

**VCD Niedersachsen**

**3. Bahnkongress Niedersachsen**

**„Aktuelle Bahn + Güterverkehr“**

**Regionalisierung in Rheinland-Pfalz**

**Bilanz und Perspektiven**

**des**

**Rheinland-Pfalz-Taktes**

**Aspekte zur Entwicklung des SPNV/ÖPNV eines Bundeslandes**

**Hannover**

**28. April 2005**

**Werner Schreiner**

**Direktor**

**des**

**Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr**

**Rheinland-Pfalz Süd**

**Geschäftsbereichsleiter Planung**

**und**

**Leistungsangebot**

**der**

**Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH**

**- Es gilt das gesprochene Wort -**

Anrede,

die Geschichte des ÖPNV/SPNV in Rheinland-Pfalz ist bis ins Jahr 1986 weitestgehend eine Geschichte des Stillstandes – oder im Schienenpersonennahverkehr - dezidiert eine Geschichte des „Rückschritts“ öffentlicher Verkehrsangebote.

Dies hängt mit mehreren Faktoren zusammen:

Zum Einen mit der geografischen und wirtschaftspolitischen Situation. Das Flächenland Rheinland-Pfalz verfügt nur über wenige Bereiche, in denen sich der SPNV oder ÖPNV nach Auffassung der Unternehmen „lohnte“, wo mehr befördert wurde, als nur „Zwangskunden“; zum Anderen mit der Phantasielosigkeit der Politik, die den pseudo-betriebswirtschaftlichen Überlegungen der damaligen Deutschen Bundesbahn und ihrer Tochterunternehmen nichts entgegenzusetzen hatte.

Nur in wenigen Landesbereichen, insbesondere aber in der Pfalz, gab es kommunalinitiierte Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV/SPNV. Dies geschah z.B. im Bereich des Landkreises Bad Dürkheim wo 1977/78 das so genannte Verkehrsmodell „Mittlere Weinstraße“ initiiert wurde, das auf ein betrieblich und tariflich abgestimmtes Bus-Schiene-Modell (ohne Parallelverkehre) setzte.

Im Bereich des Donnersbergkreises wurde mit dem so genannten „Donnersberg-Verkehrs-Modell“ (1984) versucht, durch eine Vernetzung der Busverkehre den weitestgehend „schienenfreien“ Landkreis für den ÖPNV zu erschließen.

Beide Modelle trugen mit ihren Erfahrungen zur Entwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes bei und schufen Voraussetzungen, die es ermöglichten, Verkehrsangebote in kommunaler Zusammenarbeit zu gestalten.

So werden Bilanz und Perspektiven des ÖPNV/SPNV und des Rheinland-Pfalz-Taktes vor allem durch Vorhaben beeinflusst, die in der Pfalz ihren Ausgang im kommunalen Bereich nahmen, dann durch die Landespolitik unterstützt wurden und als Vorbild dazu dienten, im gesamten Bereich des Landes Rheinland-Pfalz ein SPNV- und ÖPNV-System in Gang zu setzen, das heute im Vergleich zu den anderen Bundesländern eine herausragende Stellung einnimmt. Diese Vorreiterrolle hat sich natürlich auch im Angebot und seiner Gestaltung niedergeschlagen. Finanzielle Schwierigkeiten und Differenzen in der Ausbildung zukunftsweisender Angebote führen heute dazu, dass durch das Schüren von regionalen Neidkomplexen Diskussionen über

Entwicklungen angezettelt werden, die nicht dazu dienen, den Rheinland-Pfalz-Takt weiterzuentwickeln, sondern die zur Aufgabe haben, im Zeichen knapper Kassen Entscheidungen zu verhindern. Solche Dinge sind in einem Zweckverband immer auch dann erfolgreich, wenn es Mitglieder gibt, die sich von Natur aus immer benachteiligt fühlen, obwohl sie sich selbst kaum engagieren. Es bleibt also abzuwarten und wird aufmerksam zu beobachten sein, wie sich hier die zukünftigen Entwicklungen gestalten.

Dass es in der Pfalz ein besonderes Engagement für den ÖPNV und SPNV gibt, ist in einer langjährigen Tradition zu suchen, die teilweise bereits in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg begann und nach den Wirren des Zweiten Weltkrieges wieder aufgenommen wurde. Dieses Engagement führte dann auch dazu, dass in Rheinland-Pfalz das eben erwähnte Interessen- und Leistungsgefälle im ÖPNV/SPNV entstand.

Lassen Sie mich kurz einige Punkte aus dem kommunalen Engagement erwähnen, die für den weiteren Ausbau des ÖPNV und des Rheinland-Pfalz-Taktes von herausragender Bedeutung waren:

Bereits in den siebziger Jahren hat sich der Landkreis Bad Dürkheim zusammen mit der Stadt Neustadt/Weinstraße entschlossen, der Deutschen Bundesbahn das Verkehrskonzept „Mittlere Weinstraße“ vorzuschlagen und sich für eine differenzierte Betrachtung im ÖPNV/SPNV stark zu machen. Dieses Engagement hat weitere Streckenstilllegungen in der Pfalz so gut wie verhindert. Die Gemeinden entlang der Deutschen Weinstraße haben die Chance genutzt, im Zusammenhang mit der Einführung des Verkehrsmodells abgestimmte Verkehrs- und Tarifkonzepte zu schaffen, um den ÖPNV und den Tourismus weiterzuentwickeln.

Seit Beginn der siebziger Jahre gab es darüber hinaus Bemühungen im Bereich der Region Rhein-Neckar einen Tarifverbund als Verkehrsverbund zu gründen. Dieser Zusammenschluss, der sich auch heute im wesentlichen tariflichen Fragen widmet, konnte 1984 mit einem Gemeinschaftstarif für Zeitkarten und ab 1989 als Verkehrsverbund Rhein-Neckar ganz wesentlich zur positiven Entwicklung des ÖPNV/SPNV beitragen. Als „Plattform der Gemeinsamkeiten“ hat der VRN inzwischen in drei Bundesländern eine hervorragende Kompetenz für den ÖPNV gewonnen und mit dem Projekt der S-Bahn Rhein-Neckar seine Managementqualitäten bewiesen.

Die beiden Komponenten, kommunales Engagement und tariflich attraktive Angebote, haben in den Jahren 1990/1991 zur Einführung kommunal finanzierter Sonntagsverkehre im Bereich des Landkreises

Bad Dürkheim und des Donnersbergkreises geführt, die später in ihrer Nachfrageentwicklung und in ihrem abgestimmten Angebot auch als Modellfall für die Wiedereinführung von Wochenendverkehren im Bereich des Rheinland-Pfalz-Taktes dienten. Gleichzeitig wurden die grundlegenden Voraussetzungen für die Reaktivierung von Bahnstrecken geschaffen.

Als im Jahre 1993 die damalige Deutsche Bundesbahn zusammen mit verschiedenen Bundesländern das Pilotprojekt „Integraler Taktfahrplan“ ausarbeitete und die Schweizer Firma „sma“ dazu auch ein Nachfragekonzept erstellte, entschloss sich das Land Rheinland-Pfalz im Hinblick auf die anstehende Regionalisierung des ÖPNV sehr schnell, ein solches Verkehrsangebot umzusetzen. Der Rheinland-Pfalz-Takt wurde kreiert, in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau habe ich das Projekt als Projektmanager nicht nur im Raum der Pfalz, sondern auch in Rheinhessen umgesetzt.

Der Start des Rheinland-Pfalz-Taktes in der Pfalz im Jahre 1994 führte durch seinen Erfolg zu einer schrittweise landesweiten Einführung des Angebotes und zur Weiterentwicklung des Projektes.

Mit dem Nahverkehrsgesetz des Jahres 1995 wurden die Voraussetzungen für einen kommunal-orientierten ÖPNV/SPNV geschaffen und durch die Gründung der Zweckverbände diese Aufgaben auch regional verankert. Im Vergleich zu den anderen Bundesländern wurde eine Organisation geschaffen, die es möglich macht bürgernah und schnell Projekte umzusetzen und in Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften ÖPNV und SPNV zusammenzuführen.

Diese Entwicklungen haben auch dazu geführt, dass im Bereich der Pfalz 11 Schienenstrecken für den SPNV reaktiviert werden konnten und zugleich die Busangebote in diesem Bereich auf die Bahnlinien ausgerichtet wurden. Die reaktivierten Strecken wurden jeweils in den Rheinland-Pfalz-Takt einbezogen:

1994	Grünstadt – Eisenberg
1995	Grünstadt – Monsheim
1995	Eisenberg – Ramsen
1995	Winden – Bad Bergzabern
1996	Kaiserslautern – Enkenbach (keine Unterwegsbahnhöfe)
1996	Alzey – Kirchheimbolanden
1997	Winden – Wissembourg
1997	Hinterweidenthal-Ost – Bundenthal (nur Ausflugsverkehr)
1998	Wörth – Lauterbourg (zuerst nur Ausflugsverkehr; bis 2002)
2002	Ramsen – Eiswoog (nur Ausflugsverkehr)
2002	Monsheim – Langmeil (nur Ausflugsverkehr)

Die Kosten der 1994 und 1995 durchgeführten Reaktivierungen wurden weitestgehend von den kommunalen Gebietskörperschaften, ohne GVFG-Zuschüsse des Landes, getragen. In diesem Zusammenhang wurden seitens der kommunalen Gebietskörperschaften sogar Betriebskostenzuschüsse eingebracht (Personal Stellwerk Grünstadt). Landeszuschüsse wurden für die Reaktivierung der Strecke Kaiserslautern – Enkenbach gewährt, da diese Strecke aus betrieblichen Gründen reaktiviert wurde. Auch bei den grenzüberschreitenden Linien Winden – Wissembourg (auch Infrastruktur) sowie Wörth – Lauterbourg (Bahnsteige) wurden Landesmittel zur Wiederherstellung der Infrastrukturen eingesetzt. Die in den Jahren 1995 – 1996 reaktivierten Strecken wurden ab dem Jahre 2000 mit Landes-GVFG im Bahnsteigbereich modernisiert, ebenso wurde der Bau von Bahnübergangsanlagen gefördert.

Begleitend zur Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes gab es mit den kommunalen Gebietskörperschaften abgestimmte ÖPNV-Konzepte, so dass die Vorteile des Rheinland-Pfalz-Taktes durch entsprechende Busanschlüsse auch in die Fläche „getragen“ wurden. Darüber hinaus wurde das Konzept des Rheinland-Pfalz-Taktes durch 15 Regio-Linien (Bus) ergänzt, die seitens der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd einvernehmlich ausgewählt und dann auch umgesetzt wurden.

Heute, rund 11 Jahre nach dem Start des Rheinland-Pfalz-Taktes (1994), können folgende Grundzüge eines beim Bürger höchst akzeptierten Verkehrsangebotes aufgezeigt werden:

- Vertaktete Angebote im SPNV
- Vertaktete Anschlussverkehre (Bus/Ruf-Taxi)
- Abgestimmte Marketingkonzeption (Aufgabenträger, VU's, Verbände)
- Attraktive Tarifangebote
- Ausflugsverkehre mit abgestimmten Konzepten
- Sonderaktionen als Teil des Rheinland-Pfalz-Taktes.

Um eine Bilanz des Rheinland-Pfalz-Taktes zu ziehen, hat der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd aus Anlass des 10.Geburstages des Rheinland-Pfalz-Taktes bei „sma“

(Gutachter des Jahres 1993) eine Untersuchung zur Entwicklung der Nachfrage, des Verkehrsangebotes und der Erlöse gegeben. Die Untersuchungen des Gutachters – eine Veröffentlichung der Bilanz soll in der Zeitschrift „Der Nahverkehr“ 8/2005 erfolgen - ergaben folgendes Fazit:

Mit weniger Aufwand wurde mehr Erfolg erreicht als ursprünglich für die Zwischenstufe prognostiziert.

Im Vergleich zur vom Gutachter ursprünglich vorgesehenen Zwischenstufe des Rheinland-Pfalz-Taktes wurde statt einer Kilometermehrung des Angebotes von 87 Prozent zur Erreichung eines Zuwachses von 85 Prozent der Reisenden nur ein „Aufwand“ von 67 Prozent Verkehrsmehrung benötigt um einen Zuwachs von 97 Prozent der Fahrgäste zu erzielen. Dieser ist inzwischen nach Einbeziehung der S-Bahn Rhein-Neckar im ersten Betriebsjahr auf über 100 Prozent zu schätzen.

Zu den herausragenden Leistungen der S-Bahn RheinNeckar als jüngstem Nahverkehrsprojekt der Bundesrepublik, zählt die Integration in den Rheinland-Pfalz-Takt und in den Dreilöwen-Takt des Landes Baden-Württemberg. Erste Nachfragedaten machen deutlich, dass mit der S-Bahn RheinNeckar nicht nur im Bereich der S-Bahnstrecken, sondern vor allem auch in den Regionalbahnen ein weiterer Nachfrageschub eingetreten ist.

Die Nachfragesteigerungen sind jedoch nicht allein auf den Ausbau der Verkehrsbedienung, sondern auch auf die erfolgreiche Tarifpolitik, insbesondere des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, zurückzuführen.

Vertaktete Verkehrsangebote zusammen mit attraktiven Tarifangeboten führen nachweislich zu einer Steigerung der Nachfrage, ebenso wie der Ausbau der Bahnhöfe und die Verbesserung der Fahrzeugflotte zu einer Steigerung der Nachfrage führen.

Im Hinblick auf die Erfolge des Rheinland-Pfalz-Taktes bin ich der Landesregierung und insbesondere dem Ministerpräsidenten sehr dankbar, dass er die aus den Irrungen und Wirrungen des Koch-Steinbrück-Papiers resultierenden Fehlinterpretationen der Regionalisierungsmittel als Subventionen nicht zum Anlass genommen hat, das Angebot des Rheinland-Pfalz-Taktes zu kürzen, sondern uns die Mittel gewährt hat die zu einer Aufrechterhaltung der Verkehrsangebote geführt haben.

Eine insgesamt, besonders in der Pfalz, noch immer steigende Nachfrage zeigt, dass das Projekt des Rheinland-Pfalz-Taktes bei der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz findet. Natürlich könnte es, wenn man nur den Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes betrachtet, als „bequem“

erscheinen, erst einmal „auf der Stelle zu treten“ und sich in klugen Sprüchen über diesen Erfolg zu „ergehen“. Doch wie überall ist auch im ÖPNV und SPNV Stillstand ein Rückschritt zumal die Automobilindustrie nicht schläft und die Situation am Verkehrsmarkt immer wieder neue Herausforderungen stellt. Soll kein Rückschritt eintreten, ist vor allem zuerst die Frage der zukünftigen Finanzierung des SPNV zu klären. Eine Kürzung der Regionalisierungsmittel wäre fatal und müsste zwangsläufig zu einer Kürzung der Betriebsangebote führen. Das Land Rheinland-Pfalz wurde für seinen Erfolg mit dem Rheinland-Pfalz-Takt bereits einmal „bestraft“, da die reaktivierten Bahnstrecken nicht in die Berechnung der Regionalisierungsmittel einbezogen wurden, obwohl sie alle oberhalb der Grenze von 500 RKM liegen. Die dauernden „Manipulationsversuche“ bei den Regionalisierungsmitteln führen auch dazu, dass europarechtliche Regelungen bei Ausschreibungen nicht eingehalten werden können, da die Aufgabenträger über keine eigenen Finanzmittel verfügen. Es kann nicht sein, dass Vergaben „unsicher“ werden, nur weil die Finanzierung der Verkehrsangebote nicht dauernd gesichert ist.

Um die Weiterentwicklung eines Angebotes wie das des Rheinland-Pfalz-Taktes zu sichern, sind daher sowohl politische wie auch organisatorische Fragen zu klären.

Nach den gängigen Regularien „bestellen“ die Aufgabenträger Verkehrsleistungen bei einem Verkehrsunternehmen, inzwischen oft nach Ausschreibung, bisher meist bei DB Regio. Der Verkehrsunternehmer muss die Trassen für seine Verkehrsleistungen bei der DB Netz AG beantragen (Monopolist). Er erhält ein Angebot, für das er einen Trassenpreis bezahlen muss. Auch bei Schlechtleistung gibt es hier in der Regel keine Möglichkeiten des Regresses. Bei den Unternehmen des DB-Konzerns gibt es intern keine Regressregelung. Hier sind vertragliche Regelungen erforderlich, die für beide Seiten tragfähig sind (vorhandene Regelungen sind dies nicht).

Der Verkehrsunternehmer muss dann seine Haltemöglichkeiten (Bahnhöfe & Haltepunkte) ebenfalls bei einer DB-Tochter Station & Service AG einkaufen – er hat auf die Stationspreise, ebenso wie auf die Preise von DB Netz keinen Einfluss. Regressmöglichkeiten bestehen nicht. Bei mangelhafter Info- und Servicequalität gibt es keine Möglichkeiten auf die Unternehmen einzuwirken. Stationspreise und Netzpreise werden in der Regel von den Verkehrsunternehmen an die Aufgabenträger „durchgereicht“ und steigen - wie die Trassenpreise - nach „undurchsichtigen“ Kriterien (siehe Stationspreissystem 2005).

Diese Automatik führt für die Aufgabenträger zu vielerlei Fragen wie z.B.

Ist die Höhe der Trassenpreise berechtigt ?

Ist die Höhe der Stationspreise berechtigt ?

Wie erfolgt die interne Quersubventionierung der Bahn im Netz (Hochgeschwindigkeitsstrecken / Regionalstrecken; Fernbahnhöfe / Regionalbahnhöfe).

Inwieweit trägt DB Cargo zur Kostendeckung bei ?

Bei der Beauftragung von DB Regio stellt sich allein aufgrund der veröffentlichten Defizite von DB-Fernverkehr und den Einnahmen von DB Regio sowie dem dann positiven Ergebnis von DB-Personenverkehr die Frage, ob DB-Fernverkehr tatsächlich eigenwirtschaftlich fährt. Aus meiner seit den siebziger Jahren vorgetragenen Erfahrung und Meinung erfolgen hier seit eh und je Finanzströme die kaum nachweisbar sind. Wenn dem nicht so wäre, könnte der Nahverkehr insgesamt noch billiger angeboten werden.

Da aber mit jeder Ausschreibung die DB Regio verliert oder bei jeder Preisreduzierung diese Möglichkeiten geringer werden, fehlt Geld eventuell auch Geld zur Finanzierung des Fernverkehrsangebotes. Die Bahn versucht deshalb solche Angebote in den Nahverkehr zu integrieren, wie dies z.B. vor einigen Jahren bei der Umsetzung des Konzeptes „Mora P“ geschah oder jetzt im Rahmen des Projektes „Intercity-Regional“ vorgesehen ist.

Ohne dieses gesamte Fragenpaket am heutigen Tag weiterentwickeln zu wollen - und hier gibt es vor allem auch im Stationsbereich noch interessante Themen - besteht die Kardinalfrage für den Schienenpersonennahverkehr darin, wieviel Eisenbahn sich unser Staat leisten will und wieviel Geld die Länder bereit sind dafür auszugeben. Ohne langfristig klare, auch eingehaltene Zusage des Bundes zur Finanzierung des Netzes wird es keine kostengünstige und nachhaltige Investitionen in die regionalen Netze geben.

Investitionen in die regionalen Netze setzen allerdings voraus, dass bei der Neuordnung der Regionalisierungsmittel im Jahre 2007 das Land Rheinland-Pfalz nicht dadurch bestraft wird, dass seine Regionalisierungsmittel gekürzt werden. Das Land Rheinland-Pfalz hat seine Regionalisierungsmittel weitestgehend gesetzeskonform eingesetzt. Andere Länder haben dies nicht getan – sie haben mit Regionalisierungsmitteln Landesgeld ersetzt. Wenn also der Bundesfinanzminister davon ausgeht, dass aufgrund dieser „Praxis“ eine Kürzung der Regionalisierungsmittel möglich ist, wird es das Land Rheinland-Pfalz besonders hart treffen und es wird zu nachhaltigen Einschnitten im Rheinland-Pfalz-Takt kommen.

Es stehen also – hierarchisch gesehen – für die kommenden Jahre folgende Aufgaben an:

Gegenüber dem Bund:

- Verstetigung der Regionalisierungsmittel über das Jahr 2007 hinaus
- Sicherstellung der Bundesinvestitionen in das Bestandsnetz

Gegenüber dem Land Rheinland-Pfalz:

- Sicherstellung des Finanzbedarfs der aufgrund der europäischen Vergabeordnung gefordert ist, d.h. Vergabefähigkeit pro Netz für mindestens 15 Jahre
- Keine Kürzung der Regionalisierungsmittel zugunsten anderer Projekte (Flughafen Hahn)
- Weiterführung des Investprogramms in Bahnhöfe und Haltepunkte, um die Attraktivität des SPNV weiter zu steigern
- 

An die kommunalen Gebietskörperschaften:

- Engagement für den ÖPNV/SPNV in folgenden Feldern
  - Bürgerinformation
  - Zusammenarbeit mit den Tourismusverbänden
  - Zusammenarbeit mit lokalen Veranstaltern

Die Zurverfügungstellung des kommunalen Investanteils bei Bahnhofsmaßnahmen und bei der Umgestaltung von Bahnhofsumfeldern auch im Hinblick auf Möglichkeiten des barrierefreien Zugangs und der Bevölkerungsentwicklung (anstieg des Seniorenanteils), muss sichergestellt sein.

Die Möglichkeiten von Harz IV zur Verbesserung der Situation an Bahnhöfen, ÖPNV Verknüpfungspunkten und Bushaltestellen - selbst wenn hier die IHK's Einspruch erheben – sollten geprüft werden.

Bei innerörtlichen Verkehrsplanungen – eine ÖPNV-„mindedness“ – d. h. Prüfung der Auswirkungen von Verkehrsmaßnahmen auf die ÖPNV-Situation herzustellen.

Betrachtet man nun die im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes vorgenommenen Entwicklungen und bezieht die allgemeine Verkehrsentwicklung ein, so sind für die kommenden Jahre folgende Maßnahmen im Rheinland-Pfalz-Takt zu realisieren:

- Attraktivitätssteigerungen des Rheinland-Pfalz-Taktes im Rahmen der Ausschreibungen
- Entwicklung von Bedienungskonzepten in Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern
- die Integration der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar in den Rheinland-Pfalz-Takt

Die „Herstellung“ einer ÖPNV-„mindedness“ ist trotz derzeit schwieriger, wirtschaftlicher Rahmenbedingungen anzustreben.

An tatsächlichen Projekten – kein Zeitplan – sondern nur unverbindliche Nennung bedeutet dies:

- Erweiterung der S-Bahn von Kaiserslautern über Homburg hinaus
- Fertigstellung der S-Bahn Speyer - Germersheim
- Zusammenführung VRN / WVV
- Verknüpfung des Rheinland-Pfalz-Taktes und des TGV Ost in Neustadt Hbf.
- Umsetzung der 2. Stufe der S-Bahn RheinNeckar (Germersheim – Graben-Neudorf/Bruchsal bzw. Worms – Mannheim in Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg)
- Stadtbahn Germersheim - Wörth
- Umsetzung eines Konzeptes „Queichtal“ (Regionalexpress sowie neue Haltepunkte für die Regionalbahn) auch im Hinblick auf die Problematik B 10
- Erarbeitung eines Konzeptes für Rheinhessen
- Umsetzung der Ausschreibungskonzepte des ZSPNV mit den benachbarten Aufgabenträgern

Will man Zukunftsperspektiven aufzeigen, kann es sich nicht einfach darum handeln Forderungen aufzustellen die mehr Geld verlangen, sondern es gibt aus meiner Sicht im „Grundbestand“ noch genügend Projekte die dazu beitragen den ÖPNV/SPNV weiterzuentwickeln. Dazu zählt auch, dass man mit modernen Fahrzeugen neue d.h. mehr Haltepunkte bedient, um schienenparallele Busverkehre zu beseitigen und dass man integrierte integrierte Verkehrskonzepte schafft. Darüber hinaus kann mit neuen Fahrzeugen die Anschlusssicherheit erhöht werden. Der ZSPNV-Süd hat darüber hinaus für seinen Bereich ein Konzept verabschiedet, das den Herausforderungen der EU nach einer Ausschreibung von Verkehrsleistungen gerecht wird.

So ergeben sich bis ins Jahr 2014 die Ausschreibungsszenarien, die auch im Internet abgerufen werden können.

Der ÖPNV im Lande Rheinland-Pfalz ist also eine Aufgabe, die noch immer positive Umsetzungsmöglichkeiten bietet.

Werner Schreiner