mo-Fr Schule) verfügt der Landkreis über ein weitestgehend flächenhaftes ÖPNV-Netz (unter der Berücksichtigung, dass in der Grafik Seitenäste einiger Linien, die ausschließlich an Schultagen bedient werden, nicht dargestellt sind). Zum Teil erfolgt die Bedienung aber nur zu schulrelevanten Zeiten.
- An **Ferienwerktagen** (Mo-Fr Ferien) ist das Liniennetz ebenfalls großflächig ausgedehnt; sehr unterschiedlich ist dagegen die Bedienungsqualität, die sich auf Nebenrouten auf einzelne Fahrten an Ferientagen beschränkt.
- An **Samstagen** sind alle Verbandsgemeinden erreichbar, wenn auch hier in stark unterschiedlicher Qualität z.T. nur mit Einzelfahrten (z.B. Dierdorf, Puderbach). Bei der Verbandsgemeinde Asbach fällt insbesondere die Bedienungslücke Neustadt – Asbach auf, womit der Gemeindehauptort am Wochenende von Neuwied aus nicht direkt zu erreichen ist
- An **Sonn- und Feiertagen** beschränkt sich das ÖPNV-Angebot auf das Rheintal, das Wiedtal, die Strecke Bad Honnef – Asbach, die Strecke Neuwied – Horhausen - Altenkirchen und den Stadtverkehr Neuwied.

2.2.3 Leistung im ÖSPV

Zur Darstellung der Angebotsleistung (Fahrtenzahl pro Tag, Nutz-Wagen-Kilometer pro Jahr) je Linie¹⁹, bezogen auf das Fahrplanjahr 2012/2013, siehe **Anhang A Tabelle 6**.

Außerhalb des Neuwieder Stadtverkehrs verfügen folgende kreisweite Buslinien über die höchsten Angebotsleistungen:

- Linie 101 Neuwied – Rengsdorf – Horhausen (bis 40 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 600.000 km/Jahr),
- Linie 103 Neuwied – Dierdorf (bis 25 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 380.000 km/Jahr),
- Linie 104 Dierdorf – Puderbach (bis 20 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 100.000 km/Jahr),
- Linie 117 Neuwied/Koblenz – Wienau (bis 17 Fahrten pro Tag und Richtung, ca. 150.000 km/Jahr),
- Linie 131 Neuwied – Waldbreitbach – Asbach (bis 33 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 460.000 km/Jahr),
- Linie 135 Linz – Neustadt (bis 30 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 300.000 km/Jahr),
- Linie 136 Linz – Roßbach (bis 16 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 140.000 km/Jahr),
- Linie 140 Straßenhaus – Asbach (bis 14 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 110.000 km/Jahr),
- Linie 294 Altenkirchen – Puderbach (bis 15 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 110.000 km/Jahr),
- Linie 370 (Linie 170²⁰) Koblenz – Neuwied – Linz (bis 18 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 400.000 km/Jahr),
- Linie 522 Asbach – Hennef (bis 14 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 120.000 km/Jahr),
- Linie 565 Bad Honnef – Linz (bis 21 Fahrten/Tag und Richtung, ca. 130.000 km/Jahr).

Mit den hier dargestellten Linien sind **an Wochentagen (Mo-Fr)** alle Verbandsgemeinden des Landkreises Neuwied an ein regelmäßig bedientes Busnetz angeschlossen und zum Teil miteinander verbunden.

Am **Wochenende** stellt sich das Busliniennetz außerhalb Neuwieds und der Verdichtungsräume zu Koblenz und Bonn deutlich ausgedünnt dar. Während samstags noch eine Reihe von Linien betrieben werden – oft allerdings nur mit einzelnen Fahrten – herrscht sonn- und feiertags verbreitet Betriebsruhe, mit Ausnahme der Linien 101 Richtung Altenkirchen, 131 durch das Wiedtal und 370 (170) entlang des Rheins.

Leicht merkbare **Taktfahrpläne** bestehen außerhalb der Stadt Neuwied und der Verdichtungsbereiche zu Koblenz und Bonn ebenfalls vorwiegend auf den Linien 101, 103, 131 und 370 (170), die montags bis freitags im 60-Minuten-Takt gefahren werden (Linie 101 auf 2 Linienästen jeweils im 60-Minuten-Takt). Auf den anderen Linien im ländlichen Raum überwiegen eher unsystematische bzw. stark an den Belangen des Schulverkehrs orientierte Fahrpläne.

¹⁹ eigene Berechnungen, Entfernungsmessungen durchgeführt mit Google Maps (<http://maps.google.de>). Erfasst wurden jeweils alle Linienwege innerhalb des Kreisgebietes Neuwied bis jeweils zu ersten Haltestelle außerhalb des Kreisgebietes

²⁰ Bezeichnung ab 01.10.2013 zwischen Neuwied und Linz

2.2.4 Standards im ÖSPV

Auf den Buslinien im Kreisgebiet kommen an Schulwerktagen insgesamt bis zu 144 **Fahrzeuge** zum Einsatz²¹, davon

- 63 Solobusse (44 %),
- 45 Solo-Niederflurbusse (31 %),
- 24 Gelenkbusse* (17 %) und
- 12 Midi-/Kleinbusse (8 %).

* inkl. 2 Gelenk-Niederflurbusse

Derzeit wird die Neuanschaffung von Fahrzeugen für den Linienverkehr durch das Land Rheinland-Pfalz finanziell nicht gefördert²². Dies hat zur Folge, dass das Fahrzeugdurchschnittsalter bei den Bussen im Norden von Rheinland-Pfalz, somit auch im Landkreis Neuwied, in den letzten Jahren deutlich angestiegen ist und sowohl statistisch als auch sichtbar über dem Bundesdurchschnitt liegt.

So sind nur etwa ein Drittel der heute im Kreisgebiet zum Einsatz kommenden ÖPNV-Busse mit Niederflureinstiegen ausgerüstet und erfüllen damit die Grundvoraussetzung für einen barrierefreien ÖPNV-Zugang.

Abbildung 3 zeigt 2 Beispiele²³ für eine meist ältere, heute im ÖPNV des Landkreises Neuwied noch immer alltäglich anzutreffende Fahrzeuggeneration (auch im Einsatz auf regionalen Hauptlinien, wie das rechte Bild darstellt).

Abbildung 3: Hochflurbusse im kreisweiten Einsatz (Sommer 2013)



Der Landkreis umfasst ein Netz von ca. 560 **Haltestellen** im ÖPNV²⁴. Dies entspricht in etwa 3 Haltestellen pro 1.000 Einwohnern oder (fast) 1 Haltestelle pro km² Kreisgebiet.

Für Kennzeichnung und Informationsaushang an den Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich, wobei an Haltestellen mit Bedienung durch mehrere Verkehrsunternehmen die Infrastruktur gemeinsam genutzt werden kann. Die überwie-

²¹ Angaben aus den Rückmeldungen nach Befragung der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet, Stand: Sommer 2013

²² vgl. Antwort des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur im Rahmen einer kleinen Anfrage der CDU-Landtagsabgeordneten Beilstein, Drucksache 16/738 des Landtages Rheinland-Pfalz. Auszug aus dem Wortlaut: „Die Busförderung (Fahrzeugbeschaffung) in Rheinland-Pfalz ist aus beihilferechtlichen Gründen nicht weitergeführt worden. Diese Problematik besteht grundsätzlich weiterhin. Davon unabhängig sieht das Land derzeit auch keine finanziellen Möglichkeiten für eine Busförderung.“

²³ Bilder: BPV Consult GmbH, 2013

²⁴ Haltestellenliste der VRM-Relationsmatrix vom 01.01.2013, ohne reine AST-Haltestellen

gend anzutreffende Beschilderung der Haltestellen im Kreisgebiet inkl. Informationsaushang entspricht den gesetzlichen Mindestanforderungen.

Für weitergehendes Mobiliar an den Haltestellen, z.B. Sitzgelegenheiten und Wartehallen, sind die Gemeinden zuständig. Wartehallen werden im Allgemeinen an innerörtlichen Haltestellen mit höherer Fahrgastfrequenz aufgestellt und gepflegt, wo es die jeweiligen Platzverhältnisse erlauben.

2.2.5 Weitere Angebote zur Personenbeförderung

Neben den „klassischen“ Angeboten des ÖPNV auf Schiene und Straße bestehen im Landkreis Neuwied weitere Angebote zur Personenbeförderung, die ebenfalls unter den Begriff des ÖPNV fallen oder den ÖPNV zeitlich bzw. räumlich verdichten, ergänzen oder ersetzen.

Demnach sind auch als Teil des „klassischen“ ÖPNV zu verstehen:

- Personen(linien)schifffahrt und Fähren auf dem Rhein,
- lokale Anruf-Sammel-Taxi-Angebote (AST) in den Gemeinden,
- Nostalgiebahn „Kaschtalbahnhof“ für den Ausflugs- und Freizeitverkehr.

Sonstige alternative bzw. ergänzende Angebote im Landkreis Neuwied sind diese:

- Bürgerfahrdienst in der VG Linz (zzt. in 1-jähriger Erprobungsphase),
- Jugendtaxi in der VG Asbach (bestimmte Orte und Relationen) und der VG Dierdorf,
- Mitfahrbörse der VG Puderbach,
- freigestellte Schülerverkehre.

Fähr- und Schiffsverbindungen

Im Bereich des Landkreises Neuwied die nachfolgenden Fähr- und Schiffsverbindungen betrieben. Diese sind bisher nicht in den VRM-Tarif integriert.

- Rheinfähre Autofähre Bad Hönningen (Süd) – Bad Breisig und zurück (Fa. Hirzmann, ganzjährig)
- Rheinfähre Personenfähre Bad Hönningen (Mitte)– Bad Breisig und zurück (Fa. Mürl, März – November),
- Rheinfähre Linz – Kripp und zurück (Fa. Linz-Kripp, ganzjährig),
- Rheinfähre Erpel (VG Unkel) – Remagen und zurück (Fa. Linz-Kripp, ganzjährig),
- Linie BPS Köln – Bonn – Unkel – Linz – Koblenz und zurück (Bonner Personen-Schifffahrt, März – Oktober),
- Linie KD Köln – Bonn – Unkel – Linz – Bad Hönningen – Koblenz und zurück (Köln-Düsseldorfer, März – Oktober).

Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Verschiedene Ortsgemeinden organisieren AST-Verkehre als Ersatz oder Ergänzung zur herkömmlichen ÖPNV-Anbindung. Ebenfalls einen AST-Verkehr gibt es in der Stadt Neuwied nach Betriebschluss der Stadtbuslinien. Die AST-Verkehre sind bisher nicht in den VRM-Tarif integriert.

Zur Übersicht der Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre im Kreis Neuwied mit Darstellung der Angebots- und Leistungsmerkmale siehe **Anhang A Tabelle 7**.

Kaschtalbahnhof

Die Bahnstrecke Linz – Kasbach – Kalenborn und zurück wird mit historischen Schienenbussen als Ausflugsbahn betrieben. Die Züge fahren samstags, sonn- und feiertags im Stundentakt 9x hin und zurück zwischen 10 und 19 Uhr während des Zeitraums Ende März – Mitte Dezember. Zusätzlich finden mittwochs im 2-Stunden-Takt 4x Hin-

und Rückfahrten zwischen 11 und 17 Uhr von Juli bis Ende Oktober statt. Als zusätzlicher Haltepunkt wird der im Wald gelegene Biergarten der Brauerei Steffens bedient. Die Kasbachtalbahn verkehrt nach einem eigenen Tarif, der Fahrkartenvertrieb erfolgt direkt durch Verkauf im Zug.

2.2.6 **Tarif, Vertrieb, Kommunikation**

Der Landkreis Neuwied ist Mitglied des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) und wendet seit dem Jahr 2002 den VRM-Tarif flächendeckend auf allen Bus- und Bahnlinien im Kreisgebiet an (zzt. mit Ausnahme des Binnenverkehrs in der VG Unkel). Im SPNV auf der rechten Rheinstrecke (Linien RE 8 und RB 27) gilt im Bereich des Kreises zusätzlich der Tarif des benachbarten Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) für die Verbundgrenze überschreitende Fahrten in das erweiterte VRS-Netz. Darüber hinaus gilt der VRS-Tarif im Binnenverkehr zwischen den SPNV-Haltestellen Linz, Erpel und Unkel. Im Busverkehr gilt der VRS-Tarif auf allen die Landesgrenze überschreitenden Buslinien (Linien 539, 562, 565) für Fahrten zwischen dem Landkreis Neuwied und dem erweiterten VRS-Netz sowie auf den Linien 565 (Streckenabschnitt Linz Bf. - Rheinbreitbach), der VRM-Tarif gilt auf den Linien 133 und 134 im Binnenverkehr. Im grenzüberschreitenden Verkehr ausgegebene VRS-Zeitfahrausweise werden innerhalb des jeweiligen Geltungsbereichs auch als Binnenverkehrsfahrkarten im VRM-Gebiet anerkannt.

Der **VRM-Tarif** ist ein Wabentarif; prinzipiell gilt zur Preisbildung die Anzahl der durchzufahrenden Waben (= Preisstufen)²⁵. Jede Wabe hat eine eigene, 3-stellige Nummer. Einzelne Haltestellen sind auf Wabengrenzen positioniert. Hier ist eine sogenannte „Überlappungswabe“ mit eigener Zielnummer definiert. Für diese Zielhaltestellen gilt jeweils der Preis zur zuletzt durchfahrenen Wabe.

Die folgende Abbildung stellt alle Angebote, Preisstufen und Preise des VRM in der Übersicht dar.

²⁵ Zur Ermittlung der Fahrtstrecke (inkl. Umsteigevorgänge) und Anzahl der Waben hat der VRM einen Tarifwabenplan erstellt, der an Haltestellen aushängt, sich auszugsweise in den Fahrplanbüchern befindet und als Gesamtfaltplan aufgelegt wird.

Abbildung 4: VRM-Preistafel 2013

Produkt	1	2	3	4	5	6	7-8	9-10	>10	VRM	Neuwied	Koblenz
EF	1,75	2,80	3,55	4,55	5,60	6,55	7,70	9,25	11,00			
erm EF (Kinder bis einschl. 14 J.)	1,05	1,70	2,15	2,75	3,35	3,95	4,60	5,55	6,60			
EF BC	1,30	2,10	2,65	3,40	4,20	4,90	5,80	6,95	8,25			
EF MobilCard	1,40	2,25	2,85	3,65	4,50	5,25	6,15	7,40	8,80			
Chip-Karte	1,40	2,25	2,85	3,65	4,50							
Tageskarte	4,00	5,60	7,10	9,10	11,20	13,40	15,40	18,00	18,00	18,00	5,60	5,60
3-Tages-Karte	8,00	11,20	14,20	18,20	22,40	26,80	30,90	36,00	36,00	36,00	11,20	11,20
Minigruppenkarte	7,10	9,50	14,30	18,40	21,20	21,20	21,20	21,20	21,20	21,20	9,50	9,50
3-Tages-Minigruppenkarte	14,20	19,00	28,60	36,80	42,40	42,40	42,40	42,40	42,40	42,40	19,00	19,00
Gruppe	1,05	1,70	2,15	2,75	3,35	3,95	4,60	5,55	6,60			
Wochenkarte	13,60	20,10	25,70	29,00	35,50	39,00	45,30	56,40	64,80	64,80	20,10	23,70
Monatskarte	47,60	69,70	82,70	100,50	123,30	135,30	157,10	195,30	224,80	224,80	69,70	82,70
Monatskarte im Abo	39,70	58,10	68,90	83,80	102,80	112,80	130,90	162,80	187,30	187,30	58,10	68,90
Schülerwochenkarte	10,10	14,90	17,90	21,50	26,60	29,40	33,90	42,30	48,50			
Schülermonatskarte	35,80	52,40	62,10	75,30	92,50	101,40	117,60	148,70	168,60			
Schülermonatskarte im Abo	29,80	43,70	51,80	62,70	77,10	84,50	98,00	122,30	140,50			
SKJ 10er	35,80	52,40	62,10	75,30	92,50	101,40	117,60	148,70	168,60			
SKJ 12er	29,80	43,70	51,80	62,70	77,10	84,50	98,00	122,30	140,50			
Kiga	35,80	52,40	62,10	75,30	92,50	101,40	117,60	148,70	168,60			
Schüler-Plus-Ticket							06,60					
9-Uhr-Monatskarte	33,30	49,20	57,30	71,30	85,30	93,00	109,40	133,30	153,00	153,00	45,00	54,30
9-Uhr-Monatskarte im Abo	27,90	40,90	47,90	59,60	71,10	77,80	91,20	111,20	127,60	127,60	37,60	45,40
60-Plus-Ticket							63,60					
60-Plus-Ticket im Abo							55,90					

1. Klasse-Zuschläge												
Wochenkarte	6,80	10,10	11,90	14,50	17,80	19,50	22,70	28,20	32,40	32,40	10,10	11,90
Monatskarte	23,80	34,50	41,40	50,30	61,70	67,70	78,60	97,70	112,40	112,40	34,50	41,40
Monatskarte im Abo	19,90	29,10	34,50	41,90	51,40	56,40	65,50	81,40	93,70	93,70	29,10	34,50

Fahrradkarte im SPNV vor 9 Uhr	2,75
Jahresgebühr VRM-MobilCard	9,00

Aufpreise von IC-Zügen mit Zeitkarten des VRM-Tarifs			
DK	7,50		
SK	5,30		
SK 9-Uhr-MK	23,80		
SK-MK Abo	19,80		
MK Abo, 9-Uhr-MK Abo	19,90		

VRM-JobTicket (monatlich, gemäß Sonderbestimmungen)			
Erwachsene	Kernbereich	35,50	25,80
	Außenbereich		18,40
Auszubildende		26,90	

AK-Plus Ticket (nur LK Altkleinen, 50% rabattierte Anschluss-Zeitkarten des VRM-Tarifs zu Zeitkarten des VRS)												
Wochenkarte	6,80	10,10	11,90	14,50	17,80							19,50
Monatskarte	23,80	34,50	41,40	50,30	61,70							67,70
Monatskarte im Abo	19,90	29,10	34,50	41,90	51,40							56,40
9-Uhr Monatskarte	16,70	24,60	28,70	35,60	42,70							46,50
9-Uhr-Monatskarte im Abo	14,00	20,50	24,00	29,80	35,60							38,90

Der **Vertrieb der Fahrkarten** erfolgt in der Regel über Fahrscheinautomaten (SPNV) sowie beim Busfahrer (Verkaufsterminal). Fahrkarten im Abo können nur direkt über die Verkehrsunternehmen bezogen werden. Das Bestellformular findet sich bei mehreren Betreibern auf deren Internetseiten oder ist in Kundendienststellen erhältlich, z.B. beim ServiceCenter Neuwied der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH oder im DB-Reisezentrum (Bahnhof Neuwied).

Im Auftrag seiner Mitglieder organisiert der VRM die linienübergreifende **Kommunikation, Information und Werbung** für den ÖPNV. Zentrale Elemente der Kommunikation mit den Fahrgästen sind die Info-Hotline des VRM unter 01805-986986 sowie die VRM-Webseite unter www.vrminfo.de.

Oft betrieben auch Verkehrsunternehmen Servicetelefone und Internetseiten, deren Informationsgehalt sich aber i.d.R. hauptsächlich auf das eigene Unternehmen, nicht auf den ÖPNV als ganzes System, bezieht. Da die Verkehrsunternehmen auch für die Fahrgastinformation an den Haltestellen verantwortlich sind, ist derzeit nicht sichergestellt, dass die VRM-Kontaktdaten an allen Haltestellen bzw. in den Fahrzeugen veröffentlicht werden.

Weiterer Baustein der Kommunikation ist die Herausgabe gemeinsamer Fahrplanbücher für alle VRM-Landkreise und der Stadt Koblenz. Es sind hier die Fahrpläne aller präsenten Verkehrsunternehmen veröffentlicht, sortiert nach SPNV-Linien, Buslinien, alternativen und zusätzlichen Verkehrsangeboten (nachrichtlich auch solche, die nicht oder nur eingeschränkt im VRM-Tarif integriert sind). Die Fahrplanlayouts – außer einer einheitlichen Kopfzeile – weichen jedoch voneinander ab. Letzteres gilt auch für die Formate und Darstellungen der an den Bushaltestellen ausgehängten Fahrpläne.

Schließlich umfasst die verbundweite Kommunikation Informations- und Werbebrochüren (z.B. Liniennetzplan, Tarifwabenplan, Fahrkartenübersicht) sowie Plakate im Rahmen von Aktionen, die sich vorwiegend mit der Bewerbung bestimmter Fahrkartenangebote für unterschiedliche Zielgruppen befassen.

Auch der überregionale **Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord** steht mit den Fahrgästen in Kontakt. Über die Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“ (www.der-takt.de) wird, initiiert vom Land Rheinland-Pfalz, insbesondere der Schienenpersonennahverkehr beworben mit entsprechenden Informationen und Aktionen. Weitere Schwerpunkte des „Takt“-Marketings sind Freizeit- und Ausflugstipps sowie Wandervorschläge, die sich mit Bahn und Bus gut kombinieren lassen.

2.2.7 Nachfragesituation

Im 1. Halbjahr 2012 verzeichnete der **SPNV auf der rechten Rheinstrecke** zwischen Engers und Unkel (Summe über alle Bahnhalte) im Durchschnitt pro Werktag rund 8.400 ein- oder aussteigende Fahrgäste. Gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 2010 entsprach dies einem Fahrgast-Rückgang von ca. 5 %. Am Wochenende (Samstag, Sonntag und Feiertag) erreichte die mittlere Nachfrage im SPNV von Januar bis Juni 2012 insgesamt rund 5.000 Fahrgäste, ein gegenüber 2010 fast unveränderter Wert.

Der am stärksten frequentierte Bahnhof des Kreises Neuwied ist der Bahnhof Neuwied mit werktäglich ca. 2.500 Zugfahrgästen (am Wochenende rund 1.500 Ein- und Aussteigende), gefolgt von Linz am Rhein (Mo-Fr ca. 2.200, Wochenende 1.200 Fahrgäste), Bad Hönningen (Mo-Fr 1.200, Wochenende 700) und Unkel (Mo-Fr 1.000, Wochenende 600 Reisende)²⁶.

Im **ÖPNV mit Bussen** dominiert im Landkreis Neuwied der Anteil des Schulverkehrs mit deutlich über 80 % der Fahrgäste im Busverkehr. Auf einigen, speziell für die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler konzipierten Linien liegt der Schulverkehrsanteil nahe 100 %. Und auch auf den vertakteten Stadtverkehrs- und RegioLinien fährt schätzungsweise mehr als jeder zweite Fahrgast zu oder ab einem Schulstandort.

Zu den Schülermengen, die sich zwischen den einzelnen Wohn- und Schulorten bewegen²⁷, siehe **Anhang A Tabelle 8**.

Demnach tritt die größte Nachfrage im Schulverkehr auf folgenden Einzelverbindungen an Schulwerktagen im Kreisgebiet auf:

- Herschbach – Dierdorf (und zurück): 170 Schüler
- Wienau – Dierdorf (und zurück): 133 Schüler
- Großmaiseid – Dierdorf (und zurück): 122 Schüler
- Bad Hönningen – Linz (und zurück): 150 Schüler
- Dattenberg – Linz (und zurück): 107 Schüler
- Rheinbreitbach – Bad Honnef (und zurück): 131 Schüler
- Asbach – Neustadt (Wied) (und zurück): 116 Schüler
- Melsbach – Neuwied (und zurück): 113 Schüler
- Rengsdorf – Neuwied (und zurück): 105 Schüler

Innerhalb des Stadtgebietes Neuwied fahren die meisten Schülerinnen und Schülern auf folgenden Teilabschnitten (schulwerktags):

- Niederbieber – Innenstadt (und zurück): 231 Schüler
- Oberbieber – Innenstadt (und zurück): 217 Schüler
- Feldkirchen – Innenstadt (und zurück): 196 Schüler
- Engers – Innenstadt (und zurück): 162 Schüler
- Heimbach – Innenstadt (und zurück): 145 Schüler
- Gladbach – Innenstadt (und zurück): 122 Schüler

²⁶ Angaben aus dem DB-ReisendenErfassungssystem (gerundet), 1. Halbjahr 2012

²⁷ eigene Zusammenstellung (Grunddaten ÖPNV-Fahrschüler zum Schuljahr 2012/2013 der Kreisverwaltung Neuwied)

Liniengenaue Daten für den Schulverkehr je Linie und grundlegende Information zur **Nachfrage übriger Fahrgäste** („Jedermannverkehr“) liegen dem Aufgabenträger nicht vor. Nachfrage- und Erlösdaten sind unternehmensinterne Daten, die Verkehrsbetriebe im eigenwirtschaftlichen Bereich nicht zur Herausgabe dieser Daten verpflichtet²⁸.

2.3 **Mängelanalyse**

Die Mängelanalyse für den ÖPNV im Landkreis Neuwied umfasst neben der Untersuchung der Erschließungsqualität (Vorhandensein und Erreichbarkeit von Haltestellen), der Bedienungsqualität (Anzahl der Abfahrten und Betriebszeiten) und der Verbindungsqualität (Reisezeit gegenüber motorisiertem Individualverkehr, Umsteigerfordernis) auch die Darstellung der aus den Orts- und Verbandsgemeinden sowie von Verkehrsunternehmen gemeldeten Schwachstellen im Netz.

2.3.1 **Erschließungsqualität**

Die Erschließungsqualität im Landkreis Neuwied ist überwiegend als gut zu bezeichnen. Die meisten Ortschaften mit über 200 Einwohnern sind durch eine Haltestelle mit einem Einzugsbereich von 600 m im Radius (im ländlichen Raum) und 300 m im Radius (im verdichteten Raum) an den ÖPNV angebunden²⁹. Vereinzelt Ortsrandlagen und Straßenzüge gelten bei diesen Raumtyp-abhängigen Kriterien aber als nicht erschlossen. Vereinzelt sind auch ÖPNV-relevante Ausflugsziele und Gewerbebestände nicht an den ÖPNV angebunden.

Im Einzelnen kann die Erschließungsqualität wie folgt charakterisiert werden:

- Innerhalb der Gemeinden in den VG Asbach, Bad Hönningen, Dierdorf, Rengsdorf, Unkel und Waldbreitbach sowie den Stadtteilen der Stadt Neuwied gelten **alle Ortsteile** und Siedlungsplätze mit **über 200 Einwohnern** sowie **Gewerbegebiete** mit **über 200 Arbeitsplätzen** als durch den ÖPNV erschlossen.
- Einzelne **Siedlungsrandlagen** der Ortsgemeinden Asbach (VG Asbach), Bad Hönningen und Rheinbrohl (VG Bad Hönningen) liegen außerhalb des 600 m-Einzugsradius der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestellen.
- In St. Katharinen (VG Linz) liegt das **Gewerbegebiet** Strödt und in Dernbach (VG Puderbach) liegt der Industriepark Urbacher Höhe in weiten Teilen außerhalb des 600 m-Einzugsradius der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestellen.
- In den VG Linz und Waldbreitbach liegen einzelne ÖPNV-relevante **Ausflugs-punkte** nicht im Einzugsradius der nächstgelegenen Haltestellen. Das gleiche gilt für den Eingang des Zoos in Neuwied.
- Vereinzelt liegen in jüngerer Zeit neu angelegte **Einzelhandelsstandorte** am Ortsrand oder in Gewerbegebieten ungünstig zur nächstgelegenen Haltestelle des ÖPNV.

Nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft 3 der genannten Erschließungsmängel (Kartenausschnitte): Rheinbrohl/Siedlung Lampental, Niederbreitbach Neuerburg, Gedächtniskapelle und Dernbach Industriepark Urbacher Höhe.

²⁸ Auf Anfrage der Kreisverwaltung Neuwied an alle 6 konzessionierten Verkehrsunternehmen, Daten aus der Erlösmeldung an den VRM dem Aufgabenträger zur Nahverkehrsplanung freiwillig zur Kenntnis zu geben, erklärte sich nur einer von 6 konzessionierten Betrieben damit einverstanden, dies zu tun.

²⁹ Empfehlungen zur Erschließung von Flächen und Siedlungsgrößen gemäß VDV-Schriftenreihe Nr. 4: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 6/2001

Abbildung 5: Erschließungsmängel im Kreisgebiet (Auswahl)



2.3.2 Bedienungsqualität

Für die Betrachtung der Bedienungsqualität ist es empfehlenswert, die Betriebszeiten an den einzelnen Verkehrstagen entsprechend des Nachfrageverlaufs zu gliedern. In der Praxis gängig ist die Gliederung nach Hauptverkehrszeit (HVZ)³⁰, Normalverkehrszeit (NVZ)³¹ und Schwachverkehrszeit (SVZ)³². Die zeitliche Einteilung lautet demnach:

- HVZ: Mo-Fr von 6 bis 9 Uhr und an Schultagen von 12 bis 14 Uhr,
- NVZ: Mo-Fr von 6 bis 19 Uhr außerhalb der HVZ, Sa von 9 bis 17 Uhr,
- SVZ: Mo-Sa außerhalb der NVZ, So/Fei ganztägig.

Zur Überprüfung der Bedienungsqualität im ÖPNV in der einzelnen Ortsgemeinden wurden Referenzhaltestellen definiert. Es handelt sich dabei um „Haupthaltestellen“ in zentraler Lage mit einem für die jeweilige Ortsgemeinde bestmöglichen Angebot. Zur Auswertung des Vergleichs der VDV-Empfehlung³³ und des IST-Zustandes siehe **Anhang A Tabelle 9**. Bezogen auf die jeweiligen Gesamteinwohnerzahlen sind alle Ortsgemeinden über den Schülerverkehr hinaus regelmäßig an den ÖPNV anzubinden.

Die untersuchte Bedienungsqualität gibt in den meisten Verbandsgemeinden im Grundsatz keinen Anlass zu Bemängelung. Lediglich in den VG Dierdorf und Puderbach erreicht das vorhandene Angebot die Empfehlungswerte vielerorts nicht. Ein gewisses „Überangebot“ besteht dagegen für einige Ortsgemeinden der VG Rengsdorf.

Im Einzelnen betrachtet fällt – bezogen auf das Angebot an Mo-Fr – folgendes auf:

- In der **VG Asbach** fällt das zu geringe Bedienungsangebot für die Gemeinde Windhagen auf. Hier wäre nach VDV eine stündliche Taktung angebracht. Die Gemeinde Buchholz verfügt zwar über eine ausreichende Zahl an Busverbindungen, die Fahrtenfolge ist jedoch vergleichsweise unregelmäßig.
- Die **VG Bad Hönnigen** verfügt gemäß der VDV-Standards durchweg über eine angemessene Bedienungsqualität, auch die **Stadt Neuwied** (ohne differenzierte Betrachtung der einzelnen Stadtteile) und ebenso die **VG Waldbreitbach**, hier jedoch mit Ausnahme der Gemeinde Breitscheid, wo mindestens ein 2-Stunden-Takt vorgehalten werden müsste. Für die Gemeinde Hausen wäre

³⁰ HVZ: Zeiten des Spitzenverkehrsaufkommens, insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr Montag bis Freitag (VDV, 2001)

³¹ NVZ: Zeiten zwischen und nach den Verkehrsspitzen am Montag bis Freitag sowie am Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten (VDV, 2001)

³² SVZ: Zeiten vom Ende der NVZ bis Betriebschluss und ab Betriebsbeginn bis zum Einsetzen der morgendlichen HVZ; am Samstag außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten sowie an Sonn- und Feiertagen. Bei Durchführung von Nachtverkehren ist anhand der örtlichen Gegebenheiten über die Zeitzuordnung zu entscheiden (VDV, 2001)

³³ Verglichen wurde das Wochentagsangebot ohne HVZ-Verstärkerleistungen, also in etwa entsprechend einem Montag bis Freitag an schulfreien Tagen. Quelle: Kriterien der Angebotsgestaltung, aus: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4, 6/2001

- ggf. eine verbesserte Anbindung an die Linie 131 zu prüfen (z.B. durch eine kleine Schleife durch den OT Hausen).
- In der **VG Dierdorf** können nur die Stadt Dierdorf und die Gemeinde Marienhausen eine akzeptable Bedienungsqualität vorweisen. Die an der Nebenverkehrsachse zwischen Dierdorf und Bendorf/Koblenz gelegenen Gemeinden verfügen nur über ein im Vergleich unzureichendes Angebot.
 - In der **VG Linz** kann die Abendversorgung per AST überzeugen. Nicht immer angebracht ist dagegen ein ganztägiger AST-Einsatz, wie für die Ortsgemeinde Ockenfels. Ähnlich wie in Bruchhausen wäre hier eine Tagesbedienung zumindest alle 120 Minuten ohne Voranmeldung zu empfehlen.
 - Auch in der **VG Puderbach** liegen neben dem Hauptort nur die Gemeinden Steimel, Raubach und Hanroth im „grünen Bereich“.
 - Viele Gemeinden der **VG Rengsdorf** sind gemessen an Ihrer Größe üppig mit ÖPNV-Angeboten ausgestattet. Dies gilt jedoch nicht für die Gemeinden Hümmerich, Thalhausen und Meinborn, für die allesamt mindestens eine 2-stündliche Bedienung vorzusehen wäre. Meinborn verfügt über gar keine eigene ÖPNV-Versorgung, liegt jedoch zum Teil mit im Einzugsbereich der Haltestelle in Anhausen.
 - In der **VG Unkel** kann die Gemeinde Rheinbreitbach die VDV-Kriterien aufgrund des fehlenden Bahnanschlusses nicht ganz erfüllen. Eine Angebotsverdichtung zum Unkeler Bahnhof und/oder nach Bad Honnef wäre angemessen. Die Gemeinde Bruchhausen verfügt außerhalb des Schulverkehrs nur über einen AST-Verkehr. Tagsüber wäre eine feste Bedienung mindestens im 2-Stunden-Takt, idealerweise nach Erpel und nach Unkel, angemessen. Besonders umfangreich ist die Abendbedienung auch in der VG Unkel aufgrund der AST-Angebote.

In der Kurzbetrachtung der **Wochenendbedienung** zeigt sich zunächst, dass insbesondere die VG Dierdorf und Puderbach zzt. Defizite samstags und insbesondere an Sonn- und Feiertagen (kein Angebot) hinnehmen müssen. Auch die nur sporadische Samstagbedienung der Höhengemeinden Vettelschoss und St. Katharinen der VG Linz – die Bewohner und Besucher müssen hier ansonsten – und sonntags vollständig – auf das AST ausweichen.

2.3.3 Verbindungsqualität

Im Rahmen der Verbindungsanalyse erfolgte

- ein Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV auf den Strecken zwischen den Verbandsgemeindehauptorten einerseits und Neuwied, Koblenz und dem nächstgelegenen Mittelzentrum andererseits³⁴,
- eine Prüfung der Notwendigkeit des Umsteigens aus den Verbandsgemeindehauptorten nach Neuwied, Koblenz bzw. sonstige nächstgelegene Mittelzentren.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die **Reisezeiten** bei Fahrten mit dem SPNV entlang des Rheins schneller sind als mit dem MIV (zumindest bei Fahrten zwischen bahnhofsnahen Ausgangs- und Endpunkten). Dagegen sind die Reisezeiten bei Fahrten mit dem Bus langsamer als MIV-Fahrten über den gleichen Weg.

Es zeigt sich aber auch, dass bei direkt geführten Linien und „gleichen Ausgangsbedingungen“, z.B. Straßenverhältnisse, Ampelwartezeiten etc. der Busverkehr in Sachen Reisezeit durchaus konkurrenzfähig zum MIV sein kann. So beträgt die Fahrzeit mit der Linie 131 zwischen Waldbreitbach Mitte und Neuwied Bahnhof fahrplanmäßig 30 Mi-

³⁴ Reisezeitermittlung ÖPNV: VRM-Fahrplanauskunft unter www.vrm-info.de; Reisezeitermittlung MIV: Software *D-Route*, Fahrzeugprofil PKW langsam

nuten. Bei der Fahrt mit dem PKW muss für die gleiche Strecke mit 27 Minuten kalkuliert werden.

Beispiel für ein ungünstiges Verhältnis der Reisezeit zwischen ÖPNV und MIV liefert die Verbindung Rengsdorf Mitte – Neuwied Bahnhof. Der Bus benötigt fahrplanmäßig 31 bzw. 36 Minuten (je nach Route). Mit dem PKW muss für die gleiche Strecke mit 10 Minuten Fahrzeit gerechnet werden. Grund hierfür ist die gut ausgebaute B 256 zwischen Rengsdorf und Neuwied Zentrum, die jedoch vom Busverkehr der Linie 101 grundsätzlich nicht in Anspruch genommen wird. Damit wird die Attraktivität dieser ÖPNV-Achse trotz hoher Bedienungsqualität (Taktverkehr) insgesamt geschmälert.

Neben der ÖPNV-Verbindung Rengsdorf – Neuwied, die mehr als die 3-fache Reisezeit des MIV in Anspruch nimmt, stellen sich auch die ÖPNV-Verbindungen von Puderbach und Dierdorf nach Neuwied mit jeweils mehr als doppelter Fahrzeit gegenüber dem MIV als nur schwer konkurrenzfähig zum MIV unter dem Aspekt der Verbindungsqualität dar.

Bei Betrachtung der Reisezeiten zu anderen (benachbarten) Mittelzentren wird auch hier die durchweg günstigere Fahrzeit des MIV deutlich; hier gibt es allerdings große Unterschiede:

- Die ÖPNV-Reisezeit von Dierdorf nach Altenkirchen beträgt im Vergleich noch akzeptable 41 Minuten – der MIV benötigt hier immerhin 29 Minuten;
- Als ÖPNV-Reisezeit zwischen Asbach und Dierdorf („über die Höhe“) beträgt knapp 2 Stunden. Der MIV mit ca. 30 Minuten Fahrzeit ist hier deutlich im Vorteil.

Notwendige **Umsteigevorgänge** im Rahmen der ÖPNV-Nutzung senken die Verbindungsqualität, da sie zum einen den Raumwiderstand erhöhen, zum anderen ein stärkeres Informations- und Zuverlässigkeitsbedürfnis bei den Fahrgästen hervorrufen. Der Anschluss soll stets funktionieren, andernfalls müssen Betroffene über Wartezeiten und mögliche Alternativen beraten werden.

Die VG Bad Honningen, Linz und Unkel sind mit Neuwied und Koblenz über den SPNV umsteigefrei verbunden. Für die VG Dierdorf gilt dies ebenso, die direkten Verbindungen erfolgen hier aber mit dem Bus und bestehend in/aus Richtung Koblenz nur zu den Hauptverkehrszeiten.

Die VG Rengsdorf, Waldbreitbach und die Gemeinde Neustadt (Wied) der VG Asbach sind mit Neuwied per Bus umsteigefrei verbunden. Von und nach Koblenz muss jeweils 1x in Neuwied umgestiegen werden.

Von der Gemeinde Asbach kann Neuwied grundsätzlich nur mit 1x Umsteigen in Neustadt (Wied) erreicht werden, obwohl die Buslinie 131 von Asbach bis Neuwied durchgehend konzessioniert ist (sämtliche Fahrten werden in Neustadt „gebrochen“). Nach Koblenz muss von Asbach aus immer 2x umgestiegen werden. Ähnlich ist die Situation für die VG Puderbach, hier gibt es nur wenige direkte Busfahrten (meist wechseln diese unterwegs die Liniennummer oder fahren innerhalb von Neuwied zeitaufwändig als Teil des Stadtverkehrs weiter). Ansonsten heißt es auch hier: Nach Neuwied 1x umsteigen, nach Koblenz 2x umsteigen.

Je nach Ausgangsort können umliegende Mittelzentren zum Teil mit weniger Umsteigeaufwand erreicht werden.

- Asbach ist umsteigefrei an das MZ Bad Honnef angebunden.
- Von Puderbach aus sind die MZ Dierdorf und Altenkirchen ohne Umstieg zu erreichen.

2.3.4 Sonstige Mängel und Schwachstellen

Aufgrund der Hinweise und Anmerkungen aus den Orts- und Verbandsgemeinden sowie der Rückmeldungen seitens der Verkehrsunternehmen bzw. sonstiger Organisationen konnten folgende weitere Schwachstellen ermittelt werden.

Der Winterdienst (Räumen und Streuen) in der **VG Asbach** wird auf den Orts- bzw. Dorfstraße teilweise erst am späteren Vormittag durchgeführt, so dass im morgendlichen Schulverkehr Verspätungen auftreten und nicht alle Ortschaften vom Bus angefahren werden können.

Für die **VG Bad Hönningen** fehlt auf der rechten Rheinseite der Halbstundentakt für alle Stationen (inkl. Rheinbrohl, Leutesdorf) zumindest während des Berufsverkehrs. Aufgrund der Existenz zweier Verbundtarife (VRM und VRS) entsteht ein Mehr an Beratungsbedarf, dem aber vor Ort zzt. nicht entsprochen wird.

Aus Sicht der **VG Dierdorf** sind die fehlenden Abendverbindungen nach Neuwied und Koblenz zu bemängeln. Die Verbindung nach Selters wird als lückenhaft angesehen, die Relation ist aber bedeutend in Bezug auf die Krankenhausanbindung.

Die **VG Linz** bemängelt

- die Bedienungsqualität ihrer Ortsgemeinde Ockenfels – abgesehen von wenigen Fahrten im Schulverkehr (Linie 135) ist der Ort nicht in das reguläre Busliniennetz integriert bzw. nur mit kommunal organisierten AST-Fahrten angebunden;
- eine Bedienungslücke zwischen Dattenberg und Linz Mo-Fr am Vormittag zwischen 9:35 Uhr und 11:15 Uhr;
- allgemein die Bedienungsqualität an Samstagen (und Sonntagen) – insbesondere die fehlende Anbindung Linz – Waldbreitbach/Wiedtal am Wochenende wird hier genannt;
- die unvorteilhafte Tarifwabenregelung auf der Strecke Kasbach-Ohlenberg – Kalenborn.
- die Unübersichtlichkeit (Darstellung, Layout) der Fahrplanaushänge, darüber hinaus oft mangelhafte, fehlende oder entwendete Informationen an Haltestellen.

In der **Stadt Neuwied** wird das Stadtverkehrsnetz trotz von der Leistungsmasse her guter Erschließungs- und Bedienungsstandards als strukturell „überplanungswürdig“ angesehen. In dem Zusammenhang sind auch die derzeitigen Mängel eines unzureichenden Abendangebotes sowie der fehlenden ÖPNV-Anbindung des Neuwieder Zoos zu benennen.

Für die **VG Puderbach** ist generell eine Verbesserung der Verbindungen für Berufsschüler notwendig. Außerdem beschäftigt die Verkehrsunternehmen hier ebenfalls die zeitlich zu späte Durchführung des Winterdienstes (aus Sicht des morgendlichen Schulverkehrs).

Die **VG Rengsdorf** nennt als Schwachstellen Situationen während des Schulverkehrs, einmal die mangelnde Anbindung der Schüler aus Niederraden³⁵, ansonsten wird morgens ein ab Kurtscheid in Richtung Neuwied überfüllter Bus gesichtet.

In der **VG Unkel** stellt sich die Frage

- nach einem zukünftig angemessenen ÖPNV-Angebot zur Breiten Heide und nach Bruchhausen/Orsberg mit den Linien 133 und 134³⁶;

³⁵ Der Ortsteil Niederraden ist morgens und nachmittags über die VRM-Linie 171 angebunden. Es wäre im Einzelnen zu klären, zu welcher Zeit und/oder für welche Relationen noch eine Anbindung fehlt.

- warum es von Linz in Richtung Unkel an Wochentagen nach 22 Uhr kein ÖPNV-Angebot (weder SPNV noch Bus) gibt.

Folgende Anmerkungen bestehen seitens der **VG Waldbreitbach**:

- Eine Einstellung der Buslinie durch das Wiedtal (Linie 131) am Wochenende entsprechend derzeitiger Pläne des Verkehrsunternehmens wäre für die VG nicht hinnehmbar.
- Die Bedienungsqualität der Verbindung Roßbach – Linz wird insgesamt als unzureichend angesehen.
- Die Bedienungsqualität von/nach und innerhalb der Ortsgemeinde Breitscheid wird als unterversorgt vom ÖPNV angesehen. Außerdem fehlt ein direktes Angebot zwischen Breitscheid und Roßbach.

³⁶ Seitens der Verkehrsunternehmen besteht derzeit kein Interesse an einer Weiterführung bzw. Übernahme der bisher eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen.

3 Prognose voraussichtlicher Entwicklungen

Das Kapitel beschäftigt sich mit den künftigen Entwicklungen hinsichtlich der zu erwartenden Bevölkerungszahlen, der Verkehrssituation im MIV und ÖPNV sowie der spezifischen Kostenentwicklung in den kommenden 5-10 Jahren bei den ortsansässigen Verkehrsunternehmen.

3.1 Bevölkerungsentwicklung

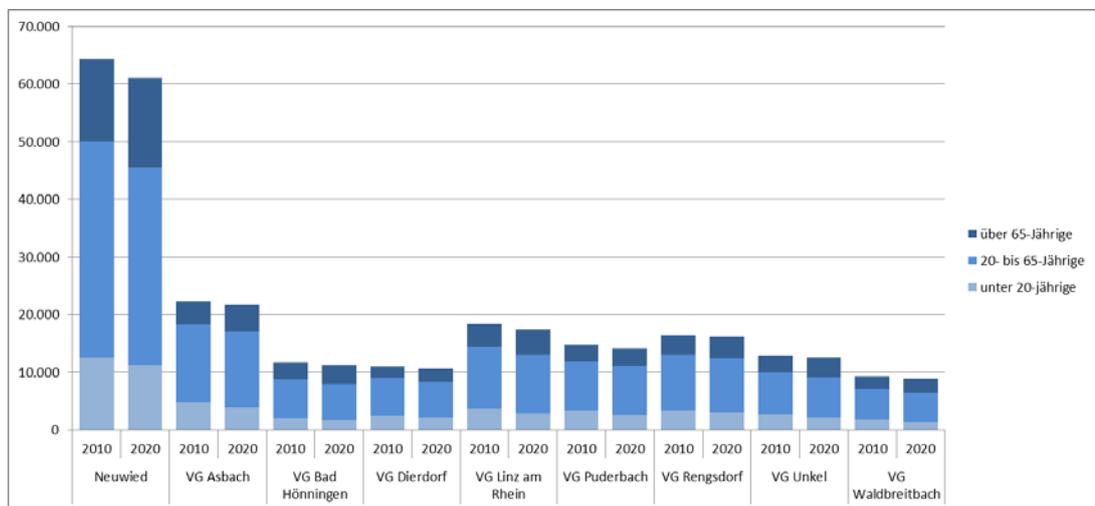
Im gesamten Kreisgebiet ist mit einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung um etwa 4 % bis zum Jahr 2020 zu rechnen. Bezogen auf die unterschiedlichen Altersgruppen deutet sich die folgende Entwicklung an:

- ein besonders starker Rückgang bei den unter 20-Jährigen (ca. 16 % weniger),
- ebenfalls ein deutlicher Rückgang bei der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von 20 bis 65 Jahren (etwa minus 5 %),
- ein Zuwachs der Menschen über 65 Jahren um ca. 11 %.

Die Prognose³⁷ bezieht sich auf den Zeitraum 2010 bis 2020. Die bisherige tatsächliche Entwicklung – ein zu verzeichnender Bevölkerungsrückgang von ca. 1 % zwischen 2010 und 2012 – stützt bisher die Voraussage.

Nachfolgende Abbildung stellt die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Neuwied und den einzelnen Verbandsgemeinden für den Zeitraum 2010/2020 dar.

Abbildung 6: Bevölkerungsprognose 2010-2020 nach Verbandsgemeinden



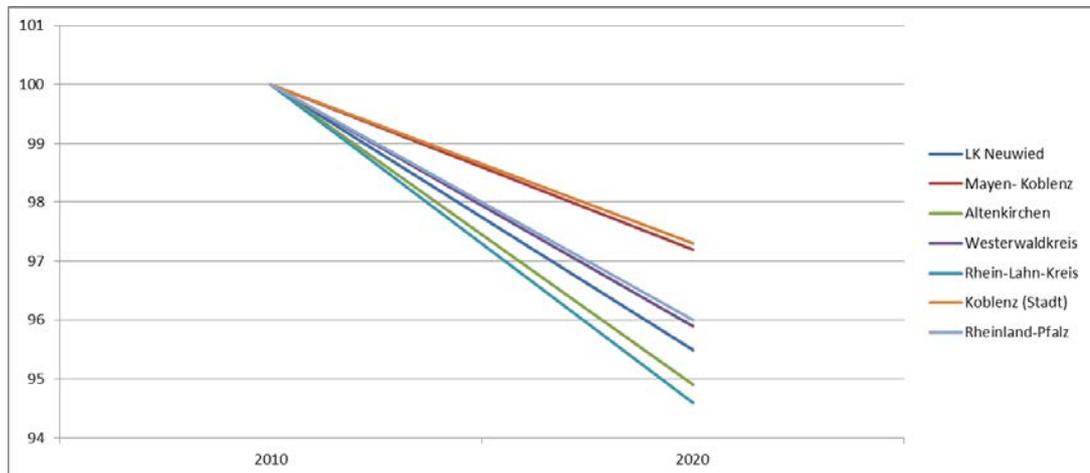
Die Darstellung zeigt Bevölkerungsrückgänge durchweg in allen kreisangehörigen Verbandsgemeinden und der Stadt Neuwied. Die auffälligsten Unterschiede weist die Stadt Neuwied mit 5 % weniger Einwohnern auf, gefolgt von den VG Linz am Rhein und Waldbreitbach mit jeweils 4 % Rückgang.

Das Bild des stetigen Bevölkerungsrückgangs zeichnet sich mehr oder weniger durchweg in den Landkreisen und kreisfreien Städten des Landes Rheinland-Pfalz. Die folgende Abbildung gibt anhand von Beispielen der Region Mittelrhein-Westerwald einen Eindruck über die Spannweite des Bevölkerungsschwundes³⁸.

³⁷ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

³⁸ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Abbildung 7: Vergleich der vsl. Bevölkerungsentwicklung 2010-2020



Für das Land Rheinland-Pfalz wird insgesamt ein Bevölkerungsrückgang von 4-5 % vorausgesagt. Der Landkreis Neuwied liegt dabei mit 4 % Rückgang (2010-2020) im Mittelfeld. Großflächig ländliche Gebiete wie der Landkreis Altenkirchen tendieren dabei zu höheren Rückgangsraten, im Verdichtungsraum Koblenz zeigt sich der Einwohnerschwund dagegen eher gebremst.

3.2 Verkehrsprognose

Die Auswertung und Interpretation vorliegender Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung³⁹ geben in Bezug auf die Situation des Landkreises Neuwied folgende Hinweise für den **motorisierten Individualverkehr**:

- Auf den Kreis- und Landesstraßen stagnierte die Verkehrsentwicklung in den vergangenen Jahren bzw. war leicht rückläufig.
- Auf den Bundesstraßen war eine Stagnation zu verzeichnen, allerdings mit Tendenz zur leichten Zunahme des Verkehrsaufkommens.
- Auf der Bundesautobahn A 3 war eine durchgehende Zunahme des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. Ursache hierfür ist der hohe und wachsende Transitverkehr zwischen den Metropolregionen Rhein-Ruhr und Rhein-Main.

Basierend auf den Erkenntnissen der vorausgegangenen Verkehrserhebungen innerhalb des Landkreises Neuwied kann in Verbindung mit der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung grundsätzlich weiterhin mit einem stagnierenden bis leicht rückläufigen Verkehrsaufkommen auf Kreis- und Landesstraßenebene gerechnet werden.

Aufgrund des sich verändernden Mobilitätsverhaltens der Altersgruppe 65 Jahre und höher⁴⁰ – gerechnet wird

- mit einem Anstieg der Anzahl an Wegen pro Tag,
- mit einer höheren PKW-Nutzung als bisher auch im hohen Alter –

³⁹ Grundlage: Verkehrserhebungen 2000, 2005 und 2010/2011 des Landes Rheinland-Pfalz

⁴⁰ Quelle: Studie MiD 2008, <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>

und der gleichzeitig sich verändernden Altersstruktur bei der Gesamtbevölkerung ist künftig auch die Wahrscheinlichkeit eines minimalen Anstiegs im Verkehrsaufkommen gegeben.

Die künftige Entwicklung der Nachfrage im **öffentlichen Personennahverkehr** wird maßgeblich bestimmt durch die demographischen Veränderungen im Bereich der schulisch und beruflich Auszubildenden (Rückgang der unter 20-Jährigen bis 2020 um ca. 16 %).

Durchschnittlich sind über 80 % der Fahrgäste im Busverkehr Schülerinnen und Schüler. Damit bildet diese Zielgruppe das „Rückgrat“ der Nachfrage insbesondere in den ländlichen Gemeinden. Mit sinkenden Schülerzahlen wird sich die Schullandschaft im Landkreis verändern durch Schließungen, Zusammenlegungen und Änderungen bei Schulformen.

Insgesamt weniger Schulstandorte führen zu durchschnittlich längeren Wegen der Schüler. Ein den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler entsprechendes Fahrplanangebot im Busverkehr wird dadurch noch aufwändiger zu realisieren. Trotz geringerer Zahlen werden nicht weniger Busse benötigt, sie werden nur weniger stark frequentiert sein, dafür aber über längere Fahrtstrecken geführt werden müssen. Ein mögliches Szenario, wo in den Schülerspitzenzeiten morgens und mittags ganze Busse „still gelegt“ werden können oder Flotten umfassend auf kleinere Fahrzeuggrößen umgestellt werden können, wird sich auch bei anhaltend rückläufigen Schülerzahlen in absehbarer Zeit nicht einstellen.

Zu den im Rahmen der kreisweiten Schulentwicklungsplanung⁴¹ vorgesehenen Veränderungen bei den Schülerzahlen in den Sekundarschulen siehe **Anhang A Tabelle 10**.

3.3

Kostenprognose

Die Leistungen im straßengebundenen ÖPNV sind in der Vergangenheit ohne besondere Zuzahlung durch den Landkreis erbracht worden. In seiner Verantwortung als Schulwegkostenträger finanziert der Landkreis jedoch heute Schülerfahrkarten in einem Wert von 6,3 Mio. € pro Jahr⁴².

Aus den aktuellen Entwicklungen kann jedoch abgeleitet werden, dass das Angebot vieler Unternehmen künftig nicht mehr ohne zusätzliche Gelder erbracht werden kann.

Insofern müssen im Rahmen der Maßnahmenkonzeption diesbezüglich Vorkehrungen getroffen werden (z.B. Einführung, Umstellung bzw. Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote). Die Maßnahmenkonzeption muss daher eine Prognose der resultierenden Kosten zu den einzelnen Vorhaben abschließend mit berücksichtigten.

⁴¹ Schulentwicklungsplanung Landkreis Neuwied, biregio Bonn, 2012

⁴² Bezugsjahr: 2011; ohne Kosten Freistellungsverkehr

4 Zielvorgaben und Rahmenkonzeption

Die wesentlichen verkehrspolitischen Ziele für den NVP des Landkreises Neuwied, basierend auf übergeordneten rechtlichen Vorgaben sowie Anregungen und Erwartungen aus der Kommunalpolitik, werden in diesem Kapitel zusammengefasst.

Daraus leiten sich schließlich grundsätzliche Festlegungen zum Verständnis des ÖPNV und der Mobilität im Kreisgebiet ab. Diese werden durch die Definition der Netzstruktur und der Mindeststandards konkretisiert. Schließlich werden Anforderungen an den übergeordneten öffentlichen Verkehr formuliert – Grundsätze und Ziele, die der Landkreis in Gremien und bei Anhörungen vertritt sowie in den beschlussfassenden Versammlungen der Organisationen Zweckverband SPNV Nord und Verkehrsverbund VRM.

In dieser Rahmenkonzeption sind schließlich alle grundsätzlichen und linienunabhängigen bzw. linienübergreifenden Festlegungen zusammengefasst.

4.1 Verkehrspolitische Ziele

Die für den ÖPNV im Landkreis Neuwied maßgeblichen verkehrspolitischen Ziele leiten sich konkret ab

- aus (landes-)gesetzlicher Fassung,
- aus übergeordneten Planwerken der Landesplanung,
- aus kommunalpolitischen Konzepten und Zielvorstellungen.

4.1.1 Gesetzliche Zielvorgaben

Bei den im NVP zu berücksichtigenden Zielvorgaben sind zunächst die Ziele und allgemeinen Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz von Belang, die sich aus dem Nahverkehrsgesetz (NVG) ableiten. Zu den für den Landkreis Neuwied relevanten gesetzlichen Aspekten siehe **Anhang A Tabelle 11**.

Das Landesplanungsgesetz (LPIG) verweist zur Festsetzung und Begründung der räumlich und sachlich gebotenen Ziele auf die übergeordneten Planungen des Landesentwicklungsprogrammes und der regionalen Raumordnungspläne (RROP) der Planungsgemeinschaften⁴³.

4.1.2 Ziele aus übergeordneten Planungen

Der NVP soll auf die ÖPNV-relevanten Zielsetzungen aus der Landes- und Regionalplanung Bezug nehmen und diese Ziele im Rahmen der folgenden Ausführungen beachten.

Im **Landesentwicklungsprogramm**⁴⁴ werden im Abschnitt *Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur*, Kapitel *Verkehr* folgende Ziele formuliert:

- Sicherung des Leitbildes Mobilität,
- Flächendeckendes ÖPNV-Angebot kontra Zentralisierungstendenzen,
- Entwicklung neuer, flexibler Bedienungsformen.

Konkretisiert werden diese Zielsetzungen durch die nachfolgend benannten planerischen Ansätze:

⁴³ vgl. § 5 LPIG

⁴⁴ Landesentwicklungsprogramm (LEP IV), beschlossen vom Ministerrat am 07.10.2008. Gemäß § 8 (1) Satz 7 LPIG wurde das LEP IV durch Rechtsverordnung vom 14.10.2008 für verbindlich erklärt.

- Stärkung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung,
- Vorrang Ausbau (Ergänzung und Verbesserung vorhandener Verkehrsanlagen) vor Neubau,
- Erhöhung der Standortgunst durch Beseitigung von Engpässen beim ÖPNV (Bahnknotenpunkte und Umsteigepunkte Bus/Bahn).

Daraus abgeleitet werden folgende Anforderungen an ein funktionales Netz für den öffentlichen Verkehr:

Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen,

- Ausbau eines integrierten Konzeptes für den öffentlichen Verkehr auf leistungsfähigen überregionalen Verbindungen,
- Einführung und Ausbau integraler Taktfahrpläne (Rheinland-Pfalz-Takt) zur Verbesserung der Attraktivität des regionalen Schienenverkehrs,
- Gewährleistung der Bedienung regionaler Verbindungen (inkl. Sicherung einer Mindestbedienung in dünn besiedelten Räumen),
- komfortable Verknüpfung zwischen Schiene und Busverkehr, Park + Ride-Anlagen als Schnittstellen im Umland,
- flankierende Maßnahmen in den Städten: ÖPNV-Beschleunigung in Staubereichen bzw. an belasteten Knotenpunkten, restriktive Parkraumbewirtschaftung, Schaffung privatwirtschaftlicher Anreize zur ÖPNV-Nutzung.

Konkretisierte Aussagen zur ÖPNV-Entwicklung sind im **Regionalen Raumordnungsplan** der Planungsgemeinschaft Mittelrhein/Westerwald festgeschrieben:

- Flächenerschließende Verbindungen sollen im öffentlichen Verkehr eine gute Erreichbarkeit erfüllen und in den Verknüpfungspunkten auf den integralen Taktverkehr abgestimmt werden.
- Im hochverdichteten Raum Koblenz/Neuwied soll dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Schienen-, Straßen- und Wasserwegen der Vorzug vor einem weiteren Ausbau des Straßennetzes gegeben werden.
- Der straßengebundene, öffentliche (Bus-)Verkehr soll Ergänzungsfunktionen zum Schienenverkehr übernehmen. Durch die Integration des öffentlichen Verkehrs auf den Wasserwegen von Rhein und Mosel sollen neue Potentiale für den öffentlichen Verkehr erschlossen werden.
- Durch P+R-Anlagen, vorrangig im Umland, sollen vor allem im Berufsverkehr möglichst große Anteile vom individuellen Straßenverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr verlagert und damit die Erreichbarkeit der zentralen Orte für den Wirtschafts- und Versorgungsverkehr zur Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Innenstädte gefördert werden.
- Die Tarife für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sollen in der Region einheitlich verkehrsträgerübergreifend (Bahnen, Busse und Schiffe) gestaltet werden. Regionsüberschreitende Gemeinschaftstarife, zumindest aber Übergangstarife, sollen in den Verflechtungsbereichen der benachbarten Oberzentren Bonn und Wiesbaden sowie im Bereich Diez/Limburg angestrebt werden.
- Die Gestaltung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes sollen sich an der funktionalen Gliederung orientieren.⁴⁵

Die konkrete Planung und Umsetzung der Vorgaben für den Schienenpersonennahverkehr und die überregional bedeutsamen Busverbindungen erfolgt durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord. Die Planung und Umsetzung des regionalen und nahräumigen Busverkehrs ist Aufgabe des Verkehrsverbundes

⁴⁵ RROP S.58 G 117, S.59 G 119, G 120, G 124, S.60 G 125 (Entwurf 2011; letztverbindlicher RROP von 2006)

Rhein-Mosel sowie der kreisfreien Stadt Koblenz und der Landkreise, die auch Nahverkehrspläne aufstellen.

4.1.3 **Kommunalpolitische Anregungen und Zielsetzungen**

Das folgende Kapitel führt weitergehende Vorschläge, Ziele und Anregungen für die ÖPNV-Entwicklung in einzelnen Gemeinden und Verbandsgemeinden auf, die im Rahmen der Beteiligung der Kommunen am Aufstellungsprozess geäußert wurden.

VG Asbach:

- Erweiterung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs,
- Überprüfung einer adäquaten Anbindung für alle 136 Orte in der VG,
- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Buchholz Ortsmitte (Nähe Kirche),
- Verbesserung der Anbindung in Richtung NRW (Schul- und Arbeitsstandorte), v.a. schnelle Pendlerverbindungen in/aus Richtung Bonn.

VG Bad Honningen:

- Halbstundentakt für alle SPNV-Haltestunkte,
- Verbesserung der örtlichen Mobilitätsberatung,
- Verbesserung der Anbindung der vermarkteten Wanderwege an den ÖPNV.

VG Dierdorf:

- Anbindung aller Ortsgemeinden an den Hauptort Stadt Dierdorf und die Kreisstadt Neuwied,
- Konzeptionelles Denken „über die Kreisgrenze hinaus“, z.B. Richtung Herschbach und Siershahn (Berücksichtigung der Randlage der VG),
- Stärkere Ausrichtung von Dierdorf aus in Richtung Bendorf und Koblenz als bisher.

VG Linz:

- Verlängerung der S-Bahn-Linie 13 (VRS) über Bad Honnef bis/ab Linz,
- Einsatz von mehr Niederflurbussen als bisher, auch im ländlichen Bereich; diese Busse können auch älteren Datums/gebraucht sein,
- Berücksichtigung der anstehenden Erweiterungen von Gewerbegebieten in Dattenberg „Auf der Hohl“ und Roniger Hof bei der ÖPNV-Planung,
- Busanbindung der Gemeinde Ockenfels auch außerhalb des Schülerverkehrs,
- Kundenfreundlichere Tarifregelung in der Gemeinde Kasbach-Ohlenberg.

Stadt Neuwied:

- Anzeige von Echtzeitinformationen an Haltestellen im Stadtgebiet sowie Außenansagen an den Fahrzeugen sind wünschenswert,
- Interesse an der Einrichtung von Bürgerbussen in den Stadtteilen vorhanden,
- Überlegungen zur Verknüpfung von Fernbusangeboten und ÖPNV werden begrüßt,
- Überdenken und ggf. Neukonzipieren der Stadtbus-Linienführung (u.a. mit Anbindung des Neuwieder Zoos und Verbesserung der unzureichenden Bedienungsqualität in den Abendstunden).

VG Puderbach:

- Sicherung der Grundanbindung nach Neuwied, ggf. außerhalb der Spitzenzeiten mit bedarfsgesteuerten Fahrten. Sicherung der Erreichbarkeit von Altkirchen und Bendorf,
- Außer dem Schulverkehr Anbindung der Ortsgemeinden mindestens 1x am Tag nach Puderbach und zurück,

- Prioritätenreihung der bedeutendsten Zielgruppen für den ÖPNV: Schüler, Jugendliche (im Freizeitverkehr) und ältere Menschen (Einkauf-, Alltagswege),
- Nutzung verstärkt von Kleinbussen tagsüber im ÖPNV, die für den Förderschulverkehr ohnehin vorgehalten werden.

VG Rengsdorf:

- Aufrechterhaltung/ Sicherung des Status quo-Angebotes,
- Verbesserung der Anbindung bisher unterversorgter Orte,
- Verbesserung der Anbindung der vermarkteten Wanderwege an den ÖPNV.

VG Unkel:

- Zusätzliche SPNV-Halte in Erpel, so dass sich ein 30-Minuten-Takt je Richtung ergibt,
- Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung von Bruchhausen und der Breiten Heide,
- zusätzliche Anbindung des Wohngebietes Unkel Süd (mit neuer Haltestelle am LKW-Wendeplatz „Am Hohen Weg“).

VG Waldbreitbach:

- Sicherung des Wochenendverkehrs der Linie 131,
- Wochenendverbindung an den Rhein (Linz, Bad Hönningen) sollte realisiert werden.
- Verbesserung der Anbindung der vermarkteten Wanderwege an den ÖPNV.

4.2***Grundsätzliche Festlegungen***

Es werden nachfolgend die Grundsätze zur Rolle, Ausgestaltung und Planung des ÖPNV im Landkreis Neuwied getroffen. Die Festlegungen leiten sich unmittelbar aus den gesetzlichen Anforderungen und den politischen Grundsätzen der örtlichen Fraktionen und Interessengruppen ab. Sie haben den Status von Selbstverpflichtungen und dienen u.a. Dritten Beteiligten, wie Verkehrsunternehmen, Nachbar-Aufgabenträgern und dem Landesbetrieb Mobilität, die grundsätzliche Bedeutung des ÖPNV im Landkreis erkennen und einschätzen zu können.

Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger

- Als Teil der Daseinsvorsorge ist der ÖPNV im Landkreis Neuwied dahingehend zu gestalten, dass eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung im gesamten Kreisgebiet sichergestellt ist.**
- Innerhalb des Stadtgebietes Neuwied sowie auf den oberzentralen Verkehrsverflechtungen mit Koblenz und Bonn ist der ÖPNV mit dem Ziel zu fördern und auszubauen, dass er hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage die Rolle eines Vorrangsystems vor dem motorisierten Individualverkehr einnehmen kann.**
- Entlang der Rheinschiene sowie auf den Verkehrskorridoren nach Andernach/Mayen und Rengsdorf/Altenkirchen ist der ÖPNV konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr zu gestalten.**
- Auf den übrigen Verkehrskorridoren innerhalb des Kreises bzw. zu Nachbarkreisen sowie innerhalb der Verbandsgemeinden bis in dünn besiedelte Räume soll der ÖPNV eine Grundversorgung mit Verkehrsleistungen gewährleisten und zu Gunsten von Umweltschutz und Verkehrssicherheit zur Verringerung von Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr beitragen.**

- e) Grundsätzlich sind neben der Bewältigung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs durch den ÖPNV auch angemessene Verbindungen zwischen Wohnbereichen und Versorgungsschwerpunkten, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholungsbereichen herzustellen. Die Marktchancen von Regionen und Gemeinden mit besonderem touristischem Potenzial sind durch entsprechend ausgerichtete Mobilitätsangebote zu unterstützen.

Festlegung 2: Ausgestaltung des ÖPNV

- a) In der Eigenschaft des Aufgabenträgers für den ÖPNV sichert der Landkreis Neuwied die Planung, Gestaltung und Finanzierung des Verkehrsangebotes im Rahmen des gesetzlichen Erfordernisses⁴⁶ und seiner Einflussmöglichkeiten und Zuständigkeiten. Zielsetzung ist der Erhalt und die Weiterentwicklung von Wirtschaftlichkeit und gesellschaftlichem Nutzen des Verkehrs durch Förderung von Nachfrage und Fahrgelderlösen.
- b) Als Träger öffentlicher Belange vertritt der Landkreis Neuwied mit seinen politischen Gremien und der Verwaltung aktiv das gesamtgesellschaftliche Interesse bei der Ausgestaltung des ÖPNV im Kreisgebiet seitens der konzessionierten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen gesetzlicher Anhörungen, Beteiligungsverfahren oder freier Kontaktpflege. Dies geschieht mit dem Ziel, Angebot und Qualität des gesamten öffentlichen Verkehrs für den Landkreis Neuwied zu verbessern.
- c) Als Mitglied des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) im Rahmen des gesetzlichen Erfordernisses⁴⁷ vertritt der Landkreis seine Interessen an der Gestaltung und Entwicklung des SPNV sowie der die Schiene ergänzenden Regio-Linien in der Zweckverbandversammlung.
- d) Als Gesellschafter des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) vertritt der Landkreis gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern der Region die gemeinschaftlichen Interessen nach einer einheitlichen und aufeinander abgestimmten Gestaltung des ÖPNV hinsichtlich Tarif und Vertrieb, Fahrplänen und Anschlüssen sowie Information und Kommunikation. Seine spezifischen Interessen und Vorschläge bringt der Landkreis dazu in der Gesellschafterversammlung des VRM ein.
- e) Mit den benachbarten Aufgabenträgern der Kreise Altenkirchen, Westerwald, Mayen-Koblenz, Ahrweiler (Rheinland-Pfalz) und Rhein-Sieg (Nordrhein-Westfalen) kooperiert der Landkreis Neuwied mit dem Ziel einer einheitlichen und integrierten Gestaltung des ÖPNV auch über Kreis- und Landesgrenzen hinweg sowie einer einvernehmlichen Abstimmung der organisatorischen Aufgabenwahrnehmung (Federführung) bei grenzüberschreitenden Linien.

Festlegung 3: ÖPNV und räumliche Planung

- a) Die Gestaltung des ÖPNV muss mit den Zielen der Landes-, Regional- und Bauleitplanung zu vereinbaren sein; umgekehrt hat die Leistungsfähigkeit des Verkehrsangebotes den Anforderungen der räumlichen Planung zu entspre-

⁴⁶ gemäß § 4 (1) und § 5 (1) NVG Rheinland-Pfalz

⁴⁷ gemäß § 6 (2) NVG Rheinland-Pfalz

chen, insbesondere unter dem Gebot sozialer Belange, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit.

- b) Im Rahmen städtebaulicher oder infrastruktureller Bauvorhaben sind die jeweiligen finanziellen und betrieblichen Anforderungen des ÖPNV frühzeitig zu prüfen und mit dem Aufgabenträger abzustimmen, um jeweils wirtschaftlich und verkehrlich optimale Lösungen zur ÖPNV-Anbindung zu finden.
- c) Bei Neubaugebieten, die zur Erzeugung zusätzlichen Verkehrsaufkommens führen, ist darauf hinzuwirken, dass ÖPNV-Angebote möglichst bereits vor Erstbezug bzw. Inbetriebnahme bestehen, um Bevölkerung und Besuchern von Beginn der Nutzung an eine Entscheidung zugunsten des ÖPNV bei ihrer Mobilitätswahl zu erleichtern.
- d) Zur Möglichkeit einer kleinräumigen Erschließung durch den ÖPNV inkl. Schülerverkehr sind im Rahmen neuer Sammel- oder Erschließungsstraßen die Befahrbarkeit mit Standardlinienbussen und ggf. geeignete Buswendemöglichkeit sicherzustellen. Zentral gelegene, gut erreichbare Flächen sind für Haltestellenanlagen zu reservieren.

4.3 *Bildung einer Netzstruktur*

Das Netz des ÖPNV setzt sich zusammen aus (Teil-)strecken, die durch Knoten- oder Verknüpfungspunkte räumlich miteinander verbunden sind. aus jeweils mehreren Teilstrecken werden Linien gebildet. An Verknüpfungspunkten, die zugleich Umsteigepunkte sind, sollen Linien idealerweise nicht nur räumlich miteinander verbunden sein, sondern auch zeitlich mit abgestimmten Fahrplänen, so dass möglichst kurze Wartezeiten beim Umsteigen entstehen.

Der Rheinland-Pfalz-Takt greift dieses Prinzip auf und entwickelt es als „Integralen Taktfahrplan“ (ITF) räumlich weiter. So können an den ITF-Knoten nicht nur Anschlüsse einzelner Relationen in beiden Richtungen gewährleistet werden, es entsteht vielmehr regelmäßig ein „Rundum-Anschluss“ zwischen allen beteiligten Linien unter- und miteinander. Im SPNV ist der Rheinland-Pfalz-Takt inzwischen erfolgreich umgesetzt und etabliert; Buslinien waren und sind bisher nur eingeschränkt in die Taktstruktur eingebunden. Diese Trennung soll durch die konzeptionelle Weiterentwicklung des regionalen Busnetzes und des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord künftig reduziert und auch „schienenferne“ Gemeinden künftig am ITF partizipieren.

Nicht alle Buslinien sind als gleichwertig zu betrachten: Länge, Funktion und Bedeutung für das Gesamtnetz unterscheiden sich von Linie zu Linie. Daher lässt sich das Liniennetz strukturieren, und es lässt sich eine Hierarchie herausbilden. Diese Hierarchie dient wiederum als Grundlage, differenzierte Angebots- und Qualitätsstandards definieren und zuordnen zu können.

Festlegung 4: Definition der Netzstruktur

- a) Der ÖPNV im Landkreis Neuwied ist zu verstehen als ein Gesamtnetz unterschiedlicher Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasser) bzw. Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff), die jeweils als Linienverkehre (oder linienähnliche Verkehre) mit differenzierten Verkehrsfunktionen für jeweils einzelne, spezifische oder auch ganz vielfältige Bedürfnisse angeboten werden. Das Bedienungsangebot des ÖPNV-Gesamtnetzes soll integriert und aufeinander abgestimmt geplant werden.
- b) Der Schienenpersonennahverkehr entlang der rechten Rheinstrecke bildet das Rückgrat des ÖPNV, dessen Infrastruktur zu erhalten und dahingehend zu för-

dern ist, dass die technische und betriebliche Leistungsfähigkeit weiter erhöht und die Wirtschaftlichkeit des Betriebs verbessert werden kann. Das SPNV-Angebot ist hinsichtlich der Betriebszeiten und des Taktverkehrs so zu gestalten, dass sowohl eine integrierte Verknüpfung zum Schienenpersonenfernverkehr an den Knotenpunkten Koblenz Hbf und Köln Hbf gewährleistet bleiben als auch der übrige ÖPNV im Kreisgebiet auf den SPNV ausgerichtet, systematisch gestaltet (Taktfahrpläne) und mit dem SPNV verknüpft werden kann.

- c) Das Netz des ÖPNV ist in verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsschwachen Zeiten durch alternative Bedienungsformen zu ergänzen, insbesondere durch Personenverkehrsdienste mit Kleinbussen, Taxen oder Mietwagen, die nach telefonischer Vorbestellung verkehren. Ergänzt werden kann der konventionelle ÖPNV auch durch örtlich organisierte Personenbeförderungen, deren Erbringung auf ehrenamtlichem oder privatem Engagement beruht, z.B. Bürgerbusse oder Mitfahrdienste.

4.3.1 **Netzhierarchisierung**

Das folgende Unterkapitel beschreibt die Gliederung und Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes im Landkreis Neuwied. Da auch die übergeordneten Konzeptionen Rheinland-Pfalz-Takt und ÖPNV-Konzept RLP Nord mit derartigen Strukturierungen arbeiten, entstehen hiermit keine prinzipiellen Widersprüche. Absehbar ist, dass es in der Umsetzung dann letztlich „nur“ um die konkrete Zuordnung der einen oder anderen Linie gehen wird, welche die Grundsätze aber nicht Frage stellt.

Festlegung 5: Definition der Netzhierarchie

- a) Entsprechend des jeweiligen Verkehrsträgers, der räumlichen Ausrichtung und der vorrangigen Verkehrsaufgaben erfolgt eine zweistufige Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes in ein Hauptnetz und ein Nebennetz, jeweils mit regionalen und lokalen Linien, ergänzt um Linien im Ausbildungsverkehr und zur Grundversorgung. Die Netzgliederung hat den Zweck, das Gesamtnetz je nach Bedeutung der einzelnen Netzebenen bewerten zu können und Mindeststandards sowie Qualitätsanforderungen differenziert festlegen zu können.
- b) Die Zusammensetzung und Kriterien der Netzebenen werden gemäß Anhang A Tabelle 12 festgelegt. Die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Netzebenen erfolgt gemäß Anhang A Tabelle 13.

4.3.2 **Verknüpfungs- und Umsteigepunkte**

Dieser Abschnitt benennt die wesentlichen Netzknotenpunkte zur Verknüpfung von Linien bzw. als Umsteigehaltestellen.

Derzeit läuft ein B-Plan-Verfahren im Umfeld des Bahnhofes Neuwied-Engers mit dem Ziel, die Busanfahrt zur Bahnstation zu verbessern. Gleichzeitig entstehen hier P+R- sowie B+R-Plätze.

Festlegung 6: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

- a) Primärer Verknüpfungs- und Umsteigepunkt im Landkreis Neuwied ist der Bahnhof Neuwied. Hier sind neben der Verknüpfung zwischen Bahn und Bus eine große Zahl an Haupt- und Grundlinien miteinander verknüpft. Im nördlichen Kreisgebiet kommt dem Bahnhof Linz (Rhein) eine annähernd herausragende Rolle zu.

- b) Als weitere Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im Landkreis Neuwied werden die Haltestellen gemäß Anhang A Tabelle 14 festgelegt und priorisiert.

4.3.3 Schnittstellen zum Individualverkehr

Das nachfolgende Kapitel definiert die Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr bzw. Fahrradverkehr im Landkreis Neuwied.

Festlegung 7: Schnittstellen zum Individualverkehr

- a) Zur Erleichterung des Zugangs zum ÖPNV und gemäß den Anforderungen an eine attraktive öffentliche Verkehrsbedienungs sind die Verknüpfungsstellen zwischen motorisiertem Individualverkehr (Park + Ride) und nichtmotorisiertem Individualverkehr (Bike + Ride) einerseits und dem ÖPNV andererseits zu erhalten und weiter zu stärken.
- b) Als wichtige P+R-Plätze im Bereich des Landkreises Neuwied werden die Anlagen gemäß Auflistung in Anhang A Tabelle 14 festgelegt. Die Fahrradnutzung als Zubringer zum ÖPNV ist im gesamten Kreisgebiet durch geeignete B+R-Abstellanlagen in den kommenden Jahren deutlich auszuweiten. B+R-Abstellanlagen müssen Wetterschutz bieten und sind so zu gestalten, dass das Vanalismsrisiko minimiert wird.

4.4 Definition von Mindeststandards

Nachfolgend wird der Umfang der „ausreichenden Verkehrsbedienungs“ gemäß Personenbeförderungsgesetz für den Zeitpunkt der NVP-Beschlussfassung definiert.

Festlegung 8: Ausreichende Verkehrsbedienungs im ÖPNV

- a) Die „ausreichende Verkehrsbedienungs“ der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist dann gewährleistet, wenn mindestens die definierten Erschließungsstandards gemäß Anhang A Tabelle 15, Bedienungsstandards gemäß Anhang A Tabelle 16 und weitere Mindestqualitäten gemäß Anhang A Tabelle 17 vollumfänglich erfüllt werden.
- b) Entsprechend den Schlussfolgerungen aus der Entwicklungsprognose und der Weiterentwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren aufgrund geänderter Nachfragesituation und politischer Zielsetzungen soll das Niveau der „ausreichenden Verkehrsbedienungs“ in den nächsten Jahren überprüft und ggf. angepasst werden.

Die Bemessung des Erschließungsstandards erfolgt auf Basis aller vorhandenen Haltestellen im Kreisgebiet bzw. innerhalb einer Verkehrszelle. Die Bemessung des Bedienungsstandards erfolgt an den für jede Verkehrszelle festgelegten Referenzhaltestellen. Mindestens an dieser Haltestelle innerhalb der jeweiligen Verkehrszelle muss die geforderte Bedienungsqualität vollständig verfügbar sein.

4.4.1 Erschließungsstandards

Die Erschließungsqualität beurteilt die Entfernung der Wohn- und Gewerbestandorte zur nächstgelegenen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (ausgenommen Haltestellen, die nur zu den Zeiten des Schülerverkehrs bedient werden). Die akzeptablen Einzugsbereiche einer Haltestelle (Luftlinienentfernung zwischen Haltestelle und dem

Ausgangs-/Endpunkt) werden je nach Bevölkerungsdichte abgestuft und liegen in jeweils eine Radius zwischen 300 und 600 Metern (z.T. bis 1.000 Metern).

Zur Darstellung der Erschließungsstandards für den Landkreis Neuwied siehe **Anhang A Tabelle 15**.

4.4.2 **Bedienungsstandards**

Eine Übersicht der für den Landkreis Neuwied mindestens zu gewährleistenden Bedienungsqualität im ÖPNV kann **Anhang A Tabelle 16** entnommen werden.

4.4.3 **Weitere Mindestqualitäten**

Zur Sicherung grundlegender Mindestqualitäten beim ÖPNV im Kreisgebiet Neuwied werden die Leitlinien des VRM als Standards übernommen. Siehe dazu **Anhang A Tabelle 17**.

Die weitergehende Qualitätsentwicklung erfolgt linienspezifisch in der Maßnahmenkonzeption bzw. im Rahmen des geplanten Qualitätssicherungsvertrags des VRM (siehe **Festlegung 15**).

Zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist das Augenmerk insbesondere auch auf mobilitätseingeschränkte Personen zu richten. Bereits das Inkrafttreten des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen⁴⁸, spätestens aber die seit 2013 gültige Novelle des PBefG mit verbindlich benanntem Umsetzungshorizont (Jahr 2022)⁴⁹ hat Anlass gegeben, für die Realisierung bzw. Vervollständigung eines barrierefrei zugänglichen öffentlichen Verkehrs Eckdaten bzw. Maßnahmen zur schrittweisen Bearbeitung dieser Aufgabe aufzuzeigen. Das PBefG verweist zur Ausgestaltung des barrierefreien ÖPNV inkl. der Benennung von Ausnahmeregeln direkt auf die Darstellung im Rahmen des NVP.

Festlegung 9: Grundsatz der Barrierefreiheit im ÖPNV

- a) **Grundsätzliches Ziel des Landkreises Neuwied ist es, den künftigen ÖPNV im Kreisgebiet vollständig barrierefrei im Sinne von § 8 (3) der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zu gestalten. Dies betrifft die Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität der eingesetzten Fahrzeuge, die bauliche und technische Gestaltung von Bahnhöfen, Bushaltestellen und den zugehörigen baulichen Anlagen, aber auch die Möglichkeiten der Inanspruchnahme von Informations- und Kommunikationsmedien und sonstiger Hilfestellungen zur Nutzung des ÖPNV.**
- b) **Die Eckpunkte zur Umsetzung und weiteren Ausgestaltung des barrierefreien ÖPNV werden im Rahmen eines Prüfauftrages (s. Festlegung 31) festgelegt.**

⁴⁸ § 8 (2) BGG: „...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.“

⁴⁹ § 8 (3) PBefG: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

4.5 **Anforderungen an übergeordneten Öffentlichen Verkehr**

In diesem Kapitel werden Anforderungen und Empfehlungen für diejenigen Teile des öffentlichen Verkehrs formuliert, für die der Landkreis Neuwied als Aufgabenträger nicht selbst zuständig ist, gleichwohl aber als Träger öffentlicher Belange politische Forderungen an diese Verkehre stellen kann.

Die festgelegten Anforderungen des Landkreises Neuwied werden im Rahmen von Anhörungen, Beteiligungen, Stellungnahmen, der Öffentlichkeitsarbeit und bei informellen Gesprächen zur Thematik von den Vertreterinnen und Vertretern des Landkreises als Aufgabenträger und seiner Organisationen herangezogen und in den Dialog eingebracht.

4.5.1 **Öffentlicher Personenfernverkehr auf Schiene und Straße**

Der folgende Abschnitt legt die Anforderungen des Landkreises Neuwied an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und den Fernlinienverkehr mit Bussen fest.

Festlegung 10: Anforderungen an den Schienenpersonenfernverkehr

- a) Die derzeitige Qualität der Anbindung des Landkreises Neuwied an das Netz des schnellen SPFV über die Bahnhöfe Koblenz Hbf und Köln Hbf ist auch künftig sicherzustellen.
- b) Der ergänzende saisonale Halt einzelner Fernzüge an den Bahnhöfen Neuwied, Bad Honningen und Linz wird ausdrücklich begrüßt.

Festlegung 11: Anforderungen an den Buspersonenfernverkehr

- a) Die gesetzliche Freigabe der innerdeutschen Busfernverkehrs seit Januar 2013 im Rahmen der Novellierung des PBefG wird vom Landkreis Neuwied begrüßt.
- b) Der Landkreis Neuwied sichert Betreibern von Fernbuslinien zu, im Rahmen seiner Möglichkeiten und gemeinsam mit der Stadt Neuwied bzw. den Verbandsgemeinden kooperativ nach geeigneten und attraktiven Haltestellen für Fernbusse im Kreisgebiet zu suchen. Dafür stellt insbesondere der Gewerbepark Gierenderhöhe (VG Rengsdorf) eine interessante Option unmittelbar an der BAB 3 inkl. Versorgungsmöglichkeiten, Einzelhandel und ÖPNV-Verknüpfung dar.

Künftigen Anfragen von Fernbus-Betreibern nach gut erreichbaren, zentral gelegenen Halteplätzen im Kreisgebiet sollte sich der Landkreis gegenüber aufgeschlossen und lösungsorientiert zeigen, um sich mit einer evtl. zusätzlichen Anbindung im Fernverkehr einen weiteren Standortvorteil zu verschaffen.

Neben den touristisch bedeutenden Orten und der Stadt Neuwied könnte ein Fernbushalt auch im Bereich der Anschlussstellen zur Bundesautobahn A3 angesiedelt werden. Geeignet scheint dafür der OT Gierenderhöhe mit Verknüpfungsmöglichkeit zum ÖPNV Neuwied – Altenkirchen und Einkaufsgelegenheiten.

4.5.2 **SPNV-Infrastruktur und Betrieb**

Dieses Kapitel stellt die Forderungen an Zustand und Ausbau der SPNV-Infrastruktur sowie die Weiterentwicklung der Bahnfahrpläne aus Sicht des Landkreises Neuwied auf.

Festlegung 12: Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr

- a) Die technische Infrastruktur der Bahnstrecke Koblenz – Neuwied – Linz – Bonn-Beuel – Köln ist in einem Zustand zu erhalten, der Betriebsicherheit und Regelschwindigkeiten jederzeit gewährleistet.
- b) Es wird eine Verbesserung der Pünktlichkeitswerte auf der Schiene sowie eine Minimierung der Ursachen für Zugausfälle gefordert, damit fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen Bahn und Bus an den Verknüpfungsbahnhöfen in der gewünschten Form sichergestellt werden können.
- c) Im Rahmen des Stationsentwicklungsprogrammes sind sämtliche Bahnstationen im Landkreis Neuwied barrierefrei zu gestalten – dies gilt für die Zugänglichkeit der Stationen wie der dort haltenden Züge. Darüber hinaus wird ein zeitgemäßes und sauberes Erscheinungsbild aller Bahnhöfe und Haltepunkte gefordert.
- d) Für das Betriebsprogramm auf der Strecke Neuwied – Bad Honnef ist die Umstellung von der wechselweisen RB/RE-Bedienung auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen als Option zu prüfen. Dabei ist die Zielnetzkonzeption des Nahverkehrs Rheinland (NVR) zu berücksichtigen, die ab ca. 2020 eine stündliche Durchbindung der S 13 bis Koblenz Hbf (über KO-Stadtmitte, mit Verdichtung zum 30-Minuten-Takt zwischen Neuwied und Koblenz durch die Linie SE 10) sowie eine Beschleunigung der Linie RE 8 (über Ehrenbreitstein) vorsieht.

4.5.3 Organisation und Auftritt des VRM

Als Aufgabenträger für den ÖPNV ist der Landkreis Neuwied zugleich Mitgesellschafter im Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM). Weitere Verbundgesellschafter sind die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Rhein-Hunsrück, Rhein-Lahn, die Stadt Koblenz und der Westerwaldkreis (letzterer zzt. noch ohne Anwendung des Verbundtarifs).

Die nachfolgenden Festlegungen beziehen sich auf Anforderungen des Landkreises Neuwied an die weitere Verbundgestaltung. Darüber hinaus werden auf Basis entsprechender Mustervorlagen die Themen Tarifierung, Qualitätssicherung und Tarif-treue in den NVP mit aufgenommen als rechtskonforme Grundlage für eine strukturelle Neuordnung der Busverkehre im Norden von Rheinland-Pfalz, im Bereich des VRM und in den Zuständigkeiten aller Aufgabenträger. In diesem Zusammenhang besteht ebenfalls Regelungsbedarf bei Themen Linienbündelung und Laufzeitharmonisierung, welche im Rahmen der Maßnahmenkonzeption aufgegriffen werden.

Festlegung 13: Anforderungen an Tarif und Einnahmeaufteilung

- a) Auf den Bahn- und Buslinien im Kreisgebiet kommt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) zur Anwendung, ebenso auf den grenzüberschreitenden Linien in die Kreise Altenkirchen und Mayen-Koblenz. Auf dem Streckenabschnitt Engers – Bad Honnef (Bahn) kommt zusätzlich der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) zur Anwendung.
- b) Ausnahmen sind die Buslinie 133, 134 und 565, die AST-Verkehre im Kreisgebiet und die Rheinfähren. Hier gilt zzt. der VRM-Tarif nicht (auf der Linie 565 wird der VRS-Tarif anerkannt). Bei überschreitenden Fahrten in den Rhein-Sieg-Kreis gilt der VRS-Tarif, bei überschreitenden Fahrten in den Westerwaldkreis gilt jeweils der Haustarif des Verkehrsunternehmens.

- c) Es wird angestrebt, dass alle Verkehrslinien in den VRM-Tarif integriert werden können (siehe folgende Festlegung).

Festlegung 14: Einheitlicher Verbundtarif im VRM

Auf der Grundlage der von der Gesellschafterversammlung der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) mit Gültigkeit ab 03.12.2009 erlassenen „Allgemeinen Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel“ in der jeweils von Kreistag beschlossenen Fassung kommt im Landkreis Neuwied der VRM-Tarif als Höchsttarif in Sinne der EU-VO 1370/2007 zur Anwendung.

Die „allgemeine Vorschrift“ des VRM stellt im Einklang mit dem EU-Recht klar, dass das VRM-Tarifsystem als Höchsttarif im Landkreis Neuwied Anwendung findet.

Bei einer Kündigung einzelner Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und VRM sichert der Landkreis Neuwied hierdurch auch in solchen Fällen die Anwendung des VRM-Tarifsystems auf allen Linien. Haustarife würden dann keine Anwendung finden.

Festlegung 15: Qualitätssicherungsvertrag

Voraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung für Linienverkehre nach PBefG ist der Abschluss eines Qualitätssicherungsvertrages mit der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) zu Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, Fahrgastinformation, Fahrpersonalqualifikation, Kommunikation und Vertrieb.

Zur Vereinheitlichung der Kommunikation zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen, zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), der Gestaltung eines einheitlichen Marktauftritts gegenüber den ÖPNV-Kunden und der Optimierung von Infrastrukturinvestitionen der Verkehrsunternehmen sollen zukünftig Qualitätssicherungsverträge für die einzelnen Linien bzw. Linienbündel einen wichtigen Beitrag leisten. Der Vertrag wird zurzeit für das gesamte Verbundgebiet erarbeitet.

Eine Anwendung für kurzfristig anstehende Genehmigungsverfahren ist auf Grund des zeitlichen Vorlaufs nicht vorgesehen. Die Standardisierung und Vernetzung von Daten zu Haltestellen, Fahrplänen und Ticketangeboten ist die Voraussetzung für integrierte Informations- und Vertriebsangebote (z.B. Echtzeitdaten in der Fahrplanauskunft, Mobile Ticketing und Print@Home-Lösungen), um die Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen.

Festlegung 16: Anwendung Landestariftreuegesetz

Bei der 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 Nachunternehmer einzuhalten.

Das seit dem 01. März 2011 geltende Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz regelt die Tariftreue und die Mindestentgelte bei öffentlichen Aufträgen in Rheinland-Pfalz. Es wirkt Verzerrungen im Wettbewerb um öffentliche Aufträge entgegen, die durch den Einsatz von Niedriglohnkräften entstehen, und mildert Belastungen für die sozialen Sicherungssysteme. Öffentliche Auftraggeber dürfen danach öffentliche Aufträge nur an Unternehmen vergeben, die ihren Beschäftigten das festgesetzte Mindestentgelt

bezahlen und sich tariftreu verhalten. Das gilt auch, wenn das Unternehmen Nachunternehmen einsetzt oder wenn das Unternehmen oder ein beauftragtes Nachunternehmen zur Ausführung des öffentlichen Auftrags Arbeitnehmerinnen oder Arbeitnehmer eines Verleihers einsetzt.

Öffentliche Aufträge über Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene dürfen in Rheinland-Pfalz nur an Unternehmen vergeben werden, die sich bei der Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Rheinland-Pfalz für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tariflich festgelegten Modalitäten zu zahlen.

Soweit Tariftreue nicht gefordert werden kann, werden öffentliche Aufträge in Rheinland-Pfalz nur an Unternehmen vergeben, die ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung ein Mindestentgelt von mindestens 8,70 € (brutto) pro Stunde zahlen. Die Höhe des Mindestentgelts wird jährlich überprüft.

5 Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption baut auf der Rahmenkonzeption auf, konkretisiert und differenziert diese und trifft im Detail Festlegungen zu einzelnen oder mehreren Linien. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption wird das seitens des Landkreises gewünschte Leistungs- und Qualitätsangebot sowie dessen weitere Entwicklung präzise beschrieben.

5.1 Linienbündelungskonzept

Die Bündelung von Linien erfolgt insbesondere zu dem Zweck, eine dauerhafte, kostengünstige Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien zu sichern. Hinsichtlich zukünftiger Genehmigungs- und/oder Ausschreibungswettbewerbe definieren Linienbündel zugleich sinnvolle Lose. Im Vorlauf zu Genehmigungs-/Ausschreibungswettbewerben kann die Bündelung von Linien vor "Rosinenpickerei" schützen, bei der sich Verkehrsunternehmen die Konzessionen für rentable Linien sichern, indem sie Angebote abgeben, diese kommerziell - also eigenwirtschaftlich - betreiben, während die verbleibenden, weniger rentablen Verkehre allein der Öffentlichen Hand überlassen werden.

5.1.1 Bildung von Linienbündeln

Werden bei der Konzeption von Linienbündeln gewinnbringende und defizitäre Relationen zusammengefügt, so wird hiermit erreicht, dass das Verkehrsunternehmen in die Verpflichtung gerät, seine Gewinne der rentablen Linien in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einzubringen. Der erweiterte Konzessionsschutz des Bündels sichert eine Abwehr konkurrierender Genehmigungsanträge auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert wirkungsvoll das Herauslösen aus dem vorgesehenen betrieblichen, wie wirtschaftlichen Verbund der Linien.

Bildung wirtschaftlicher Linienbündel:

Da im Sinne des Ausschreibungsrechts Linienbündel Lose darstellen, ist bei deren Bildung mit großer Sorgfalt vorzugehen. Bündelzuschnitte, die den Wettbewerbsteilnehmern bzw. Bietern der Ausschreibungen keine günstige Angebotskalkulation ermöglichen, können zu einer erheblichen Verteuerung der Angebote und zu einer dauerhaften Erhöhung des Zuschussbedarfs führen. Daher gilt es, bei der Zusammenstellung von Bündeln die Auswirkungen auf die Anbieter sowie den Fahrgastmarkt präzise abzuschätzen.

Ermessensspielraum:

Bei der Konzipierung von Linienbündeln handelt es sich stets um Entscheidungen mit Ermessensspielraum. Die Entscheidung darf jedoch keinesfalls von Beliebigkeit geleitet sein. Die Bündelungsentscheidung ist nachvollziehbar zu begründen, wozu eine sorgfältige Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse und den weiteren Belangen zu treffen ist, z. B. durch Formulierungen im Nahverkehrsplan.

Zu den Kriterien für die Ermessensentscheidung zur Linienbündelung siehe **Anhang A Tabelle 18**.

Rechtsfehlerhafte Kriterien:

Rechtsfehler bei der Linienbündelung liegen dann vor, wenn sich der Aufgabenträger an nicht sachgerechten Kriterien orientiert. Diese laufen den Zielsetzungen von § 8 PBefG zuwider bzw. werden von § 9 PBefG nicht gedeckt. Zudem darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden.

So ist es nicht zulässig, dass Linienbündel unter dem Aspekt, bisherige Genehmigungsstrukturen zu erhalten, dem Bestandsunternehmen gezielt zukommen gelassen werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrenzschutz durch § 9 Abs. 2 PBefG gedeckt.

Eine Bündelung von Linien, für die nicht hinreichend ein 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 es beispielsweise nicht sachgerecht, die in einem Verkehrsgebiet nicht einzuordnenden, übrig gebliebenen Linien zu einem oder mehreren "Restbündel(n)" zusammenzufassen oder ersatzweise einem ordnungsgemäß gebildeten Bündel zuzuordnen. In diesem Falle ist davon auszugehen, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder verkehrlichen Nachteile verbunden sind. Die Annahme ist irreführend, dass § 9 Abs. 2 PBefG den Aufgabenträger zur Bildung von Linienbündeln verpflichtet. Das Gesetz eröffnet im Sinne einer Kann-Bestimmung zwar die Möglichkeit zur gebündelten Konzessionierung, sieht jedoch als "Normalfall" weiterhin die Einzelkonzessionierung vor, soweit kein zwingender Grund für die Linienbündelung spricht.

Grundverkehrt und rechtlich fehlerhaft ist zudem, bei der Bildung von Linienbündeln und deren Genehmigung davon auszugehen, dass lediglich gemeinwirtschaftliche Verkehre in Linienbündel einbezogen werden dürfen, eigenwirtschaftliche Einzellinien von vornherein außer Betracht zu bleiben hätten. Ebenso wenig darf bei der Bündelbildung die Erzielung der Gemeinwirtschaftlichkeit – oder der Kommerzialität – des Bündels als Begründung für die Wahl der Bündelkonzessionierung herangeführt werden.

5.1.2 Linienbündel im Landkreis Neuwied

Im Landkreis Neuwied besitzen folgende Kriterien für die Linienbündelung eine höhere Bedeutung:

- Einzugsbereiche der zentralen Orte und Schuleinzugsbereiche,
- Naturräumliche Grenzen (Rhein als „Barriere“; Bündelung der Verkehrsströme in Tallagen),
- Betriebsplanerische Aspekte (optimierte Umlaufbildung und Personaleinsatz),
- Verkehrsfunktion der Linien (Produkthierarchien mit entsprechender Angebotsdefinition),
- SPNV-Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“.

Festlegung 17: Definition der Linienbündel und Zuordnung der Linien

a) Auf Grundlage der geschilderten Prinzipien zur Bildung von Linienbündeln und der vorgenannten Kriterien werden folgende Linienbündel gebildet (Aufstellung in alphabetischer Reihenfolge der Bündelbezeichnung):

- **Linienbündel Asbach/Wiedtal,**
- **Linienbündel Linz,**
- **Linienbündel Raiffeisen-Region Süd,**
- **Linienbündel Raiffeisenstraße,**
- **Linienbündel St. Katharinen,**
- **Linienbündel Stadtverkehr Neuwied und**
- **Linienbündel Unkel.**

- b) Die einzelnen ÖPNV-Linien im Landkreis Neuwied werden gemäß Aufstellung in Anhang A Tabelle 19 sowie der nachfolgenden Erläuterung den Linienbündeln zugeordnet. Die geografische Lage der Linienbündel zeigt Anhang B Karte 9. Mit der Zuordnung der Linien zu Linienbündeln ist keine Änderung des Bedienungsumfangs verbunden.
- c) Der Beschluss des Kreistages vom 29.04.2013 zur Bildung des Linienbündels Stadtverkehr Neuwied im Vorgriff zum NVP wird hiermit bestätigt und dahingehend ergänzt, dass zusätzlich die den Stadtverkehr vervollständigenden Linien 59 und 107 zum nächstmöglichen Zeitpunkt, spätestens mit Ende der laufenden Liniengenehmigungen, dem Linienbündel Stadtverkehr Neuwied hinzuzufügen sind.

Nachfolgend werden die einzelnen Linienbündel sowie die Zuordnung der Linien näher beschrieben.

Linienbündel Asbach/Wiedtal:

Das Linienbündel umfasst die Linienverkehre entlang des Wiedtals (Linien 131, 137), innerhalb der Verbandsgemeinde Waldbreitbach (Linien 172, 184, 185, 186) sowie den südlichen und östlichen Teil der Verbandsgemeinde Asbach (Linien 140, 561). Zusammengefasst werden bei die Ausbildungs-, Berufs- und Freizeitverkehre aus dem Wiedtal mit angrenzenden Orten aus Richtung der Verbandsgemeinde Rengsdorf zu den Schul- und Kindergartenstandorten in Waldbreitbach, zu den Schulstandorten in Neustadt (Wied) und Asbach sowie aus dem Wiedtal zu den weiterführenden Schulen in Neuwied.

Im Rahmen des RegioLinien-Konzepts soll die Anschlusssituation in Neustadt durch Schaffung eines neuen **Taktknotens** zwischen den **Linienachsen Neuwied – Neustadt - Asbach** und **Straßenhaus – Neustadt (- Linz)** verbessert werden. Die regionale Linie Neustadt – Linz des Bündels Linz wird ebenfalls in den Taktknoten integriert. Ein weiterer **Taktknoten** mit Verknüpfung der Wiedtalverkehre mit den von und nach NRW orientierten Linien ist in **Asbach** vorgesehen.

Stichtag für die Harmonisierung und den Start des Linienbündels ist der internationale Fahrplanwechsel 2023/2024 am 10.12.2023. Die einzelnen Liniengenehmigungen sollen bis zu diesem Datum befristet wiedererteilt werden.

Linienbündel Linz:

Das Linienbündel entsteht aus der Zusammenfassung der Linienbündel Unkel und St. Katharinen, erweitert um die Linie 170. Es umfasst die Rheintallinien und die Linien zwischen den Rheinorten und den Höhengemeinden im nördlichen Kreisgebiet. Hier bestehen betrieblich z.T. enge Verzahnungen und Verflechtungen bei den Reisewegen.

Im Rahmen des RegioLinien-Konzepts erfolgt eine Verknüpfung der Linie 135 mit den Linien 131 und 140 am Taktknoten Neustadt Schulzentrum. Zusätzlich besteht die Möglichkeit eines Umstiegs „über Eck“ bereits an der Haltestelle Wiedmühle.

Mit dem Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 kann **am Bahnhof Linz ein Taktknoten** zwischen Zug und Bus eingerichtet werden.

Das Linienbündel Linz kommt mit dem Harmonisierungszeitpunkt am 10.12.2023 nach Auslaufen der Konzession für die Linie 170, deren Liniengenehmigung bis am Vortag zum Fahrplanwechsel 2023/2024 befristet einzeln wiedererteilt werden soll, zustande. Die zuvor auslaufenden Linien werden in den Linienbündeln St. Katharinen und Unkel zusammengefasst.

Linienbündel Raiffeisen-Region Süd:

Das Bündel wird gebildet aus den Linien 103, 104, 117, 117a, 120 (teilweise), 142, 144, 145, 147, 148 und 180. Mit der Entstehung des großräumigen Linienbündels kann den

komplexen Verkehrsverflechtungen innerhalb des Bündelgebietes (Mittelzentrum und Schulstandort Dierdorf, Schulstandort Puderbach und zu den benachbarten zentralen Orten (Bendorf/Koblenz, Neuwied, Herschbach/Montabaur) betrieblich optimal entsprechen werden.

Im Rahmen des RegioLinien-Konzepts entsteht **in Dierdorf** ein neuer **Taktknoten** mit regelmäßiger Verknüpfung der Relationen Puderbach – Dierdorf – Anhausen – Neuwied und Dierdorf – Isenburg – Bendorf - Koblenz. Außerdem entstehen richtungsorientierte Anschlüsse von und nach Selters. Von Puderbach aus können systematisch Anschlüsse von und nach Altenkirchen erreicht werden. Für durchgehende Fahrten bzw. abgestimmte Anschlüsse entlang der „Höhenachse“ könnte der Fahrplan der lokalen Linie 142 optional an den Verknüpfungspunkten Puderbach und Straßenhaus abgestimmt werden.

Realisiert werden soll das Bündel ab dem 14.12.2025 (nach Fahrplanwechsel 2025/2026).

Linienbündel Raiffeisenstraße:

Dieses Bündel fasst die Linien entlang des Korridors Neuwied – Altenkirchen zusammen. Dies sind zum einen die Linien 101, 120 (Teillinie von Neustadt) und 132. Zusätzlich werden die Linien 171 und 173 diesem Bündel zugeordnet.

Realisiert werden soll das Bündel ebenfalls ab dem 14.12.2025 (nach Fahrplanwechsel 2025/2026).

Die Planung dieses Bündels erfolgt vorbehaltlich der abschließenden Koordination der Verkehrslinien gemeinsam mit dem LK Altenkirchen. Sofern hier keine abschließende Einigung mit dem Nachbar-AGT erzielt werden kann, werden die Linien 101, 120 (teilweise) und 132 zunächst keinem Linienbündel zugeordnet. Die Zuordnung der Linien 171 und 173 (teilweise) erfolgt dann zum Bündel Raiffeisenregion Süd.

Linienbündel St. Katharinen:

Das Linienbündel umfasst die Verkehrsangebote (Linien 135, 136, 138, 139) im Bereich der Höhengemeinden der Verbandsgemeinde Linz (Rhein). Es besteht aus der Linie im regionalen Hauptnetz, die im Rahmen des RegioLinien-Konzepts zwischen den **Taktknoten Linz und Neustadt (Wied)** verkehren wird, und der Linie im lokalen Nebennetz zwischen Linz und Roßbach, die ebenfalls in den Knoten Linz eingebunden ist. Außer den Schulstandorten in Linz bzw. Neustadt und den Schul- und Kindergartenverkehren der Höhengemeinden erfordern vor allem die Bahnanbindung in Linz, das Krankenhaus in Ronig und die Gewerbestandorte rund um St. Katharinen verlässliche und regelmäßige ÖPNV-Verbindungen.

Harmonisierungsdatum ist der 13.12.2020 (Fahrplanwechsel 2020/2021). Das Linienbündel besteht bis Dezember 2023 und geht dann im Bündel Linz auf.

Linienbündel Stadtverkehr Neuwied:

Das Linienbündel mit den städtischen Linien 51, 52, 53, 54, 55, 56/66, 58, 62, 67, 73, 74 (neu), 75, 76 wurde bereits am 29.04.2013 durch den Kreistag beschlossen. Der Beschluss wurde im Vorgriff auf das Linienbündelungskonzept im NVP anlässlich des damaligen Genehmigungswettbewerbs um die Linien des Stadtverkehrs Neuwied gefasst, um im Rahmen der Genehmigungsentscheidung noch berücksichtigt werden zu können. In Ergänzung zum Beschluss vom 29.04.2013 sollen noch die Linien 59 und 107 dem Linienbündel hinzugefügt werden. Damit können alle maßgeblichen Stadtverkehrslinien in einem Linienbündel zusammengefasst, und Synergien hinsichtlich linienübergreifender Wagensumlaufplanung und einheitlichem Marktauftritt optimal genutzt werden.

Räumlich und zeitlich verknüpft werden die Stadtverkehrslinien am **Taktknoten** Bahnhof Neuwied (ZOB) untereinander sowie mit den Regionalbussen und dem SPNV. Die vollständige Wirksamkeit des Bündels erfolgt mit dem Fahrplanwechsel 2021/2022 am 12.12.2021. Vorzeitig auslaufende Konzessionen der Einzellinien sollen befristet bis zum Vortag des Fahrplanwechsels wiedererteilt werden.

Linienbündel Unkel:

Das nördlichste Bündel im Landkreis Neuwied setzt sich zusammen aus den Linien 133, 134 und 565. Diese bilden gemeinsam einen Ortsverkehr Unkel mit Verbindung der Ortsgemeinden untereinander, Anbindung an den Bahnhöfe Unkel und Linz, an die Stadtbahn in Bad Honnef, an die Schulstandorte und Einkaufsschwerpunkte. Zum Teil werden auch innerstädtische Aufgaben in Bad Honnef wahrgenommen; hier ist zuvor eine Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis vorzunehmen. Da die Einzellinien wirtschaftlich sehr unterschiedlich auskömmlich sind und z.T. auch abzubauen Parallelverkehre mit sich bringen, bietet sich eine kleinräumige Bündelung hier an. Einhergehen sollte die Linienbündelung mit einer Restrukturierung des Ortsverkehrs.

Das Linienbündel kann bereits bis zum Fahrplanwechsel 2016/2017 harmonisiert werden und demnach ab 11.12.2016 als erstes Bündel im Kreisgebiet in Betrieb gehen. Mit dem Fahrplanwechsel 2023/2024 wird das Linienbündel Unkel im größeren Bündel Linz aufgehen.

Weitere Linien:

Für die sonstigen Linien im Bereich des Landkreises Neuwied werden die folgenden Bündelzuordnungen bzw. andere Strategien verfolgt.

- Die Linien 291 und 294 sind als Einzellinien oder Bestandteil eines Linienbündels im Landkreis Altenkirchen vorgesehen.
- Die Linien 160, 318, 319, 461, 464 und der Abschnitt Höhr-Grenzhausen/ Wirscheid – Engers der Linie 969 sind als Bestandteil eines Linienbündels im Westerwaldkreis vorgesehen.
- Der verbleibende Abschnitt Koblenz – Neuwied-Niederbieber bei der Linie 969 ist gemeinsam mit den Linien 110, 335, 357 und 370 im Rahmen der Linienbündelung des Landkreises Mayen-Koblenz vorgesehen.
- Die Linien 522, 539, 562 und 564 überschreiten die Landesgrenze zu NRW. Die weiteren Perspektiven für diese Linien sind mit dem Rhein-Sieg-Kreis zu erörtern.
- Für die Linien 141, 985 und 994 ist aufgrund ihrer besonderen Merkmale zzt. keine Zuordnung zu Linienbündeln vorgesehen; diese sind weiterhin als Einzellinien zu beantragen und zu genehmigen.

5.1.3 Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Für die Harmonisierung (Vereinheitlichung) der Genehmigungslaufzeiten aller Linien innerhalb eines Linienbündels sind 2 Zielmarken zu berücksichtigen:

- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten der im Linienbündel **zusammengefassten Linien untereinander**,
- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeit eines gesamten Linienbündels mit den **international vereinbarten Fahrplanwechsel-Terminen**.

Die Zusammenfassung von Linien innerhalb eines Bündels setzt die Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien voraus. Während die Laufzeit von Einzelgenehmigungen meist acht Jahre beträgt (seit Anfang 2013 sind bis zu 10 Jahren Laufzeit möglich), liegen die Zeitpunkte für Beginn und Ende der Linienlaufzeiten in einem potenziellen Bündel häufig von Linie zu Linie unterschiedlich. Es gilt daher, die Laufzeiten auf ein gemeinsames Enddatum zu harmonisieren. Bei der Genehmigung

des Weiterbetriebs vorzeitig auslaufender Linienkonzessionen sind die jeweils festgelegten Stichtage (Harmonisierungszeitpunkte) zu beachten. Bei der zwischenzeitlichen Beantragung neuer Liniengenehmigungen sind deren Laufzeiten ebenfalls an den Harmonisierungszeitpunkt anzupassen.

Darüber hinaus stellt der Abgleich der Genehmigungslaufzeiten ganzer Liniensbündel mit den Daten der international vereinbarten Fahrplanwechseltermine⁵⁰ ein Ziel dar, dass vor allem für die Fahrplan- und Anschlussabstimmung mit dem SPNV und zwischen den einzelnen Liniensbündeln von herausragender Bedeutung ist. Unterjährige Fahrplanwechsel bei einzelnen Linien werden vermieden und so die Verbindlichkeit und Transparenz des ÖPNV verbessert.

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht Genehmigungslaufzeiten von bis zu 10 Jahren vor. Es ist künftig und unabhängig vom hier verankerten Harmonisierungszeitplan nicht auszuschließen, dass bei eigenwirtschaftlich initiierten Genehmigungsanträgen, insbesondere im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs, die Laufzeiten für die unterschiedlichen Liniensbündel auseinanderlaufen. Aufgrund neuer bzw. übergeordneter Planungen kann daher eine Synchronisierung erforderlich werden (s. folgende Festlegung, Punkt b)).

Eine Übersicht über den weiteren Zeitplan der Liniengenehmigungen im Landkreis Neuwied bis zur Wiedererteilung bzw. Liniensbündelung und möglichen Vergabe inkl. Harmonisierung der Laufzeiten siehe in **Anhang A Tabelle 20**.

Festlegung 18: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten

- a) **Um die Realisierung der Liniensbündel zu den vorgesehenen Zeitpunkten zu ermöglichen, sollen die Genehmigungslaufzeiten der Linien eines Liniensbündels bei Wieder- oder Neubeantragung der Genehmigung entsprechend auf das Datum des Tages vor dem internationalen Fahrplanwechsel im Dezember im jeweils vorgesehenen Jahr begrenzt werden. Entsprechend gilt dies für Laufzeiten bereits gebündelter Genehmigungen, sofern diese nach einem begrenzten Zeitraum in geänderten Strukturen (größere Bündel) aufgehen sollen.**
- b) **Aufgrund der Aussagen des NVP bzw. bei Vorliegen eines substantiierten ÖPNV-Konzeptes oder Teilen hiervon kann in Hinblick auf einzelne Linien oder auf Teilnetze von einer maximalen Genehmigungslaufzeit abgewichen werden, wenn der Landkreis Neuwied als federführender Aufgabenträger dies als nötig erachtet bzw. benachbarte oder übergeordnete mitbetroffene Aufgabenträger eine entsprechende Erfordernis anzeigen. Als übergeordnete ÖPNV-Konzepte sind der „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ im SPNV sowie das „RegioLiniens-Konzept“ des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord ebenfalls zu beachten.**

⁵⁰ Der von der Europäischen Fahrplankonferenz (inzwischen genannt: Forum Train Europe) auf Mitte Dezember festgelegte Fahrplanwechseltermin wurde von der EU-Kommission für allgemeingültig erklärt (Entscheidung 2002/844/EG (Aktenzeichen K(2002) 377)). Zeitpunkt des Fahrplanwechsels ist jeweils der 2. Samstag im Monat Dezember, 24:00 Uhr. 1. Gültigkeitstag des neuen Fahrplanes ist demnach immer der folgende Sonntag. Im Busbereich wird üblicherweise bis Betriebsende Samstagabend nach dem alten Fahrplan und ab Betriebsbeginn Sonntagmorgen nach dem neuen Fahrplan gefahren.

5.2 *Netz- und Linienkonzept*

Gemäß der Netzhierarchisierung (siehe Kap. 4.3.1) wird das Gesamtnetz des ÖPNV im Landkreis Neuwied aus regionalen und lokalen Linien gebildet. Die Linien des regelmäßig betriebenen SPNV sind grundsätzlich als regionale Linien zu betrachten.

Im Landkreis Neuwied besteht, wie weitgehend im gesamten Norden von Rheinland-Pfalz, aus planerischen und ökonomischen Gründen akuter Bedarf, die Busverkehre neu zu ordnen. Neben Erfordernis zur Linienbündelung mit Harmonisierung der Laufzeiten von Liniengenehmigungen (s. Kap. 5.1) sind dabei die folgenden Entwicklungen zu berücksichtigen:

- Rückläufige Schülerzahlen,
- Absehbarer Wechsel von Teilen des Netzes aus bisher eigenwirtschaftlicher in künftig gemeinwirtschaftliche Leistungserbringung,
- Fortschreibung des RegioLinien-Konzepts des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord zur Stärkung der Hauptverkehrsachsen abseits der Schiene und der Verknüpfung zu lokalen Verkehren,
- Anpassung des Busverkehrs an das SPNV-Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (Inbetriebnahme der 1. Ausbaustufe am 14.12.2014),
- Einführung flexibler, bedarfsgesteuerter Bedienungsangebote als lokale Ergänzung bzw. zeitweiser Ersatz von Buslinienverkehren bei schwacher Nachfrage.

Das Land Rheinland-Pfalz, der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, die Verkehrsverbünde VRM und VRT sowie die Landkreise und kreisfreien Städte als lokale Aufgabenträger für den ÖPNV lassen daher zzt. gemeinsam das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord erarbeiten, um eine belastbare und zukunftsfähige Grundlage für die Verkehrsgestaltung zu schaffen.

Die Zwischenergebnisse des Konzepts sind im Rahmen der Erstellung des NVP abgestimmt worden und bereits in den Maßnahmenkatalog eingeflossen. Grundsätzlich müssen alle konzeptionellen Vorschläge aus dem überregionalen RLP-Nord-Konzept, sollen sie verbindlich umgesetzt werden, Teil des NVP in den jeweiligen Landkreisen werden. Dazu kann es ggf. erforderlich werden, nach Abschluss der konzeptionellen Arbeiten den NVP in Teilen anzupassen oder zu ergänzen. Für die Abstimmung der Inhalte mit dem Konzept Rheinland-Pfalz Nord ergehen daher folgende globale Festlegungen zum Linien- und Netzkonzept:

Festlegung 19: Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord

- a) Sollte sich nach Fertigstellung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord und anlässlich beabsichtigter Umsetzung der Planungen Änderungen bei den nachfolgend festgelegten Angebots- und Qualitätsstandards ergeben, ist der gültige NVP vom Aufgabenträger an die veränderten Standards durch Änderungsbeschluss anzupassen.**
- b) Mit dem überregionalen ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord ist eine großräumige Neuordnung aller Liniennummern vorgesehen. Grundsätzlich soll es bei 3-stelligen Nummern bleiben, vorgesehen ist jedoch eine stärkere Gruppierung benachbarter Nummernfolgen in räumlich engen Zusammenhängen sowie eine Verwendung „runder Nummern“ (z.B. 110, 120, 130 etc.) vorrangig bei Linien der Hauptnetze. Der NVP verwendet zur Beschreibung der künftigen Maßnahmen weiterhin die alte Nummerierung. Sobald die Neunummerierung feststeht, ist diese als Linientabelle mit Gegenüberstellung der alten und neuen Nummern dem NVP ergänzend beizufügen.**

5.2.1 Regionaler Linienverkehr

Im straßengebundenen Verkehr umfasst das Angebot regionale Haupt-, Neben- und Ergänzungslinien. Die regionalen Buslinien haben eine dem Eisenbahnverkehr vergleichbare Bedeutung, indem sie Räume, Gemeinden und Ziele ansteuern und verbinden, wo keine SPNV-Anbindung besteht. Für diese Linien sind, vergleichbar dem Schienenverkehr, höhere Angebotsstandards zu definieren. Dazu gehören:

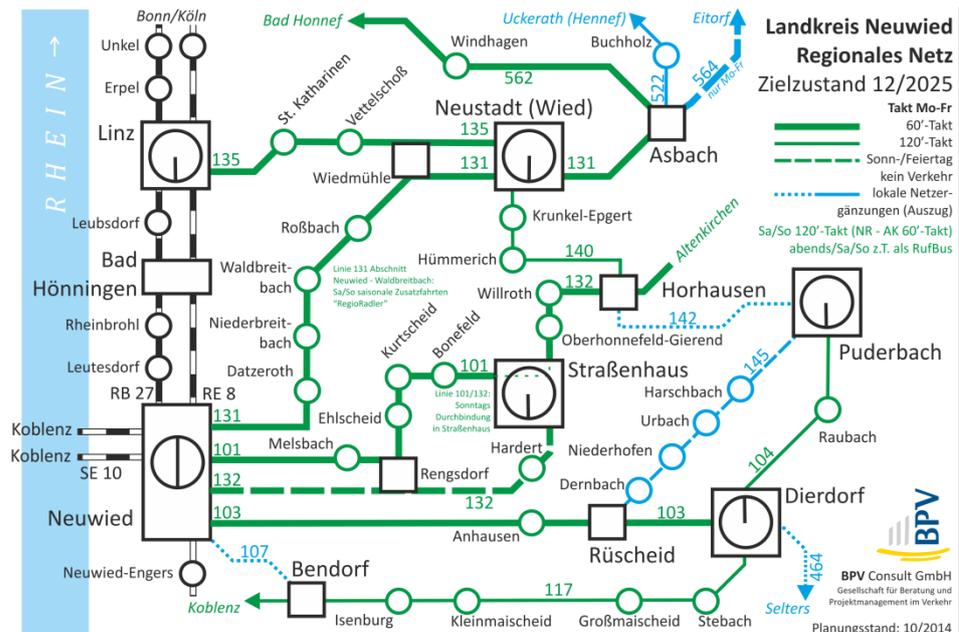
- Täglicher Betrieb, bis in den späten Abend,
- Taktfahrplan über einheitliche Linienwege,
- regelmäßige Anschlüsse Bus/Schiene und Bus/Bus an den Knotenpunkten,
- überdurchschnittliche Fahrzeugqualität und barrierefreie Zugänglichkeit.

Die Zuordnung der regionalen Buslinien leitet sich ab aus dem RegioLinien-Konzept des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord, das sich zzt. in Fortschreibung und Überarbeitung befindet. In diesem Zusammenhang wird auch die Festschreibung eines überregional einheitlichen Verfahrens zur Finanzierung dieser Linienverkehre erwartet; dies ist die grundlegende Voraussetzung zur vollständigen Realisierung des RegioLinien-Konzepts im Bereich des Landkreises Neuwied. Ein Baustein für die betroffenen Linien stellt dabei die gemeinsame Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft der zuständigen Landkreise mit dem Schienenzweckverband dar.

Das regionale Netz gliedert sich hierarchisch in **regionale Hauptlinien** (Verbindungen zwischen ober- bzw. mittelzentralen Orten bzw. mittel- und mehreren grundzentralen Orten), **regionale Nebenlinien** (Verbindungen zwischen mittel- und grundzentralen Orten bzw. **regionale Ergänzungslinien** (länger laufende Verbindungen für bestimmte Fahrzwecke/zu bestimmten Zeiten).

Eine auszugsweise schematische Darstellung der regionalen Linien mit gemeinsamer Aufgabenträgerschaft mit dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, die bis 2025 im Rahmen des RegioLinien-Konzepts schrittweise zur Umsetzung vorgesehen sind, enthält die nachfolgende Abbildung.

Abbildung 8: Zielzustand des Regiolinien-Konzepts im Landkreis Neuwied



Ausführliche schematische Darstellungen der Maßnahmen und Liniennetzentwicklung im Rahmen der Laufzeit des NVP (bis Ende 2020) und Ausblick der weiteren Realisierung des RegioLinien-Konzepts (bis Ende 2025) sind jeweils in **Anhang B Karte 10** und **Anhang B Karte 11** zu finden.

Festlegung 20: Angebot/Umfang auf regionalen Hauptlinien

- c) Im regionalen Busverkehr bilden die Linien 103, 131 und 132 (federführender AT Landkreis Neuwied) sowie 562 (federführend benachbarter AT) das Hauptnetz. Mit diesen Linien wird die Erschließung der Verbandsgemeinden ohne SPNV-Anbindung, Asbach, Dierdorf, Puderbach, Rengsdorf und Waldbreitbach, an 7 Tagen in der Woche gesichert.
- d) Das Angebot und der Umfang der regionalen Hauptlinien wird, soweit sich – unter Berücksichtigung der aktuellen Genehmigungslaufzeiten und des Gültigkeitszeitraums dieses NVP – Anpassungsbedarf und Änderungsoptionen ergeben, entsprechend der Leistungsübersicht in Tabelle 21 festgelegt.

Festlegung 21: Angebot/Umfang auf regionalen Neben- und Ergänzungslinien

- a) Die Linien 101, 104, 117, 135 und 140 (federführender AT Landkreis Neuwied) sowie 160, 318 und 319 (federführend benachbarte AT) bilden im Busverkehr das regionale Nebennetz. Mit diesen Linien erfolgt die Feinerschließung in den VG Puderbach, Rengsdorf, Dierdorf und Linz, die Tangentialverbindung zwischen den VG Rengsdorf und Asbach sowie die Bedienung des Korridors Westerwald – Koblenz. Ergänzend leistet die Linie 994 (federführend als AT SPNV Nord) Unterstützung im rechtsrheinischen Schülerverkehr.
- b) Das Angebot und der Umfang der regionalen Neben- und Ergänzungslinien wird, soweit sich – unter Berücksichtigung der aktuellen Genehmigungslaufzeiten und des Gültigkeitszeitraums dieses NVP – Anpassungsbedarf und Änderungsoptionen ergeben, entsprechend der Leistungsübersicht in Tabelle 21 festgelegt.

Festlegung 22: Weiterentwicklung des regionalen Netzes

- a) Als Grundlage zur Verbesserung der touristischen ÖPNV-Erschließung Waldbreitbachs ist die derzeitige Angebotsqualität der Linie 131, insbesondere an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zu erhalten und zu sichern.
- b) Die Regelfahrzeiten zwischen der VG Rengsdorf und Neuwied sind zu Gunsten eines besseren Reisezeitverhältnisses zum motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren. Dazu ist die Linie 132 zwischen Rengsdorf und Neuwied über die Bundesstraße 256 unter Umgehung von Melsbach und Niederbieber zu führen. Die Verbindung über diese Orte ist weiterhin durch die Fahrten der Linie 101 zu gewährleisten.
- c) Die Regelfahrzeiten zwischen der VG Dierdorf und Neuwied sind zu Gunsten eines besseren Reisezeitverhältnisses zum motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren. Dazu sind die Taktfahrten der Linie 103 grundsätzlich nicht mehr durch den Neuwieder Stadtteil Heddesdorf zu führen. Die Bedienung von Heddesdorf bleibt den Linien des Stadtverkehrs Neuwied vorbehalten. Der Stadtteil Torney soll dagegen weiterhin auch durch die Linie 103 mitbedient werden.
- d) Die regionalen Linien 101, 103, 104, 117, 131, 132, 135, 140 und 562 sind perspektivisch (bis 2025) in das überregionale RegioLinien-Konzept des

Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord zu integrieren. Damit verbunden ist – vorbehaltlich einer Finanzierungsbeteiligung durch das Land bzw. den Schienenzweckverband – ein täglicher Betrieb dieser Linien (Mo-So) im Taktverkehr (mindestens alle 2 Stunden, Mo-Fr bis 19 Uhr meist stündlich) im Zeitraum zwischen 5 und 24 Uhr (Sa 7-24 Uhr, So 9-24 Uhr) und der Möglichkeit des bedarfsgesteuerten Verkehrs abends bzw. sonn-/feiertags (außer Linien 101 und 132, hier ausschließlich Linienverkehr) mit folgenden Ausnahmen/Besonderheiten:

- Die RegioLinie 101 verkehrt täglich im Stundentakt bis 24 Uhr, ebenso die Linie 132, allerdings abends/sonn-/feiertags nicht zwischen Neuwied und Straßenhaus, sondern verknüpft mit den Fahrten der Linie 101
 - Die RegioLinie 132 verkehrt abends (nach 20 Uhr) und sonn-/feiertags nicht zwischen Neuwied und Straßenhaus.
 - Die RegioLinien 103, 131, 135 und 562 fahren Mo-Fr grundsätzlich jede Stunde zwischen 5 und 19 Uhr, danach sowie Sa/So alle 2 Stunden.
 - Für die RegioLinie 131 ist samstags, sonn-/feiertags in den Sommermonaten ein zusätzliches Angebot mit Fahrradanhänger zwischen Neuwied und Roßbach vorgesehen (Verdichtung tagsüber zum Stundentakt).
 - Die RegioLinien 101, 103, 131 und 132 sind in Neuwied untereinander sowie mit dem SPNV verknüpft.
 - Die RegioLinie 135 ist in Linz mit dem SPNV verknüpft.
 - An folgenden Busknoten sind die RegioLinien zeitlich abgestimmt untereinander und mit lokalen Linien verknüpft: Neustadt, Straßenhaus, Dierdorf, Puderbach.
 - Weitere Busknoten (richtungsorientiert zu einzelnen RegioLinien bzw. mit anderen Buslinien bestehen in Asbach, Bendorf, Rüscheid und Horhausen (AK).
- e) Zu prüfen ist als Ausbaustufe die Verbesserung der kreisüberschreitenden Verkehre zwischen Dierdorf und Selters (Relation von/nach Siershahn/Montabaur).

5.2.2 Lokaler Linienverkehr

Die lokalen Linien im Kreisgebiet ergänzen und vervollständigen das regionale SPNV- und Busnetz, übernehmen die Feinverteilung und decken wichtige Verkehrsbeziehungen im innerörtlichen oder nachbarörtlichen Verkehr ab.

Die strukturierte Darstellung des Linienkonzepts auch für die lokalen Linien ist in **Anhang B Karte 10** und **Karte 11** zu finden.

Das lokale Liniennetz ist untergliedert in **lokale Hauptlinien** mit meist vertaktetem Angebot und hoher Verfügbarkeit, **lokalen Nebenlinien** zur Ergänzung des Hauptnetzes und Sicherstellung einer Grundversorgung über den Tag und **lokalen Ergänzungslinien**, vor allem für die Belange des Schülerverkehrs.

Festlegung 23: Angebot/Umfang auf lokalen Hauptlinien

- a) Im lokalen Busverkehr des Kreisgebietes (ohne Stadtverkehr Neuwied) bilden die Linien 170 und 565 (federführender AT Landkreis Neuwied) sowie 335, 357 und 522 (federführend benachbarte AT) das lokale Hauptnetz. Es handelt sich hier um wichtige Verbindungen im Innerorts- oder Nachbartsverkehr.
- b) Zusätzlich werden die Rheinfähren Linz - Kripp und Bad Hönningen - Bad Breisig (Autos + Personen) dem lokalen Hauptnetz zugerechnet.

- c) Das Angebot und der Umfang der lokalen Hauptlinien wird, soweit sich – unter Berücksichtigung der aktuellen Genehmigungslaufzeiten und des Gültigkeitszeitraums dieses NVP – Anpassungsbedarf und Änderungsoptionen ergeben, entsprechend der Leistungsübersicht in Tabelle 21 festgelegt.

Festlegung 24: Angebot/Umfang auf lokalen Neben- und Ergänzungslinien

- a) Die Linien 134, 136, 142, 145 und 184 (federführender AT Landkreis Neuwied) sowie 110, 120, 294, 464 und 564 (federführend benachbarte AT) ergeben das lokale Nebennetz. Es ergänzt das Hauptnetz vorwiegend in ländlicheren Gebieten und leistet wichtige Dienste der Grundversorgung.
- b) Ebenfalls dem lokalen Nebennetz zugerechnet werden die AST-Verkehre nach Ockenfels und nach Hesseln, das AST Breite Heide/Rheinbreitbach – Bad Honnef und die Fähren Bad Hönnigen – Bad Breisig (Personen) und Erpel – Remagen.
- c) Zusätzlich werden folgende Linien als lokale Ergänzungslinien eingestuft, die das Nebennetz zeitweise ergänzen bzw. dem Schüler- und Berufsverkehr Rechnung tragen: Linien 120, 133, 138, 139, 144, 145, 147, 148, 171, 172, 173, 180, 185, 186 und 561 (federführender AT Landkreis Neuwied) sowie 291, 461, 539, 969, 970 und 985 (federführend benachbarte AT).
- d) Auch als lokale Ergänzung werden die AST-Verkehre von Linz, Leubsdorf und Vettelschoss zum Krankenhaus und zurück sowie zwischen Linz und Kasbach-Ohlenberg bzw. Dattenberg und das AST zwischen Unkel und Bruchhausen klassifiziert.
- e) Das Angebot und der Umfang der lokalen Nebenlinien wird, soweit sich – unter Berücksichtigung der aktuellen Genehmigungslaufzeiten und des Gültigkeitszeitraums dieses NVP – Anpassungsbedarf und Änderungsoptionen ergeben, entsprechend der Leistungsübersicht in Tabelle 21 festgelegt.

Festlegung 25: Weiterentwicklung des lokalen Netzes

- a) Für die Linien 522, 539, 562 (und der regional eingestuften 564) im Verkehr zwischen der VG Asbach über die Landesgrenze nach NRW ist mit dem AT Rhein-Sieg-Kreis die Zuordnung der Federführung und weiteren Organisation grundsätzlich abzustimmen. Dies umfasst auch Fragen der möglichen Linienbündelung und künftigen Angebotsentwicklung/Finanzierung.
- b) Gemäß der Ausrichtung der Bevölkerung sind die Verkehre aus dem Nordkreis Neuwied nach und von NRW grundsätzlich zu stärken. Dies betrifft die vorhandenen Linien, aber auch die Entwicklung zusätzlicher Angebote, wie Schnellbusse im Berufsverkehr Richtung Bonn.
- c) Mit Aufwertung der Linie 131 zur RegioLinie ist die Linie 522 gleichzeitig als lokale Hauptlinie zu definieren. Die Fahrten der Linie 131 können an Samstagen, Sonn- und Feiertagen betrieblich auf der Linie 522 von Asbach über Buchholz bis Uckerath und zurück im 2-Stunden-Takt verlängert werden (benötigtes Fahrzeug und Personal bereits vorhanden).
- d) Der Industriepark Urbacher Wald ist durch 3 günstig gelegene Haltestellen flächendeckend zu erschließen und mit Fahrten der Linien 145 und 147 vor allem in arbeitszeitgünstiger Lage zu bedienen. Fahrten, die zzt. nur an Schultagen verkehren, sind durch entsprechende Rufbus-Fahrten an Ferientagen zu ergänzen. Die genauen Haltestellenstandorte, Linienführung und Fahrplangestaltung sind noch zu prüfen und mit dem Verkehrsunternehmen, den örtlichen Behörden und dem Industrieparkmanagement abzustimmen.
- e) Im Zuge der Linie 294 ist eine Neukonzeption des Linienkorridors Puderbach – Altenkirchen zu prüfen. Ziel: Bedienung aller Ortschaften im 2-Stunden-Takt z.B. durch Richtungsbandbetrieb (Kombination aus fester und bedarfs-

- gesteuerter Bedienung mit demselben Fahrzeug) oder Kombination aus fester Buslinie und Anschlussverkehr mit Rufbus.
- f) Erschließung der Gewerbegebiete Notscheid, Strödt und Wilscheider Berg in St. Katharinen/Vettelschoss durch zusätzliche Bushaltestellen. Zu prüfen ist die Möglichkeit der Bedienung über vorhandene Fahrten der Linien 135, 138, 139 und der AST-Verkehre. Mit Aufwertung der Linie 135 zur RegioLinie ist eine entsprechende Anschlusslinie St. Katharinen – Vettelschoss - Windhagen (Basis: Linie 139) zur Feinerschließung mit Einbezug der Gewerbestandorte zu konzipieren.
 - g) Möglichst viele Fahrten der Linie 564 Eitorf (mit RSX-Anschluss) – Obereip sollen auch außerhalb der Spitzenstunden bis Asbach und zurück zu verlängern. Es ist zu prüfen, inwieweit dafür Fahrzeug- und Personalressourcen verfügbar sind und „nur“ zusätzliche Wege aufgewendet werden müssen.
 - h) Die Qualität der Anbindung der Ortsgemeinden innerhalb der VG Puderbach ist zu prüfen und auf einheitliche Mindeststandards hin aufzuwerten. Jeder Ortsteil ab 200 Einwohner sollte unabhängig vom Schüler- und Berufsverkehr mindestens über eine qualifizierte Anbindung nach Puderbach je Werktag und nach gewisser Zeit wieder zurück verfügen.
 - i) Am Wochenende und an Feiertagen ist in den VG Dierdorf und Puderbach eine ÖPNV-Mindestversorgung (mittels bedarfsgesteuerter Angebote) sicherzustellen.
 - j) Zu prüfen ist eine Erweiterung des Angebotes der Linie 137 zwischen Bad Hönningen und Waldbreitbach, insbesondere für den touristischen Verkehr.
 - k) Für die VG Unkel ist der Aufbau eines Ortsbus-Systems auf Basis der Linien 133, 134 und 565 und AST-Verkehre inkl. der Nachbarortsverkehre von/nach Bad Honnef und von/nach Linz zu prüfen. Dabei soll die fehlende Bahnanbindung der Gemeinde Rheinbreitbach berücksichtigt und durch eine Erweiterung des Angebotes (z.B. 30-Minuten-Takt) zu den Schienenverkehrshaltestellen ausgeglichen werden.
 - l) Für die VG Linz ist der Aufbau eines Ortsbus-Systems auf Basis der Linien 135, 136, 138, 139 und der AST-Verkehre inkl. Anbindung der OG Ockenfels zu prüfen.
 - m) Ergänzend zum RegioLinien-Konzept ist die Linie 145 als lokale Netzergänzung in Form einer Kleinbus-Linie im 2-Stunden-Takt (mit Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten) zwischen Rüscheid (Anschluss Linie 103) und Puderbach zu entwickeln.
 - n) Ergänzend zum RegioLinien-Konzept ist ein bedarfsgesteuertes Zubringersystem aus Richtung Maischeid/Thalhausen über Meinborn nach Anhausen und zurück einzurichten.
 - o) Um die Busnotenpunkte Neustadt und Asbach herum ist ein sternförmiges AST-System für die Ortsteile innerhalb der VG Asbach ohne bisher regelmäßigen ÖPNV-Anschluss als Zu- und Abbringersystem für die Regio-Linien zu entwickeln (Basis: 2-Stunden-Takt).

5.2.3 Stadtverkehr Neuwied

Nachfolgend wird das Netz zur innerstädtischen Erschließung und Anbindung im Stadtgebiet Neuwied dargestellt. Auch hier erfolgt eine Differenzierung nach **Haupt- und Nebenlinien**. Dabei wurden die ausschließlich an Wochenenden und Feiertagen betriebenen 70er-Linien als Ergänzungen zu den jeweiligen Wochentagslinien im/in den gleichen Bedienungsgebiet(en) dem lokalen Hauptnetz zugeordnet.

In Verbindung mit der Netzuntersuchung „ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord“ wurde im Sommer 2013 seitens des VRM ein Konzeptvorschlag bei der Stadt vorgestellt⁵¹, der eine Netzrestrukturierung und wirtschaftliche Optimierung bei gleichzeitiger Steigerung der Transparenz inkl. Verbesserungen für Fahrgäste, wie einem Abendverkehr und der Anbindung des Zoos vorsieht. Da sich das Netz aktuell bereits im Genehmigungswettbewerb befindet, ist dieser Konzeptvorschlag eher als langfristiger Beitrag zur Weiterentwicklung anzusehen (Neuvergabe Ende 2021), es sei denn, es erfolgt eine Einigung über Netzstrukturreformen mit dem konzessionierten Verkehrsunternehmen auf freiwilliger Basis. Zumindest sollte angestrebt werden, Teilmaßnahmen aus dem Konzept, vor allem die Anbindung des Neuwieder Zoos, bereits vor 2021 realisieren zu können.

Eine Übersicht mit Darstellung der bereits optimierten Linienstruktur für den Stadtverkehr und weiterer Maßnahmen/Prüfaufträge zeigt **Anhang B Karte 12**.

Festlegung 26: Angebot/Umfang für den Bereich Stadtverkehr Neuwied

- a) Die Linien 52/62, 53, 54, 55, 56/66, 70, 71, 73, 74, 75, 76 und 107 bilden das lokale Hauptnetz des Stadtverkehrs Neuwied. Mit diesen Linien werden die größten Stadtteile erschlossen und sind die wichtigsten Verbindungen abgedeckt. In Kombination mit den 70er-Linien besteht eine Bedienung an allen Wochentagen.
- b) Die Linien 51, 58, 59 und 67 ergänzen das Hauptnetz des Stadtverkehrs auf Nebenrouten, zur Bedienung kleinerer Stadtteile bzw. zur Feinerschließung mindestens an Mo-Fr.
- c) Das Angebot und der Umfang der Stadtverkehrslinien wird, soweit sich – unter Berücksichtigung der aktuellen Genehmigungslaufzeiten und des Gültigkeitszeitraums dieses NVP – Anpassungsbedarf und Änderungsoptionen ergeben, entsprechend der Leistungsübersicht in Tabelle 21 festgelegt.

Festlegung 27: Weiterentwicklung des Stadtverkehrs

- a) Zwischen dem Bahnhof und dem Neuwieder Zoo ist – möglichst auf direkter Linienführung – eine Verbindung während der Öffnungszeiten mindestens im Stundentakt einzurichten. Am Bahnhof sind entsprechende Zuganschlüsse an den Rheinland-Pfalz-Takt sicherzustellen. Bei geringer Nachfrage können Kleinbusse eingesetzt werden.
- b) In Neuwied ist ein Fahrgastinformationssystem auf Echtzeitbasis für den ÖPNV zu konzipieren und aufzubauen. Hierbei ist die Inanspruchnahme vorhandener Fördermöglichkeiten seitens des Landes Rheinland-Pfalz zu prüfen.
- c) Für den Einsatz im Stadtverkehr Neuwied anzuschaffende Neufahrzeuge sind mit Außenlautsprechern zur (automatischen oder fahrerbedienten) Haltestellendurchsage auszustatten.
- d) Die Linie 107 ist betrieblich an die geänderten Fahrpläne der übrigen Stadtverkehrslinien anzupassen. Zielrichtung: Mo-Fr 30'-Takt in Verbindung mit Linie 67, Sa/So 60'-Takt, dafür abends Betrieb bis Mitternacht (auch aufgrund des fehlenden Abend-SPNV von/nach Engers) und am Wochenende Nachtbusangebot und Verknüpfung mit Koblenzer Linie N8 in Bendorf Stadtpark

⁵¹ VRM: Linienbündel Stadtverkehr Neuwied: Vorschlag einer Linienkonzeption; Vortrag beim Dezernatsausschuss II a der Stadt Neuwied am 06.06.2013

- e) **Neuordnung und Optimierung des Stadtverkehrs auf Basis des VRM-Vorschlages (langfristiges Konzept, ggf. Prüfung zur Realisierung einer 1. Stufe vorzeitig gemeinsam mit dem Konzessionsunternehmen). In der Optimierung des Stadtverkehrs gemäß bisher vorgelegter Konzeptvorschläge ist die Re-Integration der Wochenendverkehre in die Hauptlinien, die Einrichtung von Spätverkehren auf den wichtigsten Linien und die neue Verbindung von/nach dem Neuwieder Zoo enthalten. Im Vorlauf einer Optimierung sind detaillierte Verkehrszählungen und/oder Befragungen durchzuführen und auszuwerten.**

5.3

Entwicklung alternativer Bedienungsformen

Nicht jedes ÖPNV-Angebot muss zwingend mittels 12-Meter-Standardbus einen festen Linienweg abfahren. Je nach Verkehrsaufkommen, Verkehrszweck, räumlicher und zeitlicher Situation lässt sich der ÖPNV flexibel gestalten. Dazu gehören:

- Einsatz differenzierter Fahrzeuggrößen je nach Fahrtzweck, Route und Aufkommen (vom Gelenkbus über Standardbus, Midibus, Kleinbus bis zum Linientaxi – unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit bei der notwendigen Vorhaltung unterschiedlicher Fahrzeugflotten);
- Nutzung variabler Fahrplanelemente vom „fest bedienten“ Linienweg über den Richtungsbandbetrieb (Hauptweg mit festen Haltestellen plus Nebenrouten, die nur bei Bedarf bedient werden) bis zum Betrieb der flächenhaften Erschließung (mit Fahrplan oder ohne feste Abfahrtszeiten nur mit Bedienungszeitraum);
- Einsatz alternativer Bedienungsformen.

Bei den alternativen Bedienungsformen handelt es sich oft – aber nicht ausschließlich – um bedarfsgesteuerte, d.h. voranmeldepflichtige Verkehrsangebote. Hier einige Beispiele für regional bereits verbreitete Anwendungsfälle:

- **AnrufSammelTaxi (AST)** – meist zur flächenhaften Erschließung nach Fahrplan in Zeiten und/oder Räumen schwacher Nachfrage,
- **AnrufLinienFahrt (ALF), TaxiBus oder RufBus** – ersetzt herkömmliche Linienverkehre durch bedarfsgesteuerte Linienfahrten zu Zeiten und/oder auf Abschnitten mit schwacher Nachfrage,
- **AnrufBus** – System zur flächenhaften Bedienung ohne festen Fahrplan (Tür-zu-Tür oder Haltestelle-zu-Haltestelle),
- **Bürgerbus** – Linienverkehr mit Kleinbussen (8-Sitzern) und ehrenamtlich tätigen Fahrpersonal (Einrichtung bedingt Vorhandensein eines starken Bürgerengagements)
- **Ortsbus** – Orts- oder Nachbarortslinienverkehr in Kleinstädten und Gemeinden ab ca. 3.000 Einwohnern im Einzugsbereich als Bahnhof- oder Einkaufszubringerverkehr bzw. zur Erschließung „abgelegener“ Siedlungsteile. Einsatz meist eines kleineren Fahrzeuges und Betrieb im Taktverkehr, stündlich oder häufiger an allen Wochentagen (Mo-Fr, teilweise auch Sa, in Urlaubs-/Kurorten auch So)
- **Marktbus** – Orts- oder Nachbarortslinienverkehr in Kleinstädten und Gemeinden als Einkaufsverkehr an einzelnen Wochentagen („Markttagen“). Betrieb meist mit Einzelfahrten vormittags und/oder nachmittags, um den Nutzern Hin- und Rückfahrt zu den Versorgungseinrichtungen zeitlich zu ermöglichen.

Mit bedarfsgesteuerten Verkehren (z.B. AST, Anruf-Linien-Fahrt) sollen zeitliche und räumliche Lücken im Buslinienverkehr geschlossen werden. Es sind insbesondere kleine Ortschaften mit einzubinden, für die eine regelmäßige Linienbedienung nicht möglich bzw. wirtschaftlich unverhältnismäßig wäre.

Die Anmeldung bedarfsgesteuerter Fahrtwünsche erfolgt typischerweise telefonisch bei einer Buchungszentrale oder per Weiterleitung direkt beim Fahrpersonal, zum Teil auch schriftlich (z.B. für Dauerbestellungen) und bei neueren Systemen vermehrt auch online via Internet bzw. über eine Smartphone-App.

Bei der Einrichtung neuer bedarfsgesteuerter Systeme ist ein genügend langer Probezeitraum vorzusehen (mindestens 2-3 Jahre), damit die Bevölkerung

- das System kennenlernen kann,
- sich der Möglichkeiten des Systems für den eigenen Alltag bewusst werden kann,
- evtl. vorhandene Hemmschwellen überwinden (z.B. Anruf vorher) kann,
- letztlich eine „Probefahrt“ unternimmt und je nach Erfahrung künftig vermehrt das System in Anspruch nehmen wird.

Dieser Gewöhnungsprozess dauert häufig Monate. Er kann beschleunigt werden durch ein umfassendes Marketing- und Informationsangebot seitens des Betreibers, aber auch durch die Vermittlung von Erfahrungen seitens der Nachbarn, Familienmitglieder und Freunde.

Festlegung 28: Weiterentwicklung alternativer Bedienungsformen

- a) Vorhandene alternative Verkehrsangebote im Kreisgebiet sind zu erhalten und mit den weiteren Planungen im Linienverkehr abzustimmen, um Konkurrenz- bzw. Parallelangebote zu vermeiden. Ziel sollte stets eine integrierte Bedienung sein mit alternativen Angeboten als Ergänzung zum „klassischen“ Linienverkehr.**
- b) Die unterschiedlichen Angebote sind hinsichtlich ihrer Regeln zur Benutzung (Zugangsregeln) zu überprüfen und möglichst einander abzugleichen, um die Benutzung auch für ortsunkundige Fahrgäste zu erleichtern.**
- c) Alternative Angebote sollten rechtlich dem ÖPNV zugeordnet werden können, d.h. grundsätzlich für alle Personen- und Nutzergruppen zugänglich sein. Einzelgruppenangebote wie Seniorenbusse oder Jugendtaxis können die Grundversorgung im ÖPNV nicht vollständig ersetzen und sind daher nur als Zusatzeinrichtungen zu betrachten.**
- d) Bei anmeldepflichtigen Verkehren – üblicherweise 60 Minuten vor Abfahrt, im Stadtverkehr ggf. 30 Minuten vor Abfahrt – ist die Möglichkeit der Voranmeldung und bei Bedarf Stornierung von Fahrtwünschen während der gesamten Betriebszeiten des bedarfsgesteuerten Verkehrs sicherzustellen – z.B. über eine eigene Dispositionszentrale, Nutzung eines externen Dienstleisters oder über Anrufweiterleitung direkt zum Fahrpersonal.**
- e) Alternative Verkehrsangebote im Kreisgebiet sind in den Verkehrsverbundtarif des VRM zu integrieren (s. auch Festlegung 14). Fahrpreiszuschläge bei besonderen Serviceleistungen (z.B. Fahrt zum Aussteigen bis vor die Haustür) sollten im Verbundtarif als optional zulässig geregelt sein.**
- f) Für die Gestaltung und Verbreitung alternativer Bedienungsformen im Kreisgebiet (bzw. einheitlich im VRM-Raum) sind vorrangig anzuwendende Systeme und Produktprofile (z.B. „AST“ mit bestimmten Eigenschaften, „TaxiBus“ mit bestimmten Eigenschaften) zu entwickeln.**
- g) Für den Landkreis Neuwied ist der Aufbau einer kreisweiten Auskunft- und Dispositionszentrale für bedarfsgesteuerte Verkehre zu forcieren, mit dem Ziel, alle Verkehrsangebote unter einer einheitlichen Rufnummer rund um die Uhr vorbestellen zu können. Die Möglichkeit der Gewährung von Fördermitteln durch das Land oder durch Dritte sollte hierbei geprüft werden.**

5.4 Zielvorgaben für Qualitätsstandards

Nachfolgend werden grundlegende Qualitätsanforderungen für den ÖPNV im Landkreis Neuwied festgeschrieben, die auf die momentan überwiegend eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebote fokussieren. Mit dem VRM-weit vorgesehenen Qualitätssicherungsvertrag (s. Festlegung 15) werden weitere – insbesondere technische und organisatorische - Qualitätsaspekte verbundweit festgeschrieben.

Qualitätsstandards im ÖPNV beziehen sich auf die Leistungs- und Gestaltungsmerkmale jenseits des eigentlichen Betriebs und Fahrplanangebotes. Hier sind vor allem zu nennen:

- Qualität der eingesetzten Fahrzeuge,
- Haltestellenausstattung,
- Qualität der sonstigen Infrastruktur,
- barrierefreie Zugänglichkeit,
- Tarifgestaltung und Marketing.

Zusätzlich werden spezifische Qualitätsmerkmale für das Maßnahmenkonzept linienweise definiert, siehe dazu **Anhang A Tabelle 22**.

Im Rahmen der Vorbereitung von Ausschreibungsverfahren werden die genannten Qualitätsanforderungen im Hinblick auf das jeweils betroffene Linienbündel in der Leistungsbeschreibung weiter konkretisiert.

Festlegung 29: Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge

- Alle im ÖPNV des Landkreises Neuwied eingesetzten Fahrzeuge sind uneingeschränkt jederzeit fahrbereit und betriebssicher zu erhalten. Die Bestimmungen laut PBefG, BOKraft und StVZO sind ausnahmslos einzuhalten.**
- Abgesehen vom technisch einwandfreien Zustand müssen die eingesetzten Fahrzeuge stets in sauberem, für die Fahrgäste ansprechendem Zustand sein und eine bequeme Mitfahrt ermöglichen.**
- Alle im ÖPNV eingesetzten Busse verfügen über eine elektronische Anzeige der Liniennummer und des Fahrziels vorne. Alle im ÖPNV eingesetzten Busse ab 8 Metern Länge verfügen zusätzlich über elektronische Anzeigen der Liniennummer (rechts und hinten) und des Fahrweges (rechts), eine Einstiegstür mit mindestens 1,2 m Türbreite sowie über eine Sondernutzungsfläche im Fahrzeug (für 1-2 Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck oder Fahrrad).**
- Alle eingesetzten Busse – zumindest alle Neufahrzeuge mit Erstzulassung ab 2015 - verfügen neben einer optischen Innenanzeige zusätzlich auch über eine akustische Ansage der jeweils nächsten Haltestelle für blinde und sehbehinderte Fahrgäste. Die Ansage muss in ausreichender Lautstärke und Verständlichkeit erfolgen.**
- Die Unterscheidung der Fahrzeugausstattung ist nach der Bedeutung der Linie sowie deren Einsatzgebiete zu gliedern (z.B. Stadtverkehr, regionale Hauptlinie, Schülerverkehr).**
- Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind grundsätzlich besonders zu berücksichtigen.**
- Die Mindestanteile an einzusetzenden Niederflur- oder Low-Entry-Bussen je Linie sind in Anhang A Tabelle 22 verbindlich aufgeführt. Ab 01.01.2022 sind auf allen ÖPNV-Linien im Landkreis Neuwied grundsätzlich barrierefrei zugängliche Fahrzeuge einzusetzen.**
- Fahrten, die regelmäßig mit Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen durchgeführt werden, sind im Fahrplan entsprechend zu kennzeichnen (z.B. „NF“ oder Rollstuhlsymbol). Bei Linien, die ausschließlich mit Niederflurbussen**

betrieben werden, kann der entsprechende Hinweis als Globalhinweis im Tabellenkopf erfolgen.

Festlegung 30: Anforderungen an Haltestelleneinrichtungen

- a) Die Verkehrsunternehmen sind für die grundlegende Ausgestaltung der Haltestellen zuständig (H-Schild, Mast, Fahrplan-/Infoaushangkästen, Abfallkorb).
- b) Bei gemeinsam bedienten Haltestellen mehrerer Verkehrsunternehmen erfolgt eine abgestimmte Nutzen- und Kostenregelung beim Haltestellenmobiliar.
- c) Die weitere Ausstattung obliegt der Verantwortung der Städte und Gemeinden (Aufenthaltsfläche, Sitzgelegenheit, Wetterschutz, Beleuchtung).
- d) In der VG Asbach ist eine zusätzliche Haltestelle im Ortsbereich von Buchholz – Nähe Kirche – für die Linien 522 und 539 einzurichten.
- e) In der VG Rengsdorf ist die Option für eine zusätzliche Haltestelle im Ortsbereich Gierenderhöhe – Einkaufszentrum Westerwaldpark – für die ÖPNV-Linien 132, 140 und 142 sowie ein zusätzlicher Fernbushalt mit 2-3 Abstellplätzen zu prüfen und wenn möglich die Flächen entsprechend zu sichern.

Festlegung 31: Anforderungen an weitere Infrastruktureinrichtungen

Die Kreisverwaltung prüft in Abstimmung mit dem VRM, inwieweit die Informations- und Kommunikationseinrichtungen für den ÖPNV im Kreisgebiet zu verbessern sind. In vielen Fällen entscheidet nicht die Angebotsqualität über die Inanspruchnahme des ÖPNV sondern die (häufig mangelnde) Kenntnis über Linienwege, Fahrpläne, Anschlussmöglichkeiten und die günstigsten Tarifangebote. Mögliche Ansätze für Ideen sind:

- Aufbau einer Mobilitätszentrale (Ladengeschäft) in Neuwied am Bahnhof oder in der Innenstadt,
- Anschaffung eines InfoMobils bzw. InfoBusses zur Teilnahme auf Wochenmärkten, bei größeren Tagungen und bei Festveranstaltungen,
- Einrichtung von InfoPunkten – Prospektständer im VRM-Design zum Aufstellen in Touristinformationen, Reisebüros, Gastronomiebetrieben etc. mit Hinweis auf Telefonnummer bzw. Internetauftritt und Auslage aktueller Materialien zu Fahrplänen, Tarifen und Freizeittipps.

Zur Schaffung bzw. Verbesserung der **Barrierefreiheit** planen zahlreiche Gemeinden bei künftigen Haltestellenneu-, -um- und -ausbaumaßnahmen im Rahmen von Straßenraumprojekten die Haltestellen rollstuhl- und sehbehindertengerecht auszustatten. Der **Beirat zur Teilhabe von Menschen mit Behinderung im LK Neuwied** gibt dazu folgende Hinweise und Anregungen:

- Richtlinien für die Ausstattung der Fahrzeuge/ Haltestellen mit akustischen Orientierungsmöglichkeiten (Linie, Fahrtziel, Abfahrtszeit),
- Sichtbare Leuchttafeln an den Fahrzeugen,
- Ein- und Ausstieg an den Fahrzeugen soll barrierefrei gestaltet werden,
- Fahrplanhinweise in großer Schrift verfassen (lesbar für stark sehbehinderte Menschen) und auch in niedrigeren Höhen (lesbar für Rollstuhlfahren) anbringen,
- Etablierung einer Mobilitätszentrale.

Festlegung 32: Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

- a) Seitens des Landkreises ist – gemeinsam mit Verkehrsverbund, Schienenzweckverband, den Verkehrsunternehmen und den Kreisgemeinden – zu prüfen, ob, inwieweit und mit welchen Maßnahmen sich der ÖPNV im Kreisgebiet spätestens ab 2022 vollständig barrierefrei gestalten lässt. Dazu gehört die bauliche Barrierefreiheit an den Haltestellen und Bahnhöfen, aber auch deren Zugangswege, die technische Barrierefreiheit an und in den Fahrzeugen (Überwindung der unterschiedlichen Zugangshöhe) sowie die barrierefreie Zugänglichkeit von Informationen zum ÖPNV-Angebot (Lesbarkeit von Drucksachen und Zugänglichkeit des Internetauftrittes etwa für Sehbehinderte). Außerdem sind die Standards zur Barrierefreiheit spezifisch zu definieren und evtl. Ausnahme- oder Übergangsregelungen zu bestimmen. Die Vorbereitungen sind in engem Benehmen mit den Vertretungen und Organisationen der Behinderten abzustimmen.
- b) Im Rahmen der barrierefreien Ausgestaltung der sollten auch die Verwendung leicht verständlicher Sprache und Leitsysteme sowie die intuitive Bedienbarkeit technischer Geräte Berücksichtigung finden.
- c) Die Finanzierung der schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen hat in Abstimmung zwischen Aufgabenträger und den Gemeinden zu erfolgen.

Festlegung 33: Anforderungen an die Tarifgestaltung

- a) In der VG Linz ist für die Bereiche der Ortsgemeinde Kasbach-Ohlenberg und St. Katharinen die bestehende Tarifwabenregelung im VRM zu überprüfen. Die dort entlang des Linienweges auftretenden „doppelten Tarifsprünge“ sind nach Möglichkeit abzubauen. Andernfalls wären die tariflichen bzw. einnahmewirksamen Konsequenzen seitens der Verkehrsunternehmen und ein möglicherweise erforderlicher Ausgleich zu bewerten.
- b) Die Einführung eines landkreisweiten Gästetickets für die Übernachtungsgäste in Hotels und ggf. anderen Beherbergungsbetrieben wird begrüßt. Es sind dazu die erforderlichen Vorbereitungen und Abstimmungen gemeinsam mit dem VRM einzuleiten.

Festlegung 34: Anforderungen an Marketing

In der VG Bad Honningen wird der Mangel an Informations- und Beratungsmöglichkeiten zum ÖPNV, insbesondere mit Blick auf die unterschiedlichen Tarifsysteme der Verbünde VRM und VRS thematisiert. Es ist zu prüfen, inwieweit mit geringem finanziellem bzw. organisatorischem Aufwand hier das Informationsdefizit verringert werden kann, z.B. durch verstärkte Bewerbung der VRM-Kontaktmöglichkeiten oder temporäre örtliche Präsenz bei passenden Gelegenheiten (InfoMobil).

6 Organisation und Finanzierung

Der Erfolg der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Verbesserungen und Veränderungen wird ganz entscheidend bestimmt von der Organisation und von der Finanzierung korrespondierender Maßnahmen. Auch wenn der Landkreis Neuwied zunächst der gesetzlich bestimmte Aufgabenträger ist, kann er die Organisation und die Finanzierung nicht alleine bestimmen. Vielmehr muss er sich im Rahmen der diesbezüglich gegebenen Möglichkeiten bewegen.

6.1 Zuständigkeiten (Federführungen)

In Bezug auf die formalen Zuständigkeiten ist der Landkreis zunächst Mitglied im Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, welcher Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in seinem Zuständigkeitsbereich ist. Dieser Raum umfasst das Gebiet der beiden nördlichen Verkehrsverbünde in Rheinland-Pfalz (Verkehrsverbund Rhein-Mosel, Verkehrsverbund Region Trier) sowie den Westerwaldkreis. Beim Zweckverband liegt damit die Zuständigkeit und Federführung für alle Belange betreffend den Schienenpersonennahverkehr.

Der Landkreis Neuwied ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet gem. § 5 Abs. (1) Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG). Es ist damit zuständig für alle anderen öffentlichen Verkehrsangebote sowohl im Regionalverkehr als auch im Stadtverkehr. Im Ergebnis trägt der Landkreis die Verantwortung für die Grunderschließung im ÖPNV; diese Grunderschließung wird in besonderer Weise vom Schülerverkehr geprägt. Gerade bei den Regionalverkehren im „klassischen Sinn“ ist das Aufkommen im Schülerverkehr dominierend, sodass das Angebot für die Schüler als Rückgrat des Gesamtsystems zu verstehen ist.

Neben der Schülerbeförderung im Linienverkehr organisiert der Landkreis auch Schülertransporte als freigestellte Verkehre (Anm.: Das sind Verkehre, die freigestellt sind von den Pflichten im Linienverkehr und nur nach Bedarf durchgeführt werden.). Für diese Verkehre ist der Landkreis aber nicht als Aufgabenträger zuständig sondern in seiner Funktion als Schulträger und damit als Schulwegkostenträger (gem. § 69 Schulgesetz Rheinland-Pfalz – SchulG). Als Schulwegkostenträger kauft der Landkreis zudem in großem Umfang Schülerfahrkarten im ÖPNV, die zum überwiegenden Anteil unentgeltlich an die Schülerinnen und Schüler ausgegeben werden.

Die Kommunen und Ortsgemeinden haben keine formale, unmittelbare Zuständigkeit für den ÖPNV. Sie bringen ihre Interessen über die entsprechenden Gremien in den Kreistag des Landkreises ein. Sie werden zudem als Träger öffentlicher Belange im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans an der Planung intensiv beteiligt. Es steht den Kommunen aber frei, freiwillig Aufgaben und Verantwortung für den ÖPNV im Ortsgebiet wahrzunehmen. Im Landkreis Neuwied ist das vielfach bei den bedarfsgesteuerten Verkehren (AST) schon heute der Fall.

Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für die betriebliche Organisation und Durchführung des ÖPNV. Sie stellen die Fahrpläne auf, sorgen für die Verfügbarkeit der notwendigen Busse und des Personals und tragen damit die betriebswirtschaftliche Verantwortung. Sie machen dies auf der Basis von Konzessionen, die als besondere Rechte zur Nutzung der Chancen und Risiken auf einer Linie oder einem Linienbündel durch die zuständige Genehmigungsbehörde (Landesbetrieb für Mobilität, LBM) für einen Zeitraum von 8 bis 10 Jahren (maximal) gewährt werden.

Im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) werden zunächst die Interessen der Aufgabenträger an einem einheitlichen Tarif und Marketing operativ umgesetzt. Gleichzeitig sind im VRM die Verkehrsunternehmen organisiert, die für den Vertrieb der Fahrausweise verantwortlich sind. Da die Fahrausweise im ganzen Verbundraum bei jedem

Unternehmen Gültigkeit haben, muss bei Reisen mit Umsteigen (z. B. vom Bus zur Bahn) nur 1 Fahrausweis gekauft werden. Die Unternehmen regeln untereinander die Aufteilung der Einnahmen.

6.2 *Benennung der Finanzierungsträger*

Der SPNV als Rückgrat des ÖPNV-Angebots im Landkreis wird aus den Mitteln des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord finanziert. Diese Mittel werden seitens des Landes aus der Zuweisung der Bundesmitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) getragen. Das Regionalisierungsgesetz gilt ausschließlich der Finanzierung des SPNV und des sonstigen ÖPNV und ist insofern die zentrale gesetzliche Finanzierungsgrundlage des ÖPNV.

Wie dargestellt wurde, ist der Landkreis Neuwied zuständiger Aufgabenträger – und damit auch zuständiger Finanzierungsträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Er nimmt diese Aufgabe jedoch gem. den gesetzlichen Vorgaben in Rheinland-Pfalz als freiwillige Aufgabe der Selbstverwaltung im Rahmen seiner finanziellen Leistungsfähigkeit wahr. Der Kreis erhält vom Land gem. § 10 NVG pro Jahr 203.695 € zur Wahrnehmung der ÖPNV-Aufgaben.

Der Landkreis trägt jedoch anteilig die Kosten der Verbundgesellschaft VRM GmbH mit einem jährlichen Betrag von 340.000 €; zudem trägt der Landkreis einen Ausgleich für Mindererlöse durch die Möglichkeit der Nutzung des VRS-Tarifs (Verkehrsverbund Rhein-Sieg; Großraum Köln/Bonn) auf der Schiene bis Neuwied/Engers in Höhe von jährlich 250.000 €. Im Saldo dieser Verpflichtungen verbleiben beim Landkreis bereits heute Ausgaben in Höhe von 386.305 € jährlich, die aus den eigenen Mitteln bestritten werden müssen.

Mit den Ausgaben als Schulwegkostenträger finanziert der Landkreis schon heute den ÖPNV im Kreisgebiet zu einem großen Anteil. Die Eckdaten (Jahr 2011) dafür stellen sich wie folgt dar:

15.350 Schüler

6.319.749 € für Schülerfahrkarten

3.068.497 € für freigestellten Verkehr

9.388.246 € Gesamtausgaben

5.331.131 € Landeszuweisung

847.310 € Elternbeiträge

- 3.209.805 € Kostenunterdeckung

Unter Berücksichtigung des Aufwand für die Finanzierung der Verkehrsverbünde trägt der Landkreis schon heute die finanzielle Verantwortung für den ÖPNV im Kreisgebiet mit Ausgaben in Höhe von über 3,5 Mio. € pro Jahr aus eigenen Mitteln.

Durch die Gemeinden im Landkreis Neuwied werden mit eigenen Mitteln eine ganze Reihe von bedarfsgesteuerten Verkehrsangeboten, insbesondere in der Form von Anrufsammeltaxis (AST), finanziert. Diese Mittel werden ergänzend bereitgestellt und mit den Unternehmen direkt abgerechnet.

Wie bereits dargestellt wurde, wird die Verbundgesellschaft VRM aus Pauschalzuweisungen der Stadt Koblenz und der Landkreise finanziert. Die im VRM organisierten Verkehrsunternehmen finanzieren ihre Verkehre zunächst und ganz überwiegend aus dem Verkauf von Fahrausweisen. Den größten Einzelposten haben dabei die Schülerfahrkarten, die zum weit überwiegenden Anteil von den Schulwegkostenträgern, hier vom Landkreis Neuwied, getragen werden.

Als weitere wichtige Finanzierungsquelle gelten die Mittel nach § 45a PBefG (Personenbeförderungsgesetz) bzw. der Nachfolgeregelung, die zum Ausgleich der Rabattierung von Fahrausweisen im Auszubildendenverkehr (Schüler, Berufsschüler, Studenten) gewährt werden. Nach der vom Land Rheinland-Pfalz angestrebten, langfristigen Regelung mittels eines Preis-Preis-Modells soll der üblicherweise gewährte Rabatt in Höhe von 25% voll ausgeglichen werden. Das Budget dafür beträgt also im Fall des Landkreises Neuwied rd. 2,1 Mio. € pro Jahr. Schließlich erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für die gesetzliche Verpflichtung gem. § 148 SGB IX, Menschen mit einer Einschränkung ihrer Mobilität und ggf. deren Begleiter unentgeltlich zu befördern. Der Ausgleich wird auf der Basis betriebsindividueller Erhebungen gewährt und kann insofern nicht pauschal bestimmt werden.

Ergänzend dazu gibt es bis heute (noch) Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Investitionen in bauliche Anlagen des ÖPNV. Im ÖPNV sind dies insbesondere zentrale Haltestellenanlagen (z. B. an den Bahnstationen, in den Ortszentren oder an großen Schulstandorten). Seitens des Landes werden auch infrastrukturelle Ergänzungsmaßnahmen finanziert (z.B. Dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI) mit Echtzeitauskunft).

Die genannten Finanzierungsgrundlagen sind insofern nicht langfristig sicher, als dass ab 2015 eine Revision der Mittelzuscheidung nach dem Regionalisierungsgesetz zum Tragen kommen wird. Welche Auswirkungen dies auf die Finanzierung des ÖPNV in Rheinland-Pfalz haben wird, ist derzeit nicht absehbar. Generell herrscht bundesweit die Tendenz, jedwede gesetzliche Fördermittel und Ausgleichsleistungen in die Hände der Aufgabenträger zu geben. Damit kommt es zu einer Kongruenz von Aufgabenverantwortung und einem korrespondierenden Budget.

6.3 *Aufstellung eines Finanzierungsplans*

Das Gesamtvolumen des straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) beträgt im Landkreis Neuwied rd. 5,2 Mio. Fpl-km pro Jahr; davon entfallen rd. 1,0 Mio. Fpl-km auf das Stadtgebiet von Neuwied und 4,2 Mio. Fpl-km auf das sonstige Kreisgebiet.

Die Kosten des ÖSPV differieren stark; sie werden ganz entscheidend von der Effizienz des Einsatzes von Fahrern und Bussen bestimmt. Diesbezüglich weisen die Stadtverkehre im Regelfall günstige Bedingungen auf. Da der ÖSPV im Stadtverkehr jedoch nur vergleichsweise langsam fahren kann (im Vergleich zum Regionalverkehr), sind die spezifischen Kosten je Fahrplankilometer etwas höher. Unterstellt man im Regionalverkehr Kosten von 2,75 €/Fpl-km und 3,50 €/Fpl-km im Stadtverkehr, so errechnet sich – grob überschlägig – ein Gesamtkostenvolumen für den ÖPNV im Landkreis Neuwied mit einem Volumen von rd. 5,2 Mio. Fpl-km von rd. 15 Mio. € pro Jahr (in Preisen von 2013).

Nachdem in der Vergangenheit verschiedene Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Effizienz von den Verkehrsunternehmen noch realisiert werden konnten, können die Verkehre heute als weitgehend optimiert eingeschätzt werden. Insofern wird der allgemeine Kostenanstieg, insbesondere bei Diesel und bei Löhnen, sich zukünftig vollständig in den laufenden Kosten niederschlagen sein. Im Ergebnis muss mit einer Kostensteigerung über alle Kostenkomponenten von 2,5% bis 3,0% pro Jahr gerechnet werden. Unterstellt man im Mittel 2,75% pro Jahr, so steigen die Kosten von 15,5 Mio. € für 2014 auf 17,7 Mio. € im Jahr 2019 an (bei konstantem Leistungsvolumen).

Stellt man diese Kostensumme den Erlösen aus dem Verkauf der Schülerfahrkarten gegenüber, so ergibt sich eine Kostendeckung von 42% durch diese Fahrkarten. Bei einem Anstieg der Fahrpreise von 3% jährlich sinkt dieser Anteil auf 39% im Jahr 2019 (bei ansonsten gleichen Bedingungen).

Vor dem Hintergrund rückläufiger Schülerzahlen und dem Tatbestand, dass die Schülerverkehre im Regionalverkehr bestimmend sind, kann eingeschätzt werden, dass der Regionalverkehr nicht in gleicher Weise wie heute dauerhaft vorgehalten werden kann. Folglich wird bedarfsgesteuerten Angeboten eine wachsende Bedeutung zukommen. Wirtschaftlich besser ist jedoch die Fokussierung auf die Steigerung der Nachfrage, da mit einer Angebotsminderung eine dauerhafte Sicherung der Nachfrage kaum realisiert werden kann.

Zum aktuellen Zeitpunkt des Aufstellungsprozesses des Nahverkehrsplans gibt es noch keine finale Festlegung zum Mengengefüge. Insofern ist auch eine abschließende Beurteilung der wirtschaftlichen Lage (noch) nicht möglich. Sie folgt mit der Schlussfassung des Nahverkehrsplans nach erfolgter Anhörung.

Verzeichnis der Festlegungen im NVP

Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger	34
Festlegung 2: Ausgestaltung des ÖPNV	35
Festlegung 3: ÖPNV und räumliche Planung	35
Festlegung 4: Definition der Netzstruktur	36
Festlegung 5: Definition der Netzhierarchie	37
Festlegung 6: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte	37
Festlegung 7: Schnittstellen zum Individualverkehr	38
Festlegung 8: Ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV	38
Festlegung 9: Grundsatz der Barrierefreiheit im ÖPNV	39
Festlegung 10: Anforderungen an den Schienenpersonenfernverkehr	40
Festlegung 11: Anforderungen an den Buspersonenfernverkehr	40
Festlegung 12: Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr	41
Festlegung 13: Anforderungen an Tarif und Einnahmeverteilung	41
Festlegung 14: Einheitlicher Verbundtarif im VRM	42
Festlegung 15: Qualitätssicherungsvertrag	42
Festlegung 16: Anwendung Landestariftreuegesetz	42
Festlegung 17: Definition der Linienbündel und Zuordnung der Linien	45
Festlegung 18: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten	49
Festlegung 19: Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord	50
Festlegung 20: Angebot/Umfang auf regionalen Hauptlinien	52
Festlegung 21: Angebot/Umfang auf regionalen Neben- und Ergänzungslinien	52
Festlegung 22: Weiterentwicklung des regionalen Netzes	52
Festlegung 23: Angebot/Umfang auf lokalen Hauptlinien	53
Festlegung 24: Angebot/Umfang auf lokalen Neben- und Ergänzungslinien	54
Festlegung 25: Weiterentwicklung des lokalen Netzes	54
Festlegung 26: Angebot/Umfang für den Bereich Stadtverkehr Neuwied	56
Festlegung 27: Weiterentwicklung des Stadtverkehrs	56
Festlegung 28: Weiterentwicklung alternativer Bedienungsformen	58
Festlegung 29: Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge	59
Festlegung 30: Anforderungen an Haltestelleneinrichtungen	60
Festlegung 31: Anforderungen an weitere Infrastruktureinrichtungen	60
Festlegung 32: Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	61
Festlegung 33: Anforderungen an die Tarifgestaltung	61
Festlegung 34: Anforderungen an Marketing	61

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Räumliche Abgrenzung und Darstellung der Ortsgemeinden	10
Abbildung 2: SPNV-Angebot auf der rechten Rheinstrecke (Bestand)	15
Abbildung 3: Hochflurbusse im kreisweiten Einsatz (Sommer 2013)	17
Abbildung 4: VRM-Preistafel 2013.....	20
Abbildung 5: Erschließungsmängel im Kreisgebiet (Auswahl)	23
Abbildung 6: Bevölkerungsprognose 2010-2020 nach Verbandsgemeinden.....	28
Abbildung 7: Vergleich der vsl. Bevölkerungsentwicklung 2010-2020	29
Abbildung 8: Zielzustand des Regiolinien-Konzepts im Landkreis Neuwied.....	51



Verzeichnis der Abkürzungen

A Anhang Tabellenband

- siehe gesondertes Dokument -

Tabelle 1: Begriffsdefinitionen

Tabelle 2: Aufgaben und Anforderungen an den NVP

Tabelle 3: Umsetzung der Maßnahmen im NVP 1996

Tabelle 4: Für den Landkreis Neuwied relevante ÖPNV-Linien (Bestand)

Tabelle 5: Bevölkerung nach Altersgruppen (Demografie)

Tabelle 6: Angebotsleistung im Busverkehr (Bestand)

Tabelle 7: Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre im Kreisgebiet (Bestand)

Tabelle 8: Schülerrelationsmatrix

Tabelle 9: Analyse der ÖPNV-Bedienungsqualität nach Ortsgemeinden

Tabelle 10: Entwicklung der Schülerzahlen in den Sekundarschulen

Tabelle 11: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz (Auswahl)

Tabelle 12: ÖPNV-Netzgliederung (Rahmenkonzept)

Tabelle 13: Linienzuordnung zur Netzhierarchie (Rahmenkonzept)

Tabelle 14: Verknüpfungspunkte ÖPNV und Schnittstellen zum übrigen Verkehr

Tabelle 15: Erschließungsstandards (Rahmenkonzept)

Tabelle 16: Bedienungsstandards (Rahmenkonzept)

Tabelle 17: Qualitätsstandards (Rahmenkonzept)

Tabelle 18: Kriterien zur Ermessensentscheidung für die Linienbündelung

Tabelle 19: Zuordnung der Linien zu Linienbündeln

Tabelle 20: Zeitplan Vergabe und Linienbündelung

Tabelle 21: Leistungsübersicht (Maßnahmenkonzept)

Tabelle 22: Qualitätsstandards (Maßnahmenkonzept)

Tabelle 23: Kalkulation und Umsetzung (Maßnahmenkonzept)

B Anhang Kartenband

- siehe gesondertes Dokument -

Karte 1: Raum- und Siedlungsstruktur

Karte 2: Bevölkerung und Demografie

Karte 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Karte 4: Schul- und Ausbildungsstruktur

Karte 5: ÖPNV-relevante Ziele (Wirtschaft, Versorgung, Freizeit)

Karte 6: Verkehrsnetz und Tourismus

Karte 7: Kraftfahrzeugbestand

Karte 8: ÖPNV-Liniennetz (Bestand)

Karte 9: Linienbündelungskonzept

Karte 10: Linien- und Maßnahmenkonzept (Laufzeit NVP bis 2020)

Karte 11: Linien- und Maßnahmenkonzept (Ausblick bis 2025)

Karte 12: Liniennetzkonzept Stadtverkehr Neuwied

C Anhang formales Anhörungsverfahren

Vor der Beschlussfassung über den NVP 2014 für den Landkreis Neuwied wurde auf Basis von § 8 (3) des NVG Rheinland-Pfalz den Trägern öffentlicher Belange sowie den an der Nahverkehrsplanung interessierten regionalen Stellen (Anhörungsberechtigten) die Gelegenheit zur Kenntnisnahme und Stellungnahme gegeben.

Im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens wurden im November 2013 nachfolgende Stellen angeschrieben, über den Entwurf des NVP zur Anhörung informiert und um Stellungnahme gebeten. Der Anhörungsentwurf selbst konnte als PDF-Dokument von der Webseite der Kreisverwaltung Neuwied heruntergeladen werden.

Folgende Stellen und Organisationen wurden um Stellungnahme gebeten:

- Auto Schmidt Reisedienst
- Behindertenbeauftragte des Landkreises Neuwied
- Beirat zur Teilhabe von Menschen mit Behinderung im Landkreis Neuwied
- Blinden- und Sehbehindertenverein für Neuwied und Umgebung e.V.
- BUND Landesgeschäftsstelle Rheinland-Pfalz
- DB Regio AG Region Südwest
- Deutscher Beamtenbund, Koblenz
- EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Koblenz
- Gehörlosenverein Erholung, Oberfell
- Gewerkschaft der Polizei, Kreisgruppe NR/AK
- Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft, Kurtscheid
- Gewerkschaft Nahrung – Genuss – Gaststätten, Koblenz
- IG Bauen – Agrar – Umwelt, Koblenz
- IG Bergbau – Chemie – Energie, Neuwied
- IG Metall, Neuwied
- Industrie- und Handelskammer Koblenz
- KEVAG Verkehrs-Service GmbH
- Kreishandwerkerschaft Rhein-Westerwald, Neuwied
- Kreisverwaltung Ahrweiler
- Kreisverwaltung Altenkirchen
- Kreisverwaltung Mayen-Koblenz
- Kreisverwaltung Rhein-Sieg-Kreis
- Kreisverwaltung Westerwaldkreis
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
- Lebenshilfe e.V., Neuwied
- Leo-Jonas e.V., Vettelschoß
- Martin Becker GmbH & Co. KG
- NABU Rheinland-Pfalz
- Nahverkehr Rheinland GmbH
- Omnibusbetrieb Jörg Orthen
- Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Pro Bahn, Regionalverband Mittelrhein-Westerwald
- RMV Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (Koblenz)
- RMV Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (Montabaur)
- RSVG Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
- Selbsthilfenetzwerk gemeindenaher Psychiatrie, Neuwied
- SPNV Zweckverband Rheinland-Pfalz Nord
- Stadtverwaltung Koblenz
- Stadtverwaltung Neuwied
- Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH

- Transregio Deutsche Regionalbahn GmbH
- VCD e.V. Landesverband Rheinland-Pfalz
- VdK, Bad Hönningen
- Veolia-Transdev Mittelrhein GmbH
- Ver.di, Bezirk Koblenz
- Verbandsgemeindeverwaltung Asbach
- Verbandsgemeindeverwaltung Bad Hönningen
- Verbandsgemeindeverwaltung Dierdorf
- Verbandsgemeindeverwaltung Linz
- Verbandsgemeindeverwaltung Puderbach
- Verbandsgemeindeverwaltung Rengsdorf
- Verbandsgemeindeverwaltung Unkel
- Verbandsgemeindeverwaltung Waldbreitbach
- Verein für Menschen mit Behinderung, Neuwied
- Verein zur Förderung der Selbsthilfe in Stadt und Kreis Neuwied
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
- VIAS GmbH
- Zickenheiner GmbH

Der Anhörungszeitraum wurde vom 28. November 2013 bis 7. Januar 2014 festgelegt. Auf Antrag mehrerer Stellen wurde die Antwortfrist bis 15. Februar 2014 verlängert.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Rückmeldungen nach Absendern sinngemäß zusammengefasst dargestellt und kommentiert worden mit Hinweis, inwieweit eine Berücksichtigung im NVP vorgesehen ist.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
Beirat zur Teilhabe von Menschen mit Behinderung im LK Neuwied	Festlegung 30: Diskussion zur Definition der Barrierefreiheit für Menschen mit geistiger Behinderung ist noch nicht abgeschlossen. Für die Praxis wird auf umsetzbare Ansätze hingewiesen, die eine wesentliche Hilfe für Menschen mit Behinderung darstellen. Wichtiges Kriterium ist die sog. „leichte Sprache“ (Info: www.leichtesprache.org oder www.lebenshilfe-bremen.de), weiterhin „leicht verständliche Leitsysteme“ als unterbrechungsfreie Wegweiser mit sprachlichen und bildlichen Hinweisen, die in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden entwickelt werden (Beispiel Stadt Reutlingen (BW): Orientierungssystem im ÖPNV) und „intuitive Bedienbarkeit“ technischer Geräte.	Hinweise werden im Rahmen der weiteren Planung zum Thema Barrierefreiheit berücksichtigt (s. Festlegung 31).
Blinden- und Sehbehindertenverein für Neuwied und Umgebung	Festlegung 28: Bitte ergänzen: „Alle eingesetzten Busse verfügen neben einer optischen Anzeige zusätzlich auch über eine akustische Ansage der jeweils nächsten Haltestelle für blinde und sehbehinderte Fahrgäste. Die Ansage muss in ausreichender Lautstärke und Verständlichkeit erfolgen“.	Wird entsprechend ergänzt und gilt verbindlich für alle Neufahrzeuge (Erstzulassung ab 2015)

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
IHK Koblenz	Bündelung der Linien auf nur 7 Linienbündel erschwert Beteiligung mittelständischer Unternehmen am Wettbewerb. Bündelgröße sollte mit Verkehrs- und Busunternehmen vor Beschlussfassung diskutiert und überarbeitet werden.	Die Linienbündel sind in unterschiedlicher Größe gefasst, ähnlich der vorhandenen Unternehmenslandschaft im LK Neuwied. Die Zuordnung der Linien erfolgt v.a. anhand raumstruktureller und betrieblicher Kriterien (Grenzen Verbandsgemeinden, Schuleinzugsbereiche, naturräumliche Grenzen).
IHK Koblenz Zickenheiner GmbH	Verweis auf ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord des Landes Rheinland-Pfalz. Um Parallelbedienungen zu vermeiden sollte Konzept des Landes abgewartet werden bzw. seitens Aufgabenträger (AT) sind Parallelbedienungen auszuschließen	Parallelbedienungen werden grundsätzlich durch Aufgabenträger ausgeschlossen. Eine Abstimmung des NVP mit dem Konzept ÖPNV RLP Nord hat stattgefunden. Nach der Konzeptfertigstellung erfolgen ggf. Änderungsbeschlüsse zum NVP (s. auch Kap. 5.2).
IHK Koblenz Zickenheiner GmbH	Netz- und Linienkonzeption für regionale Linien: Deutlich machen, dass AST-Verkehre nicht zur Integration in Linien vorgesehen sind, sondern es sich um eigenständiges System handelt. Bürgerbusse stellen keinen ÖPNV i.e.S. dar, ebenfalls unabhängiges System (freiwillige Ergänzung, aber kein Ersatz)	Widerspruch mit Verweis auf PBefG (Sonderformen des ÖPNV) und NVG RLP § 1 (3)
IHK Koblenz	Barrierefreiheit im ÖPNV ab 2022: Festschreibung der Bausstattung erst ab diesem Datum, um Unternehmen den Fahrzeugtausch ermöglichen. Finanzierungsplan sollte Haltestellenumbau zur Herstellung von Barrierefreiheit berücksichtigen, v.a. mit Blick auf unklare Zukunft der Mittel aus EntflechtG nach 2019.	Um Barrierefreiheit ab 2022 sicherzustellen, sollten verbindliche Regeln für Neufahrzeuge schon früher gelten! Umbau Haltestellen: Finanzierung erfolgt in Abstimmungen mit den Gemeinden.
Fa. Martin Becker GmbH & Co. KG	Linie 294: Verkehrsleistung beträgt im LK Neuwied ca. 65%, im LK Altenkirchen etwa 35%. Linie 294 sollte daher dem LK Neuwied zugeordnet werden (AT und Linienbündelung).	Entscheidung ist für LK Altenkirchen gefallen aufgrund der Schwerpunkte bei den Schulstandorten

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
Fa. Martin Becker GmbH & Co. KG	Linie 561: Linie dient dem Schülerverkehr an Schultagen in RLP und wird heute als „internes Bündel“ mit Linien 522, 539, 562 und 564 geführt. Integration in Linienbündel Asbach/Wiedtal würde große Lücken in vorhandene Dienstpläne reißen, die nach jetzigem Zeitpunkt nicht geschlossen werden können.	Die heutige Vergabe der Konzessionen an Unternehmen ist als Begründung für die Linienbündelzuordnung nicht zulässig. Es wird geprüft, ob weitere Argumente für eine Änderung der Zuordnung sprechen.
Kreisverwaltung Ahrweiler	Tabelle 8: Daten bei Schulstandorten stimmen mit offiziellen Schulstatistiken des Statistischen Landesamtes nicht überein: GS Bad Breisig wird von Kindern im LK NR derzeit nicht besucht, in der Tabelle wären 10 Schüler aufgelistet. GY Sinzig wird von 4 Schülern besucht, in der Tabelle nicht ausgewiesen. Schulstandort Nonnenwerth fehlt (zu Remagen, Kreis Ahrweiler), GY wird von 200 Schülern SEK I aus dem LK Neuwied besucht (zzgl. 80 Schüler SEK II). Dargestellte Zahlen der Wohnorte variieren erheblich zu den offiziellen Statistiken. Insel-GY Nonnenwerth hat aufgrund der Nähe zu NRW besondere Ferienregelungen, dies gilt es im ÖPNV-Angebot zu berücksichtigen (betrifft v.a. Linie 562).	Die NVP-Analyse bezieht sich auf das Schuljahr 2012/13. Die Verantwortung liegt hier beim AT des Schulstandortes LK Ahrweiler. Evtl. fehlende Fahrten können durch diesen benannt und bestellt werden.
Kreisverwaltung Neuwied, Behindertenbeauftragte	NVP-Entwurf (S. 57/58 und angesprochene Verbesserung der Kommunikations- bzw. Orientierungsstruktur durch Internet-Auftritt, Info-Punkte und Mobilitätszentrale) wird ausdrücklich begrüßt. Derzeitiges ÖPNV-Angebot ist kaum zu durchschauen, Angebot der Mobilitätszentrale in Neuwied ist vielen nicht bekannt.	Wird zur Kenntnis genommen. Die angesprochene ÖPNV-Servicestelle wird vom Unternehmen MVB betrieben.
MVB Mittelrheinischer Verkehrsbetrieb GmbH (Veolia Transdev)	Grundsätzlich: Fortschreibung/Neuaufstellung NVP zugunsten räumlich zusammenhängender Linienbündel als Grundlage wirtschaftlichen Betriebs wird begrüßt. Gewachsene Unternehmensstrukturen können bei der Linienbündelung nur teilweise berücksichtigt werden, tlw. ergeben sich Leistungsverschiebungen zwischen heute tätigen Verkehrsunternehmen und ggf. neuen Mitbewerbern. Plädoyer für kleinere Linienbündel zugunsten kleiner/mittelständiger Verkehrsunternehmen und mehr Flexibilität bei der Gestaltung der Verkehrsleistung.	Die Linienbündel sind in unterschiedlicher Größe gefasst, ähnlich der vorhandenen Unternehmenslandschaft im LK Neuwied. Die Zuordnung der Linien erfolgt v.a. anhand raumstruktureller und betrieblicher Kriterien (Grenzen Verbandsgemeinden, Schuleinzugsbereiche, naturräumliche Grenzen).

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
MVB Mittel- rheinischer Verkehrsbe- trieb GmbH (Veolia Transdev)	Aufgrund rückläufiger Schülerzahlen, Umstellung des Ausgleichs für Schülerbeförderung nach PBefG auf Preis-Preis-Verfahren und geringer Akzeptanz des ÖPNV außerhalb Neuwieds sind deutliche Einnahmeverluste zu erwarten. Kompensationsmaßnahmen sollten finanzielle Auswirkungen eingrenzen – weitere eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen erscheint wg. der Vorzeichen und Wünschen nach Qualitäts- und Komfortverbesserungen kaum realistisch.	Wird zur Kenntnis genommen.
MVB Mittel- rheinischer Verkehrsbe- trieb GmbH (Veolia Transdev)	Netz- und Linienkonzeption: Es sind Modifizierungen und grundlegende Änderungen vorgesehen, z.B. neues Netz Stadtverkehr Neuwied und wesentlich veränderte Wochenendverkehre. Veränderungen sollten auf Basis umfassender Verkehrszählungen erfolgen , tatsächliche Nutzung insb. der Gelegenheitsnutzer ist oft unbekannt.	Wird in der Prüfung zu Festlegung 26 e) aufgegriffen.
Planungsge- meinschaft Mittelrhein- Westerwald	Keine Bedenken zum NVP-Entwurf. Seite 30 (Entwurf zur Anhörung): Es wird auf den RROP-Entwurf 2011 Bezug genommen, der verbindliche RROP ist aus 2006.	Wird zur Kenntnis genommen.
Rhein-Sieg- Kreis	Linie 565: Bad Honnef – Linz: Dem vorgesehenen Maßnahmenkonzept wird zugestimmt.	Wird zur Kenntnis genommen.
Rhein-Sieg- Kreis	Festlegung 12: Zielnetzkonzeption der NVR sieht ab ca. 2020 eine stündliche Durchbindung der S 13 bis Koblenz Hbf (über Stadtmitte) und eine Beschleunigung der RE 8 (über Ehrenbreitstein) vor. <i>[Anm.: Zwischen Neuwied und Koblenz wird die S 13 durch die VIAS-Züge zum exakten 30'-Takt verdichtet.]</i>	Wird im Rahmen der Prüfung zu Festlegung 12 d) berücksichtigt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
Rhein-Sieg-Kreis	<p>Linien 522, 562, 564: Angestrebte Systematisierung wird ausdrücklich begrüßt. Seit 2010 neu vertaktete und besser mit SPNV abgestimmte Fahrpläne und einheitliche Grundbedienungsstandards haben zu Fahrgastzuwächsen geführt.</p> <p>Linie 522 Hennef - Asbach: Zustimmung zu 60'-Takt Mo-Fr und 120'-Takt am Wochenende. Vorschlag: Alle Fahrten einheitlich über Hauptlinienweg führen. Abweichende Fahrten zu Schulzeiten im LK Neuwied (die nicht von/nach Hennef verkehren) sollten in andere Linie überführt werden.</p> <p>Linie 562 Bad Honnef – Asbach: Konsequenz wäre Angebotsumstrukturierung im Rhein-Sieg-Kreis. Um frühzeitige Abstimmung der Maßnahmen wird daher gebeten. Grundsätzliche Ziele: einheitlicher Linienweg und starre Vertaktung.</p> <p>Linie 564 Asbach – Obereip – Eitorf: Heutige Brechung vieler Fahrten an der Landesgrenze vermindert Attraktivität der Linie (Problem: Umsteigemöglichkeit in Obereip wird von elektronische Fahrplanauskunft wg. zu knapper Zeit nicht erfasst). Ab Eitorf schnelle Zuganschlüsse nach Köln, so dass zusätzliche Fahrgäste von Asbach gewonnen werden können. Ziel: grundsätzlich durchgehender Betrieb ab/bis Asbach im 60'-Takt an Mo-Fr. Fahrplanergänzungen müssen nur zur Nebenverkehrszeit durchgeführt werden und sollten daher relativ kostengünstig sein.</p> <p>Linie 522, 562 und 564 (derzeit keinem Linienbündel zugeordnet): Zu den beabsichtigten Qualitätsverträgen und Qualitätskriterien werden weitere Informationen erbeten.</p>	Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die gewünschten Abstimmungen werden zum geeigneten Zeitpunkt zugesichert.
Rhein-Westerwald-Nahverkehr GmbH (DB Regio Bus)	<p>Festlegung 16: Zur Einhaltung des LTTG ist ein Mindestentgelt von 8,50 € zu zahlen, soweit Tariftreue nicht gefordert werden kann. Hinweis, dass im Tarifvertrag das Entgelt durch mehrere Faktoren zustande kommt Brutto-Stundenlohn ist lediglich ein Bestandteil. Bitte um Erläuterung bzw. Klarstellung, für welche Anwendungsfälle (Lenkzeit, Vorbereitungszeiten, Pausen) lediglich ein Mindestentgelt gefordert werden könnte.</p>	Es gelten die Vorgaben des LTTG. Die Ausgestaltung obliegt dem Aufgabenträger im Rahmen der jeweiligen Wettbewerbsverfahren.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
Rhein- Westerwald- Nahverkehr GmbH (DB Regio Bus) Zickenheiner GmbH	<p>Festlegung 15: Abschluss eines Qualitätssicherungsvertrages mit der VRM GmbH ist vorgesehen, VRM ist aber kein Aufgabenträger des ÖPNV – problematisch, weil lt. PBefG Vertragsabschluss mit einem Dritten als Genehmigungsvoraussetzung nicht vorgesehen. Unwägbares Risiko, da Inhalte des Vertrages noch nicht bekannt sind.</p> <p>Bitte um detaillierte Informationen über den Vertragsinhalt. Wann werden Verkehrsunternehmen in Kenntnis gesetzt? Wird der Inhalt des Vertrages Gegenstand des NVP?</p>	Der LK Neuwied als Aufgabenträger kann, z.B. im Rahmen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages, quantitative und qualitative Vorgaben treffen. Gemäß § 13 Abs. 2a PBefG ist eine Genehmigung zu versagen, wenn die in der Vorabkennzeichnung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt sind. Die Inhalte werden im jeweiligen Wettbewerbsverfahren festgelegt und bekanntgemacht.
Rhein- Westerwald- Nahverkehr GmbH (DB Regio Bus)	Festlegung 15: Anregung, im Qualitätsvertrag neben dem einheitlichen Verbundtarif auch einheitliche Vertriebsangebote vorzuhalten (z.B. Anerkennung der Tickets durch andere Verkehrsunternehmen durch Gültigkeitsprüfung des Fahrausweises) und Insellösungen beim Vertrieb im Verbund zu vermeiden.	Anregung wird an VRM weitergeleitet.
Rhein- Westerwald- Nahverkehr GmbH (DB Regio Bus)	Linienbündelung: Zahl der Bündel sollte reduziert werden, um wirtschaftlich bessere Ergebnisse erreichen zu können. Ziel: Zusammenfassung wirtschaftlich attraktiver Linien mit defizitären Linien in einem möglichst großen Bündel mit dem Ergebnis des geringsten Zuschussbedarfs bzw. Kosten für die Allgemeinheit.	Die Linienbündel sind in unterschiedlicher Größe gefasst, ähnlich der vorhandenen Unternehmenslandschaft im LK Neuwied. Die Zuordnung der Linien erfolgt v.a. anhand raumstruktureller und betrieblicher Kriterien (Grenzen Verbandsgemeinden, Schuleinzugsbereiche, naturräumliche Grenzen).
Rhein- Westerwald- Nahverkehr GmbH (DB Regio Bus)	Linie 141 Altenkirchen – Koblenz: Linie wurde gänzlich vernachlässigt. Aussagen zur künftigen Netzkonzeption fehlen. Auch im NVP des LK Altenkirchen ist diese Linie nicht enthalten.	Linie wird noch in den NVP Neuwied aufgenommen.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
Stadtverwaltung Neuwied	<p>Grundsätzlich positive Bewertung des NVP, v.a. Lini- enbündelung für den Stadtverkehr, Anpassung von Genehmigungslaufzeiten, erweiterte Bedienungsstan- dards und perspektivische Optimierung des Stadtbus- netzes.</p> <p>Festlegung 5 und 8: Netzhierarchisierungen und Be- dienungsstandard sollten mit Blick auf Neuvergabe des Stadtbusnetzes 2021 auf das neue Liniennetz lt. Fest- legung 26 bzw. Karte 11 übertragen werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird bei Realisierung eines neuen Linien- netzes berücksichtigt.</p>
Stadtverwaltung Neuwied	<p>Kap. 4.2/Festlegung 1b): Förderung und Ausbau des ÖPNV innerhalb Stadtgebiet Neuwied mit Zielsetzung „...eines Vorrangsystems vor dem motorisierten Indi- vidualverkehr...“ wird bis auf weiteres als unrealistisch eingestuft. Gründe: aktuell vermutlich unterdurch- schnittlicher ÖPNV-Anteil (Modal split), Fehlen eines schienengebundenen Angebotes, disperse Siedlungs- struktur.</p>	<p>Der RROP-Entwurf 2011 weist unter G 119 (S. 59) für den „hochverdichteten Raum Koblenz/ Neu- wied“ den Vorzug des Ausbaus des ÖV (Schiene, Straße, Wasser) vor dem weiteren Ausbau des Straßennetzes aus.</p>
Stadtverwaltung Neuwied	<p>Kap. 4.3.2/Festlegung 6b) + 4.3.3/7b) i.V. m. Tabelle 14: Hinweis auf B-Plan-Verfahren im Umfeld des Hal- tepunktes Engers; Ziel: Umsetzung einer verbesserten Bus-Anfahrt, eines P+R-Platzes und einer B+R-Anlage auf dem ehemaligen Güter-Bf-Gelände. Bahnhof En- gers sollte daher als Verknüpfungspunkt (Linie R8/Stadtbus) und als Schnittstelle P+R/B+R aufgeführt werden.</p>	<p>Wird in den NVP aufgenommen.</p>
Stadtverwaltung Neuwied	<p>Kap. 4.5.2/Festlegung 12d): Bei Prüfung für einen möglichen 30.Min-Takt auf der rechten Rheinstrecke mit Halt an allen Bahnhöfen Berücksichtigung der längeren Fahrzeiten als möglicher Negativaspekt (heu- te vergleichsweise zügige Verbindung nach Köln mit RE)</p>	<p>Wird im Rahmen der Prüfung berücksich- tigt.</p>
Stadtverwaltung Neuwied	<p>Kap. 5.4/Festlegung 25a) und b): Einstufung der Linie 58 als Ergänzung zum Hauptnetz im Widerspruch zur Netzhierarchisierung in Kap. 4.3.1/Festlegung 5b) i.V.m. Tabelle 13 mit Zuordnung der Linie zum Haupt- netz. Letztgenannte Festlegung scheint schlüssiger.</p>	<p>Wird korrigiert.</p>
Stadtverwaltung Neuwied	<p>Kap. 5.6/Festlegung 30: Ergänzend zu den Hinweisen zur Barrierefreiheit wird Kennzeichnung des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen auf einzelnen Fahrten bzw. Linien im Fahrplan empfohlen.</p>	<p>Wird ergänzt bei Festlegung 30 b).</p>
VCD Mittel- rhein e.V.	<p>Vor Festlegung 8a) einfügen: „Der ÖPNV soll auch eine Alternative zum Autofahren sein und nicht nur eine zum daheim bleiben. In Städten mit Stadtbus sollen nur wenige Haushalte noch ein Kfz haben müssen, und in den anderen Gebieten sollen die Haushalte nur mit einem Kfz auskommen können.“</p>	<p>Die Rolle des ÖPNV vs. MIV wird bereits in den Festlegungen 1 b)-d) angespro- chen.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
VCD Mittel- rhein e.V.	Festlegung 10: Es fehlen die Buchstaben a) und b). Zugang zu den Halten der Neubaustrecke in Montabaur und Bonn/Siegburg ermöglichen.	Wird korrigiert. Kann aufgrund der Reiseweite und Lage in Nachbarkreisen nur im Rahmen des regionalen Netzes durch den ZV SPNV Nord realisiert wer- den.
VCD Mittel- rhein e.V.	Festlegung 7b): B+R-Abstellanlagen müssen Wetter- schutz bieten. Schutz vor Vandalismus zumindest bei Anlagen mit Nacht- oder Wochenendabstellung.	Wird als Empfehlung ergänzt.
VCD Mittel- rhein e.V.	Abbildung 8: Einrichtung eines Taktknotens Linz zur halben Stunde würde den Verkehr zwischen Neuwied und Linz um ca. 11 Minuten verzögern.	Die dargestellten Abfahrtsminuten entsprechen dem ITF-Konzept (Takt- fahrplan) zum Rhein- land-Pfalz-Takt 2015.
VCD Mittel- rhein e.V.	Festlegung 21: Linie 131 Neuwied – Asbach soll durch- gebunden werden (derzeit Umstieg in Neustadt erfor- derlich).	Die Durchbindung ist spätestens ab der Neukonzessionierung Dezember 2023 im Rahmen des Regioli- nien-Konzepts vorge- sehen.
VCD Mittel- rhein e.V.	Festlegung 32: Anwendung des „Luftlinienprinzips“ bei der Fahrpreisermittlung aufgrund der Tarifwaben- struktur	Weiterleitung an VRM-Ebene wird geprüft.
Verbandsge- meindever- waltung Asbach	Situation der Auszubildenden: Hinweis auf mangelhafte/ keine Busverbindungen für Auszubildende, z.B. nach Windhagen. In diesem Zusammenhang Verweis auf Festlegung 24 f) . Abfrage der Auszubildenden-Zahlen bei der IHK ist nicht erfolgt. Große Arbeitnehmer sollten deutlicher dokumentiert werden, ggf. in einer unabhängigen Karte (nicht zu- sammen mit übrigen ÖPNV-relevanten Zielen).	Anbindung Windha- gens wird perspekti- visch (2018-2020) deutlich verbessert. Abgefragte IHK- Daten wurden bisher nicht zur Verfügung gestellt. Die Abfrage des ÖPNV-Bedarfs bei Auszubildenden in der VG Asbach verlief negativ.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
Verbandsge- meindever- waltung Asbach	<p>Anbindung für alle 136 Orte der VG: Verweis auf hohe Einwohnerzahl (22.000 EW) trotz geringer Siedlungsdichte. VG ist durch Bevölkerungsrückgang und Randlage im Kreis schlechter versorgt. Verweis auf hohe Kfz-Dichte und hohes Aufkommen im MIV. Anregung zum Einsatz kleinerer Fahrzeuge vor alternativen Bedienungsformen.</p> <p>Festlegung 24 n) genügt allein nicht mit Blick auf Verkehre nach/von NRW, insbesondere betreffend die OG Buchholz.</p> <p>Festlegung 19 a) entspricht nicht der Realität („an 7 Tagen in der Woche“).</p> <p>RegioLinien-Konzept nimmt die OG Buchholz völlig aus, nur „optional lokale Netzergänzung“. Einwohner bleiben ohne Anbindung an RegioLinie nach NRW, Zubringersystem nach Asbach hilft nicht.</p> <p>Taktknoten in Asbach für Buchholz weniger attraktiv, besser stattdessen Aufwertung der Linie 522.</p> <p>AST-Systeme dürfen sich nicht kompliziert gestalten (umständliches Angebot, Nutzungsbeschränkungen) sondern müssen fahrgastfreundlich sein.</p> <p>Verweis auf fehlenden zentralen Einkaufsstandort in der OG Buchholz.</p>	<p>Anforderungen werden im NVP aufgegriffen (s. Festlegung 24 n)).</p> <p>Festlegung schließt das nicht aus.</p> <p>Festlegung 19 a) bezieht sich auf die Zukunft, wird deutlicher formuliert.</p> <p>Der Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Gänze bedarf einer eigenständigen Betrachtung, insb. im Hinblick auf Finanzierung und Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis (NRW).</p>
Verbandsge- meindever- waltung Asbach	<p>Anbindung an LK Altenkirchen: Verbindung zwischen VG Asbach und Kreis AK (VG Flammersfeld) wird nicht thematisiert, erhebliche Umwege und Umsteigevorgänge sind erforderlich.</p>	<p>RegioLinien-Konzept präferiert Querverbindung Neustadt – Horhausen.</p>
Verbandsge- meindever- waltung Asbach	<p>Anbindung Richtung NRW: Erreichbarkeit von Neuwied hat für die VG Asbach wenig Priorität, stattdessen die Zielorte im benachbarten NRW.</p> <p>Schnellere Anbindung an den SPNV (rechte Rheinstraße) wichtig.</p> <p>Prüfung der Tarifgestaltung im Grenzbereich zu NRW (kurze VRM-Fahrten teurer als Haustarif bei Fahrten von/nach NRW). Taxifahrten sind für kleine Gruppen oft günstiger als der ÖPNV.</p>	<p>Siehe Festlegung 24 a) und b)</p>
Verbandsge- meindever- waltung Asbach	<p>Lesbarkeit NVP: Bitte um Erläuterung der Abkürzungen bzw. Ergänzung eines Abkürzungsverzeichnisses.</p>	<p>Wird ergänzt.</p>
Verbandsge- meindever- waltung Bad Hönningen	<p>Hinweis auf Neueröffnung DJH 2015 in Leutesdorf: RE sollte daher künftig in Leutesdorf halten, zumal dieser auch am Flughafen Köln/Bonn hält.</p>	<p>Zusätzlicher RE-Halt nicht sinnvoll, RE soll insgesamt beschleunigt werden.</p>
Verbandsge- meindever- waltung Bad Hönningen	<p>Fortsetzung der Bemühungen um Einführung eines regionalen Gästetickets für alle Gäste im LK Neuwied wird angeregt.</p>	<p>Anregung wird unterstützt.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
Verbandsge- meindever- waltung Bad Hönningen	Einführung eines Halbstundentaktes im SPNV für alle Halte im Gebiet der VG.	S. Festlegung 12 d)
Verbandsge- meindever- waltung Dierdorf	Linie 117: Anregung, diese in Bendorf an das KEVAG-Netz (Haltestelle Linie 8) anzubinden.	Wird als Anregung im Rahmen des Konzept ÖPNV RLP Nord geprüft.
Verbandsge- meindever- waltung Linz	Index mit alphabetischer Reihenfolge der Gemein- den: Platzierung ganz vorne im Plan gewünscht. Ergänzung der Liniennummer(n) jeweils hinter der Gemeinde für Lesbarkeit von Vorteil.	Ist in den Verbundfahrplanbüchern enthalten (Orte-Linien-Verzeichnis).
Verbandsge- meindever- waltung Linz	Tarif: Gültigkeit von Kurzstreckenfahrkarten (5 Fahrten). Regelung sollte gefunden werden, die Gültigkeit der Fahrkarte ab Kasbach über Bahnhof Linz bis zum Krankenhaus erlaubt.	Angebot „Kurzstrecke“ ist im VRM nicht vorhanden.
ver.di Bezirk Koblenz	Sozialstandards für Fahrpersonal sollten im NVP festgeschrieben werden, insbesondere bei Betreiberwechsel (Betriebsübergänge). Anwendung des Landestariftreugesetzes ist nur knapp abgehandelt; Handlungshilfen und Mustertexte von der Servicestelle des Ministeriums wurden nicht berücksichtigt.	Thematik speziell ist nicht Aufgabe des NVP. Der Verweis auf die Einhaltung der Bestimmungen des Landestariftreugesetzes ist ausreichend.
VRS Ver- kehrsverbund Rhein-Sieg	Kapitel 2.2.6: Empfehlung, Formulierungen zum VRS-Tarif wie folgt anzupassen: „... Im SPNV auf der rechten Rheinstrecke (Linie RE 8 und RB 27) gilt im Bereich des Kreises zusätzlich der Tarif des benachbarten Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) für die Verbundgrenze überschreitenden Fahrten in das erweiterte VRS-Netz. Darüber hinaus gilt der VRS-Tarif im Binnenverkehr zwischen den Haltepunkten Linz Bf., Erpel und Unkel. Im Busverkehr gilt der VRS-Tarif auf allen die Landesgrenze überschreitenden Buslinien (Linie 565, 562, 539) für Fahrten zwischen dem Landkreis Neuwied und dem erweiterten VRS-Netz sowie auf den Linien 565 (auf dem Streckenabschnitt zwischen Linz Bf. und Rheinbreitbach), der VRM-Tarif gilt auf den Linien 133 und 134 im Binnenverkehr. Im grenzüberschreitenden Verkehr ausgegebene VRS-Zeitfahrausweise werden innerhalb der jeweiligen Geltungsbereichs auch für Binnenverkehrsfahrkarten im VRM-Gebiet anerkannt.“	Wird ergänzt.
Zickenheiner GmbH	Grundsätzlich: Absicht des Landkreises einer Weiterentwicklung des straßengebunden ÖPNV und einer zukunftsorientierten Planung für den ländlich strukturierten Landkreis wird begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort des LK Neuwied
Zickenheiner GmbH	Analyse: Es wurden als Basis Bestandsdaten des ÖPNV-Fahrplanes 2013 genutzt und fortgeschrieben, ohne bekannte Prognosen zu Finanzierungs-, Struktur- und Bevölkerungsdaten zu beachten (sinkende Schülerzahlen, neuer Preis-Preis-Ausgleich bei der Schülerbeförderung in Rheinland-Pfalz, alternde/schwindende Bevölkerung).	Siehe Kapitel 3. Preis-Preis-Thematik wird ergänzt.
Zickenheiner GmbH	Prognose: Demographische Entwicklung verursacht jährlich deutliche Reduzierung der Tariferlöse. Bisherige ÖPNV-Qualität im LK – meist entsprechend dem Nachbarortslinienverkehr mit durchschnittlich 12 Fahrten/Tag – kann weiterhin eigenwirtschaftlich nur bei Tarifierhöhung und/oder Reduzierung des Fahrplanangebotes aufrecht erhalten werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Zickenheiner GmbH	Finanzierung: Nachweis der Finanzierung des Verkehrsangebotes nach § 8 (2) NVG in Verbindung mit § 9 NVG fehlt.	Wurde nachgereicht/ wird im NVP-Bericht ergänzt.
Zickenheiner GmbH	Linienbündelung: Vorgesehene Linienbündel erschweren Beteiligung an Genehmigungswettbewerb und führen zu gemeinwirtschaftlichen Strukturen mit Folge EU-weiter Ausschreibungen.	Die Linienbündel sind in unterschiedlicher Größe gefasst, ähnlich der vorhandenen Unternehmenslandschaft im LK Neuwied. Die Zuordnung der Linien erfolgt v.a. anhand raumstruktureller und betrieblicher Kriterien (Grenzen Verbandsgemeinden, Schuleinzugsbereiche, naturräumliche Grenzen).

D Anhang erweitertes informelles Beteiligungsverfahren

Als Auftakt für eine kontinuierliche Bürgerbeteiligung bei der Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Neuwied wurde der NVP-Entwurf zusätzlich zum formalen Anhörungsverfahren zur Kenntnisnahme und für Stellungnahmen durch die Öffentlichkeit ausgelegt bzw. über die Internetpräsenz der Kreisverwaltung bereitgestellt. In der Zeit vom 30. Juli 2014 bis 12. September 2014 konnte jedermann entsprechende Rückmeldungen geben. Gleichzeitig wurde den Verkehrsunternehmen und Gemeinden Gelegenheit für ergänzende Rückmeldungen gegeben.

Im Gegensatz zur formalen Anhörung wurden die Eingaben dieser Beteiligungsrunde nicht durch die Kreisverwaltung kommentiert bzw. zur Aufnahme in den NVP abgewogen. Es werden jedoch alle eingegangenen Beiträge auf diesem Weg den politischen Gremien nachrichtlich zur Kenntnis gegeben.

Bürgerbeteiligung Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Bemerkungen
Bürgerin/ Bürger	<p>Einrichtung fehlender Bahnhaltepunkte: Bendorf, Irlich/Feldkirchen, Industriegebiete/Heimbach-Weis, Niederbieber (Deichwelle)</p> <p>Verlängerung Rheingau-Linie bis Linz (Rhein)</p> <p>Tarif: Job-Tickets für alle (verbilligte Fahrkarten zum Arbeitsplatz)</p> <p>Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken: im Westerwald (und einige außerhalb LK Neuwied)</p> <p>Mängel ÖPNV-Neuwied: Tagsüber nur Stundentakt oder unregelmäßiger 20/40-Takt unzumutbar. Lange Umsteigezeiten, z.B. Feldkirchen – Distelfeld 50 min. Keine Rückverbindung abends, z.B. ab 20 Uhr nach Feldkirchen fährt kein Bus mehr.</p>	
Bürgerin, Neuwied	<p>Ungünstige Linienführung mehrerer Linien in beiden Fahrrichtungen auf dem Heddesdorfer Berg wegen der vielen Schulen. Linienführung sollte teilweise erhalten bleiben (Linien 53, 103), aber zumindest für jede zweite Fahrt Linie 55 geändert werden: Dierdorfer Straße – Konrad-Adenauer-Straße NEU bis Beverwyker Ring mit neuer Haltestelle in Höhe Falkenstraße; Einrichtung neuer Verbindungs-Fußweg zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Güstrower Straße oberhalb Häuserzeile „GSG“- und „Gaddum“-Häuser.</p> <p>Bessere Anschlüsse und Verbindungen in den Westerwald und ins Wiedtal auch an den Wochenenden (für Wandern und Tourismus) gewünscht.</p> <p>Fahrplanaushänge oft sehr unübersichtlich und zu hoch aufgehängt.</p>	

Bürgerbeteiligung Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Bemerkungen
<p>Fa. Martin Becker GmbH & Co. KG</p>	<p>Neue Allgemeine Vorschrift im VRM: Definiert noch deutlicher als bisher die Ausgleichspflicht der Aufgabenträger, wenn der Verbundtarif als Höchsttarif nicht kostendeckend ist.</p> <p>Preis-Preis-Ausgleich für die Schülerbeförderung: Pflicht der Überkompensationskontrolle kann im Ergebnis auch zum Vorliegen einer Unterkompensation führen (d.h. der angewendete Verbundtarif als Höchsttarif deckt nicht die Kosten der Verkehrsleistung und sorgt nicht für einen angemessenen Gewinn gem. § 39 PBefG). Dies wird auch im LK Neuwied so sein.</p> <p>Definition angemessener Gewinn gem. § 39 PBefG: Mit Notifizierung des Preis-Preis-Ausgleichs wurde dieser durch die EU für Rheinland-Pfalz mit 6,5% festgelegt (Kostenrendite unter Berücksichtigung kalkulatorischer Elemente, z.B. Zinsen).</p> <p>Ausgleichsleistungen für Anwendung des nicht kostendeckenden VRS-Tarifs auf einigen unserer Linien: VRS-Tarif ist in Konzessionen auferlegt als verbindlicher Höchsttarif auf einigen Strecken im LK Neuwied. VRS-Tarif ist (offiziell) nicht kostendeckend, es können keine Gewinne erwirtschaftet werden. Dies führt ebenfalls zu Ausgleichspflicht, oder es käme nur eine durchgehende Anwendung des VRM-Tarifs in Betracht.</p> <p>Frage: Sind zu Ausweitungen der Verkehrsleistungen, die in km, angegeben sind, Fahrpläne erstellt worden? Verkehrsleistungen an Sa und So sind mit deutlichen Preisaufschlägen zu versehen.</p> <p>Frage: Wird es neue Anforderungen an Fahrzeuge geben (100% Niederflur, Klimaanlage, Schadstoffklasse)? Fixkostenblock der Kalkulation wird deutlich ansteigen.</p> <p>Frage Linie 564: Es werden nur Personal- und Wegekosten in einen verminderten km-Satz eingerechnet. Wir halten den Ansatz von ... für zu gering und schlagen eine Kalkulationsgröße von ... vor.</p> <p>Frage Linie 294: Wie ist Mehrleistung Rufbau mit ... zu verstehen? Rufbus verursacht hohe Fixkosten durch Bereitschaftszeiten, während variable Kosten bei niedriger Nutzungsrate gering sind.</p> <p>Frage Linie 565: Ist der Taxibus (Erpel – Bruchhausen) mit in die Kalkulation eingeflossen. Wir halten Grundlage für zu niedrig.</p> <p>Frage Linie 539: Sind keine Änderungen vorgesehen oder wird die Linie gar eingestellt?</p> <p>Insgesamt werden kalkulatorische Ansätze für etwas zu optimistisch gehalten.</p>	

Bürgerbeteiligung Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Bemerkungen
<p>Heimat- und Verschönerungsverein Feldkirchen e.V.</p>	<p>Busverbindung zwischen NR-Bahnhof und Feldkirchen: Fährt unter der gleichen Liniennummer abwechselnd nach Gönnersdorf/Fahrer Straße und zum Hüllenberg. Vorschlag: Zwei verschiedene Liniennummern vergeben, um Verwechslungen auszuschließen, z.B. Linie 56 (Fahrten bis Fahrer Straße) und Linie 76 (bis Hüllenberg).</p> <p>Mängel: Nur noch einzelne Fahrten zwischen Haltestelle Wollendorf und Neuwied, Direktverbindung taucht im Fahrplanhinweis nicht auf.</p> <p>Verbindung zwischen Feldkirchen und dem alten Ortskern Irlich existiert nicht mehr (betroffene Menschen u.a. im Seniorenheim Haltestelle Büng).</p> <p>Verbindung nach Rodenbach, Segendorf und Niederbieber von Feldkirchen aus nur noch über Neuwieder Innenstadt möglich.</p> <p>Vorschlag: Wiederbelebung der früheren Linie 9/19 Innenstadt – Niederbieber – Rodenbach – Feldkirchen - Irlich – Innenstadt; Bedienung Wollendorf – Neuwied ganztägig im 2-Stunden-Takt; Verdichtung durch Linie 9/19 ebenfalls im 2-Stunden-Takt.</p> <p>Um Erhalt der Linie 56 zwischen Gönnersdorf und Hüllenberg trotz tagsüber geringer Fahrgastzahlen wird gebeten.</p>	
<p>Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft</p>	<p>Angebotserweiterungen auf den Linien 562, 564 und 565 ab den Jahren 2016 bzw. 2018: Aufgrund der grenzüberschreitenden Linien (RLP/NRW) erfolgt Hinweis darauf, dass der Rhein-Sieg-Kreis als zuständiger Aufgabenträger zu beteiligen ist.</p>	
<p>Stadtwerke Bonn</p>	<p>Konzeption Ortsverkehr Unkel – Datenbasis: Zahlen für Linie 133 nicht richtig. Mo-Fr/Sa/So verfügt die Linie 133 über 7,5/0/0 Fahrten. Falls das AST 586 der Stadt Bad Honnef gemeint ist, das Fahrgäste nach Rheinbreitbach und Breite Heide bringt, dies verfügt über 16/16/16 Fahrten.</p> <p>Konzeption Ortsverkehr Unkel – Neukonzeption: Neukonzeption der Linie 134 ist vollkommen überdimensioniert!</p> <p>Zoo-Linie in Neuwied: Entsprechende Linie wurde vor einigen Jahren bereits probenhalber eingerichtet und nach Ablauf der Probezeit mangelnder Fahrgastzahlen wieder eingestellt (ein eigenwirtschaftlicher Betrieb scheint kaum abbildbar).</p> <p>Finanzierungsverantwortlichkeiten: Bei einigen Maßnahmen, insbesondere 24 d), h), i), k), 25 c), 26 a), d), e) finden sich auch Verkehrsunternehmen wieder. Finanzierungsverantwortung bei vom Kreis gewünschten Linienerweiterungen kann grundsätzlich nicht bei den Verkehrsunternehmen liegen, wenn die Eigenwirtschaftlichkeit nicht sichergestellt werden kann.</p>	<p>Missverständnis? Es wurden offensichtlich Fahrtenpaare mit Fahrten verwechselt.</p>

Bürgerbeteiligung Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Bemerkungen
Stadtverwaltung Neuwied	<p>Finanzierung ÖPNV: Unter Berücksichtigung laufendes Haushaltssicherungskonzept ist es der Stadt nicht möglich, freiwillige Leistungen für unmittelbare Kostenbeteiligung an ÖPNV-Angeboten bzw. Ausstattung von Fahrzeugen zu erbringen.</p> <p>Ergänzungen von Linienangeboten im Stadtgebiet werden grundsätzlich positiv aufgenommen, Voraussetzung ist jedoch die Kostenneutralität der Konzepte (z.B. des VRM).</p> <p>Durchaus bereit ist die Stadt bei der Erbringung baulicher Maßnahmen im Bereich Infrastruktur (Haltestellen, Haltestellen-Ausstattung, Busbeschleunigung, sofern solche Maßnahmen förderfähig sind (z.B. ZOB Bahnhof oder Zentrale Haltestelle Marktstraße)</p> <p>Für darüber hinaus gehende Kosten sehen wir die Zuständigkeit beim Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV. Einer mittelbaren Kostenbeteiligung über die Kreisumlage kann und wird sich die Stadt nicht entziehen, wenn entsprechende Beschlüsse gefasst werden.</p>	
Verkehrs- und Verschönerungsver- ein Leutesdorf e.V.	<p>Anbindung der neuen Jugendherberge Kloster Leutesdorf an den Stadtverkehr Neuwied aufgrund der vielfältigen Angebote im Stadtgebiet Neuwied.</p> <p>Einführung einer Gästekarte zur kostenlosen ÖPNV-Nutzung.</p>	
Zickenheiner GmbH	<p>Erwartet wird für das vorgestellte ÖPNV-Konzept (wg. demographie-bedingtem Rückgang der Tarifeinnahmen, Reduzierung Ausgleichsleistungen für Schülerverkehr, Zusatzkosten für Erweiterung der Hauptliniennetze sowie den Aufbau alternativer Bedienungsformen) zusätzlicher Finanzierungsbedarf von 15 Prozent pro Jahr bezogen auf das Gesamtkostenvolumen von ca. 15 Mio. Euro mit jährlich steigender Tendenz.</p> <p>Es wird die Notwendigkeit gesehen, das Bündelungskonzept einvernehmlich zu verabreden. Die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden, weil die finanziellen Auswirkungen pro Linienbündel nicht berechnet sind.</p> <p>Gemäß novelliertem PBefG in § 8 (4) wird dem eigenwirtschaftlichen Verkehr Vorrang eingeräumt. Im NVP-Entwurf wird der Weg gesehen, die Eigenwirtschaftlichkeit zu vernichten und Gemeinwirtschaftlichkeit des Linienverkehrs mit unkalkulierbar hohen Kosten einzuführen.</p>	