

Europäische Mobilitätswoche: „Mobilität im ländlichen Raum – Westerwald auch in Zukunft mobil“

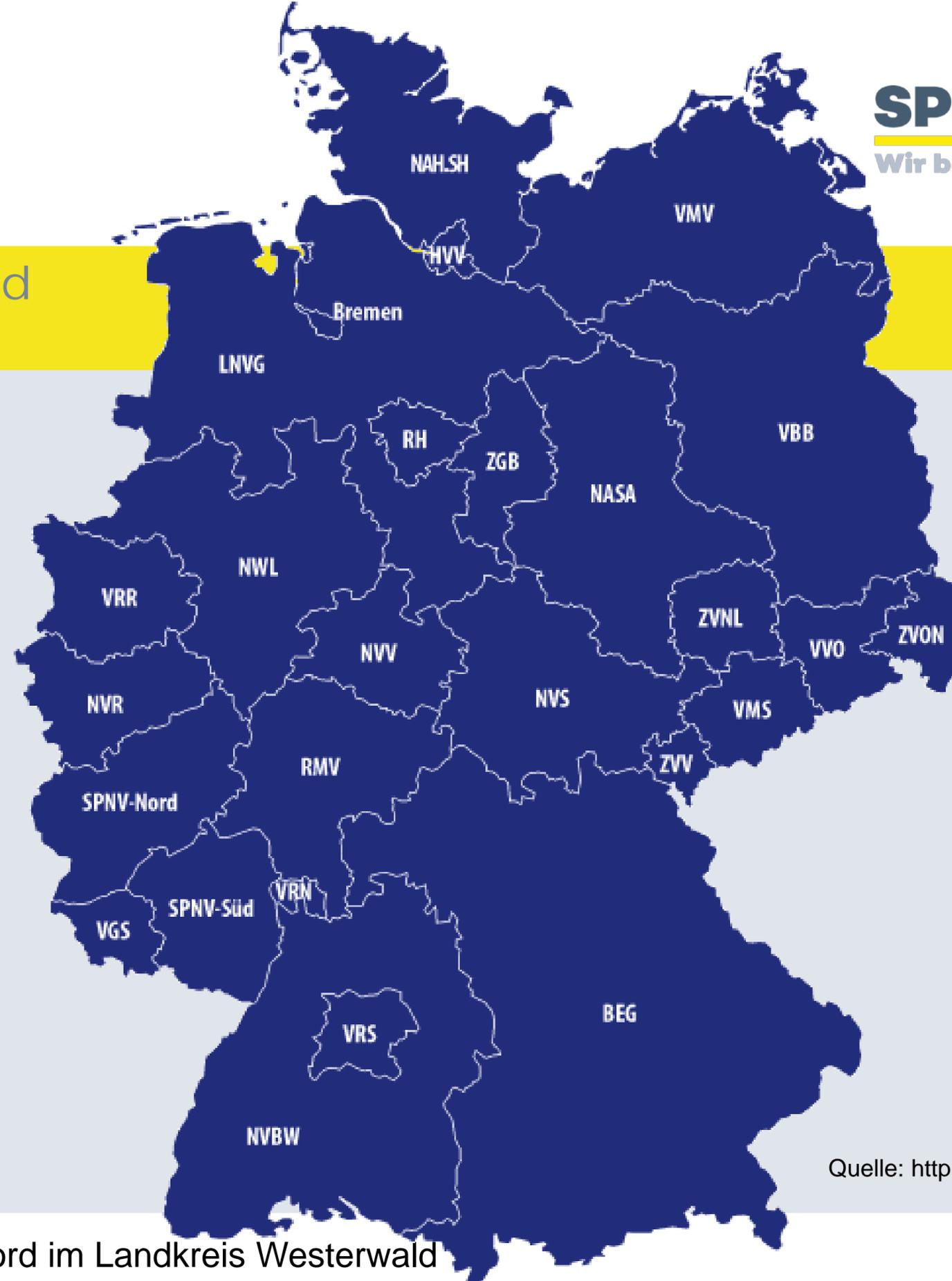
Westerwaldkreis - Mitglied im SPNV-Nord

17.09.2021
D. Klees

1. Was ist der SPNV-Nord?
2. Exkurs: Reisezeitindex des mib
3. Regionalbusse: Aktuelle und künftige Projekte SPNV-Nord/WW
4. Bahnverkehr: Die Dreiländerbahn (3LB)
5. Bahnverkehr: Streckenausbau, Reaktivierung & Alternative Antriebe

SPNV Aufgabenträger in Deutschland

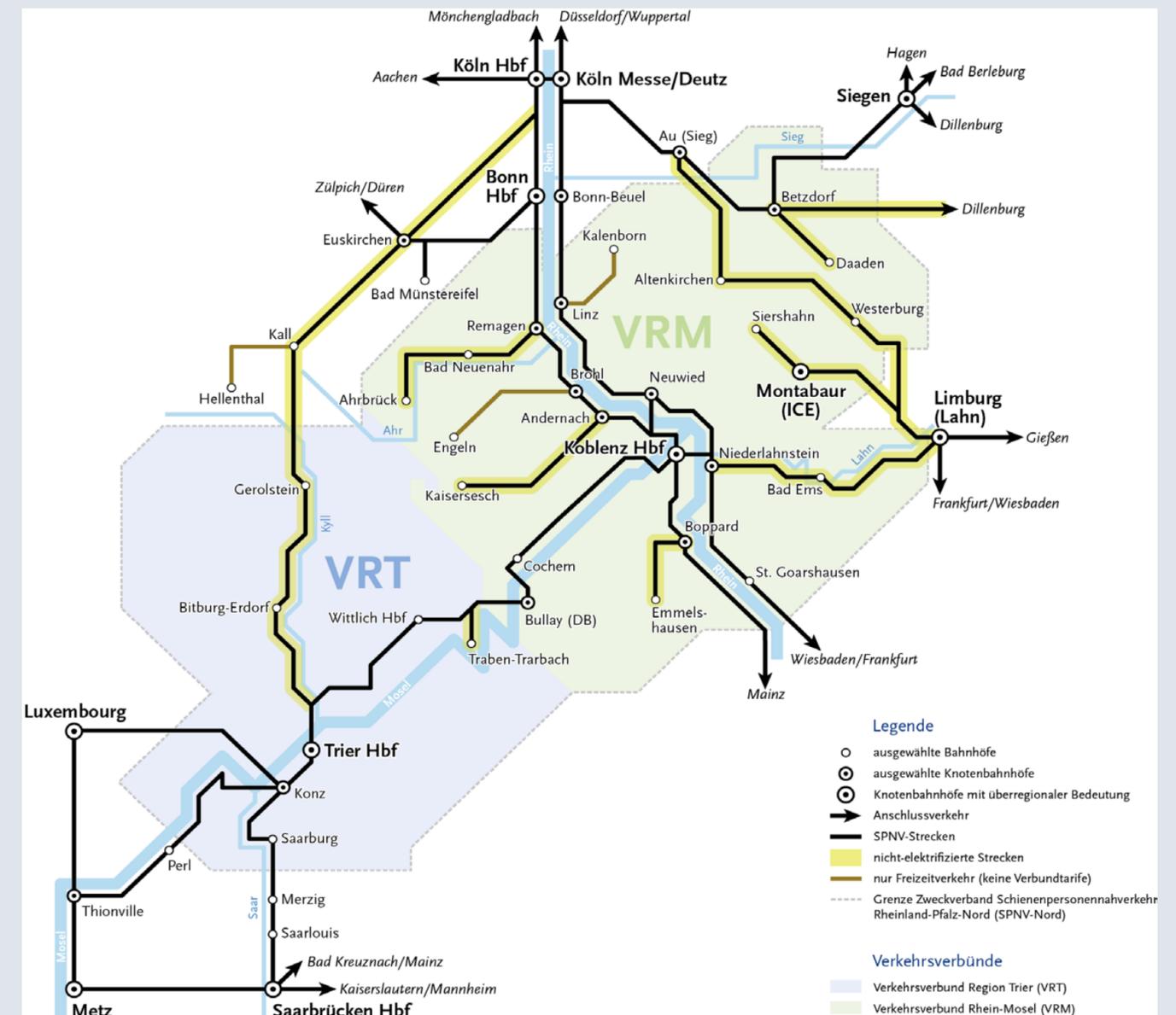
- Bund hat im RegG die Aufgabe SPNV den Ländern (samt Finanzierung) übertragen
- Organisation des SPNV obliegt frei den Ländern
- Nicht alle außerhalb RLP sind Landesgesellschaften
- Nicht alle außerhalb RLP sind von räuml. Größe
- Kaum ein AT identisch mit Verbänden
- Jedes Land geht, wie im RegG geschrieben, seinen eigenen Weg
- Zusatzaufgaben sehr unterschiedlich



Quelle: <http://bag-spnv.de/mitglieder>

DER SPNV-Aufgabenträger im Norden von Rheinland-Pfalz

- Gesetzlicher Zweckverband in RLP mit 15 Mitgliedern, Land RLP, Städte KO und TR, 12 LK
- Vorstandsvorsteher: Landrat Dr. Jürgen Pföhler, AW
- Stv. Vorstandsvorsteher: Beigeordneter Andreas Ludwig, TR
- Planung, Vergabe, Finanzierung und Kontrolle im Norden von RLP mit einem Auftragsvolumen von rund 200 Mio. €
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – d.h. Regionalbahnen und Regionalexpresse – sowie Regio-Buslinien
- Mitwirkung zur Attraktivitätssteigerung von Haltepunkten und Bahnhöfen
- Streckenreaktivierungen
- Produkt-Marketing

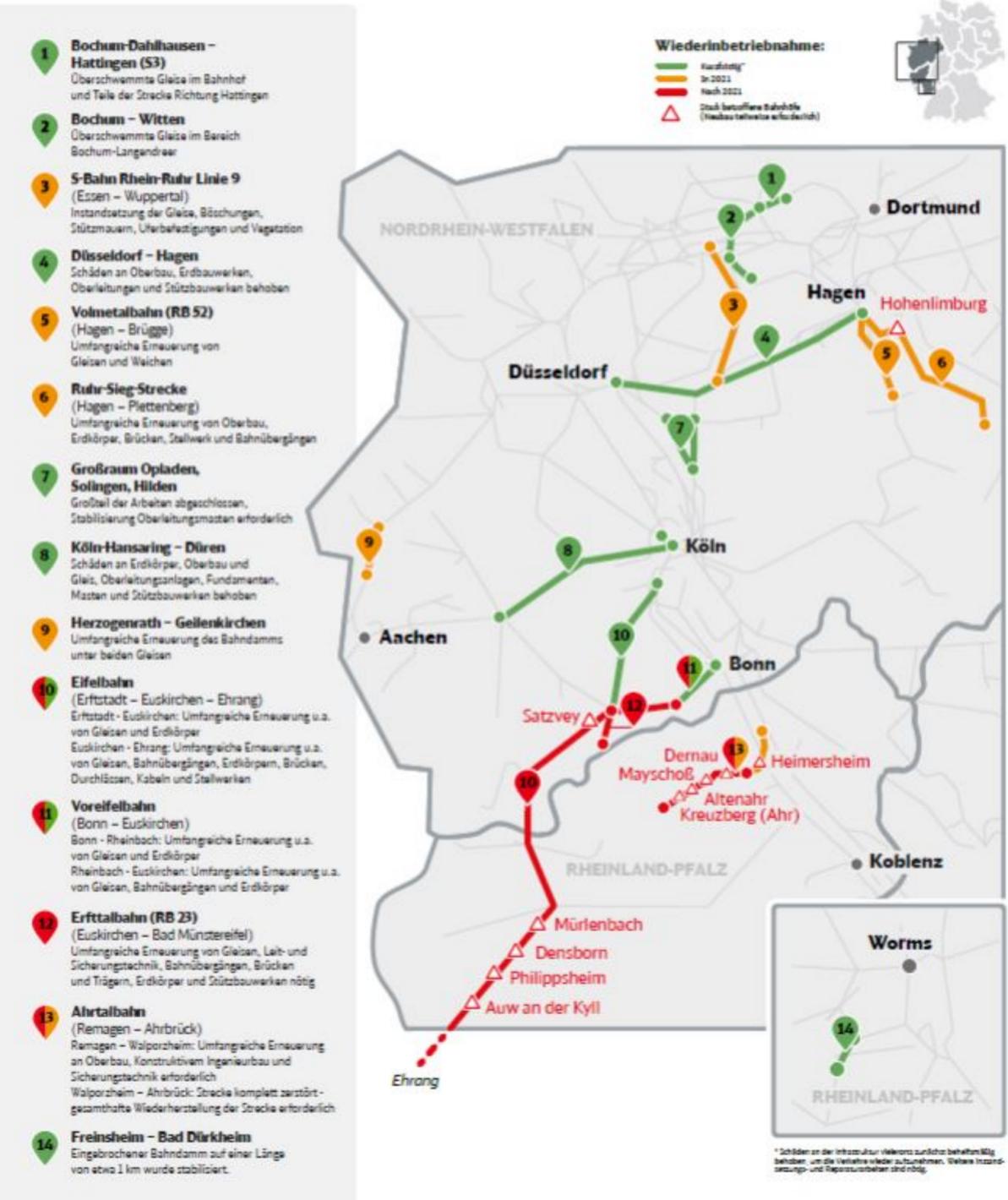


RLP stark betroffen vom Hochwasser an Ahr und in Eifel

- Eifelstrecke Trier – Köln erst Sommer 2023 wieder durchgängig befahrbar
- Wiederaufbau hintere Hälfte der AhrtalBahn noch ohne Termin



Update: Von der Flutkatastrophe betroffene Strecken der Deutschen Bahn im Überblick



Exkurs: Bahn & Bus sogar in Großstädten oftmals zu langsam

- Untersuchung des **Mobility Institute Berlin (mib)** aus 2021 zeigt, wie groß der Reisezeitnachteil für ÖPNV-Nutzer im Vergleich zu Autofahrern in den elf größten deutschen Städten ist.
- Die Menschen benötigen mit dem ÖPNV im Durchschnitt **doppelt so lange**, um an ihr Ziel zu gelangen, wie mit dem Auto.
- Der Reisezeitnachteil des ÖPNV ist deshalb besonders relevant, weil die **Reisegeschwindigkeit** eines der wichtigsten Kriterien bei der **Verkehrsmittelwahl** darstellt.
- Mit **intelligenter Planung** kann der ÖPNV vielerorts durch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen spürbar beschleunigt werden, beispielsweise durch **veränderte Linienführungen** und somit weniger Umwege und Umstiege sowie grüne Welle für Bus und Bahn auf der Straße.



5 Stellhebel zur Beschleunigung auf ländlichen Raum übertragbar?

1. **Mehr Schienenstrecken:** Wir brauchen mehr Strecken insbesondere dort, wo viele Menschen wohnen und arbeiten oder neue Stadtviertel/Siedlungen entstehen.
2. **“Grüne Welle“ für Bus auf den Straßen:** ÖPNV-Fahrzeuge werden durch gesteuerte Ampelschaltungen bevorzugt und müssen nur noch an den Haltestellen anhalten.
3. **Weniger Umwege und weniger Umstiege:** Im ÖPNV sind zum Teil größere Umwege und mehrfache Umstiege erforderlich, um ans Ziel zu gelangen. Mit dem Auto fährt man hingegen meist den direkten Weg. Das ist nicht nur unbequem und ein potenzieller Störfaktor, sondern kostet auch Zeit. Durch veränderte Linienführungen und zielgerichtete Lückenschlüsse im Netz lassen sich ÖPNV-Wege deutlich verkürzen.
4. **Weniger Warten:** Fahrten mit dem ÖPNV dauern allein deshalb länger, weil die Fahrgäste einen beachtlichen Teil der Reisezeit warten müssen. Jeder Umstieg verlängert die Wartezeit zusätzlich. Die Wartezeiten und damit die Gesamtfahrzeit lassen sich durch dichtere Takte, besser abgestimmte Fahrpläne und eine höhere Zuverlässigkeit deutlich verkürzen.
5. **Kürzere Wege:** Durch ein dichteres Busnetz, zusätzliche Haltestellen, zusätzliche Zugänge an Bahnhöfen und Bahnsteigen sowie besser geplante, kürzere Wege beim Umsteigen können deutliche Reisezeitverkürzungen erreicht werden. In Gebieten und/oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage ist auch die Integration von Bedarfsverkehren (On- Demand-Verkehre) mit Minibussen in den ÖPNV-Tarif wünschenswert.

Vergabeverfahren Interims-Linienbündel „Einzellinien Kannenbäckerland“

Allgemeine Rahmendaten:

- Leistungsvolumen gesamt: 290.000 NwKm/a
- Im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord liegen:
 - RegioLinie 150 [Koblenz – Vallendar – Höhr-Grenzhausen]**
 - Nachtlinie N40 [Koblenz – Weibersbrunn]**
- Im Zuständigkeitsbereich des WW liegt:
 - Linie 465 [Höhr-Grenzhausen – Neuhäusel/Vallendar]**
- Leistungsanteil SPNV-Nord: 210.000 NwKm/a (= 72,3%)
- Betriebslaufzeit: 12.12.2021 bis 09.12.2028.

Eckpunkte zur Vergabe:

- Vorinformation im EU-Amtsblatt: 24.12.2019
- Veröffentlichung Auftragsbekanntmachung: 17.05.2021
- Angebotsabgabe: 23.07.2021
- Zuschlagserteilung: Oktober 2021



NVP Westerwaldkreis

Nahverkehrsplan



Westerwaldkreis

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans
 des Westerwaldkreises**

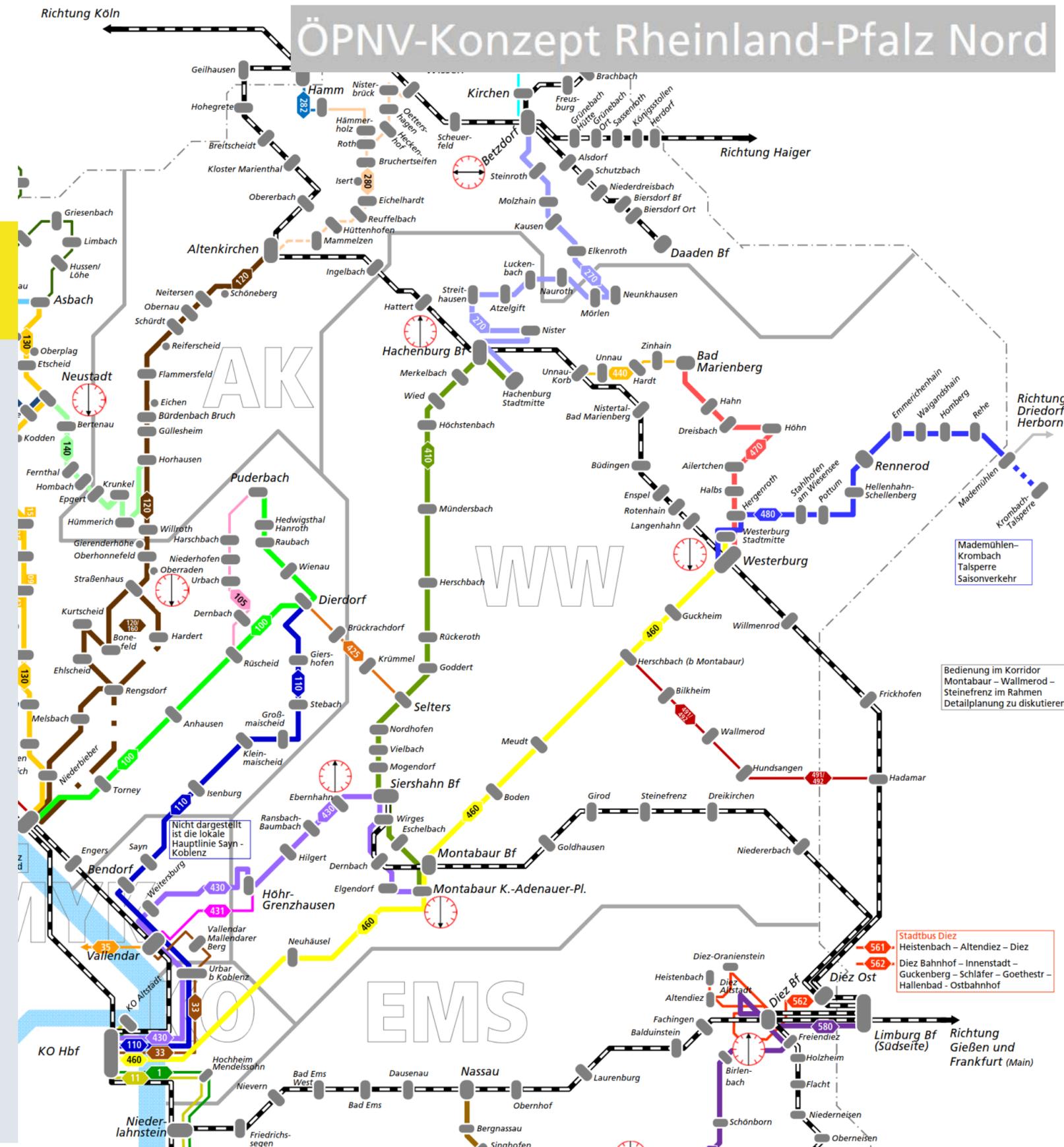
- Linienbündelungskonzept -

- Vorgestellt im Kreisausschuss am 01.02.2021
- Entscheidung im Kreistag am 10.12.2021

Vergabe lokaler und regionaler Buslinien in 6 Bündeln:

- Linienbündel „Südlicher Westerwald“ ab 01.08.2024
- Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“ ab 01.08.2024
- Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“ ab 01.08.2024
- Linienbündel „Hachenburg“ ab 10.12.2028
- Linienbündel „Selters“ ab 10.12.2028
- Linienbündel „Kannenbäckerland“ ab 30.12.2030

ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord



Beispiel: Bündel „Südlicher WW“ (ab August 2024)

Linien (lokal & regional):

- 460 Koblenz – Montabaur – Westerburg Bf – WEB-Stadt
- 456 Nassau/Bad Ems – Welschneudorf – Montabaur
- 458 Laurenburg – Holler – Montabaur
- 459 Montabaur – Elgendorf – Heiligenroth
- 963 Hübingen/Gackebach – Montabaur
- N11 Nachtlinie: Koblenz – Neuhäusel – Montabaur

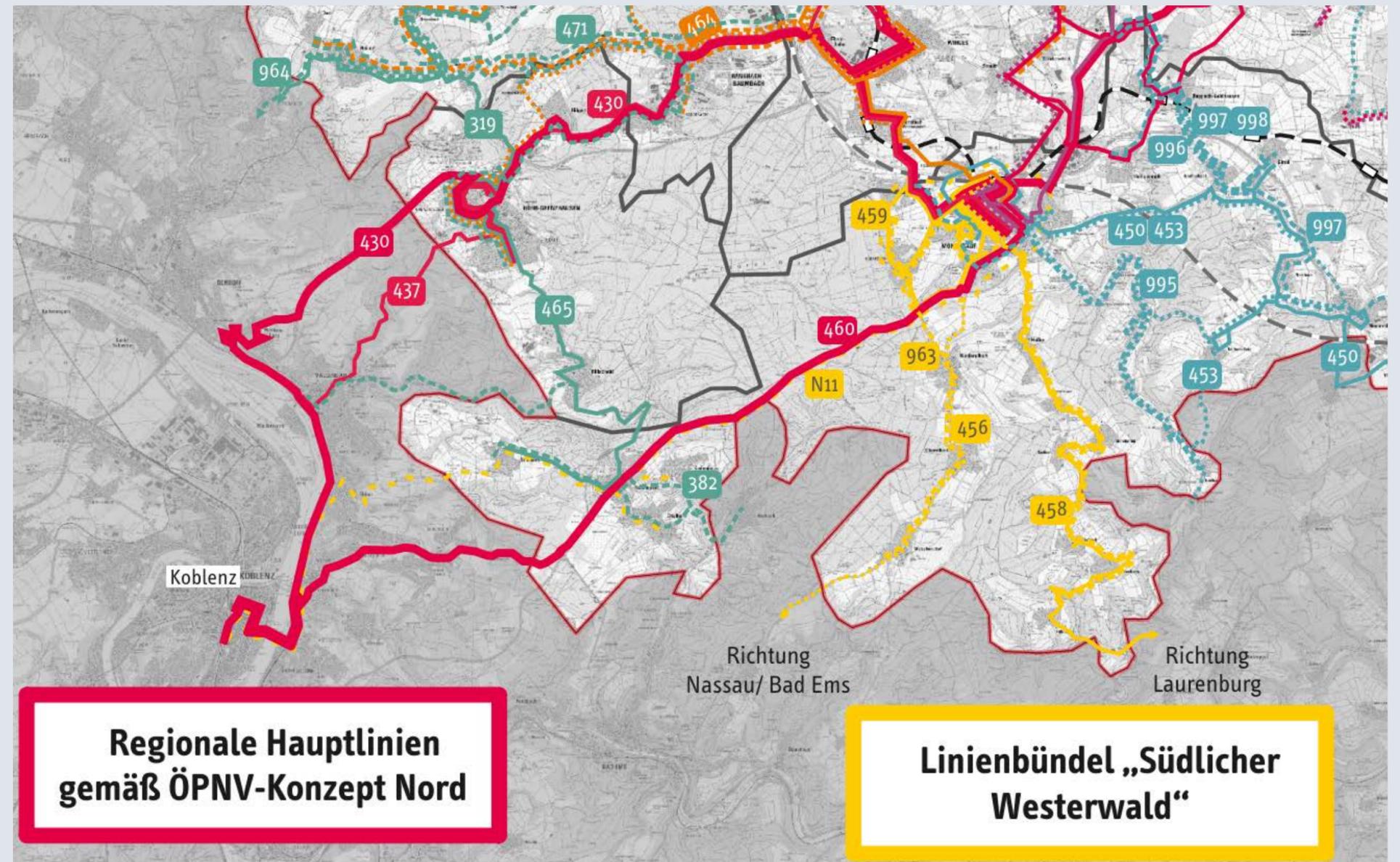
Ziele u.a.:

Regional

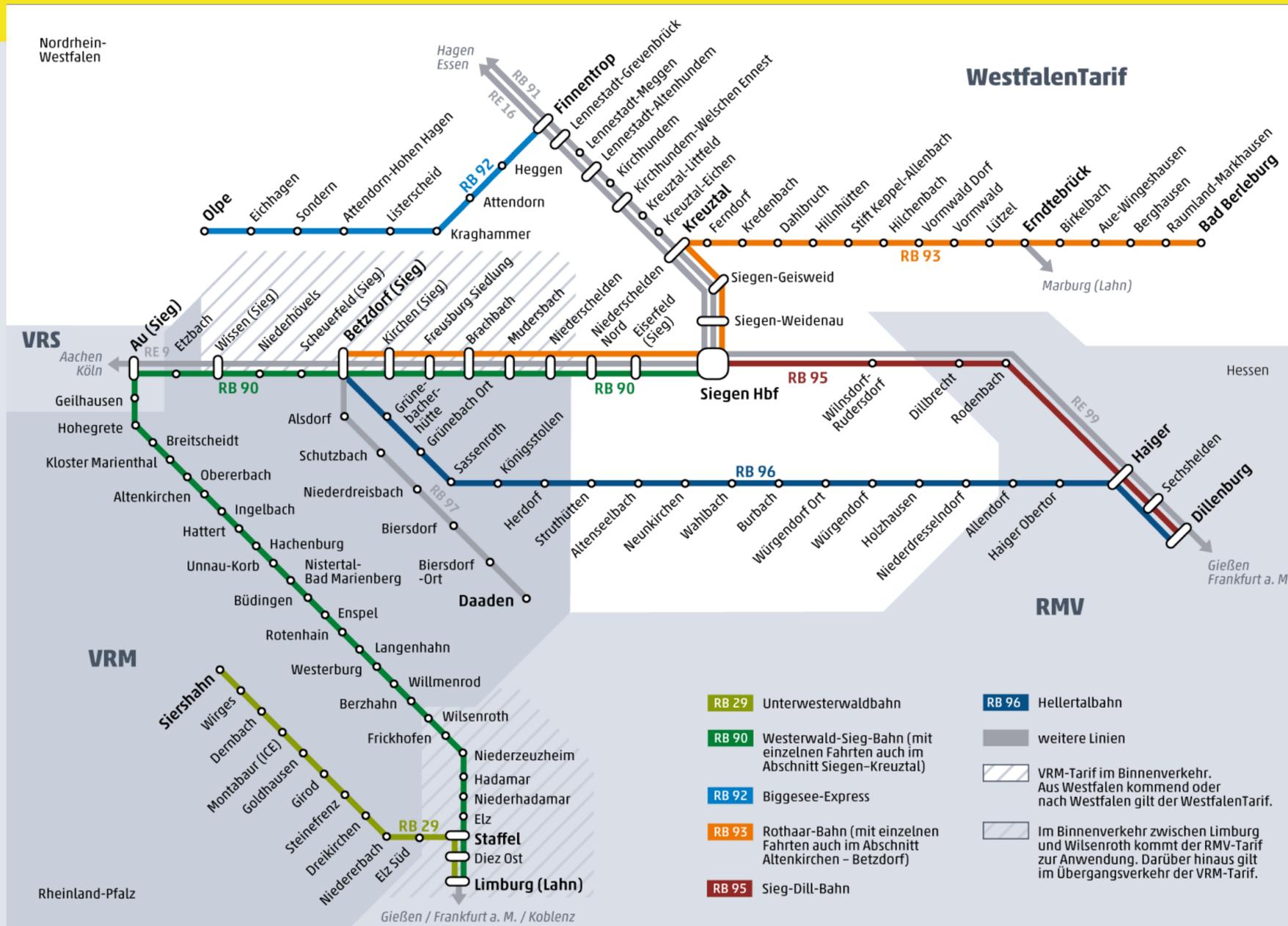
- Ausweitung Linie 460 als reg. Linie des Hauptnetzes
 → Schnelle Verknüpfung der Oberwesterwald-, Unterwesterwald- und ICE-Strecke mit Eisenbahnknoten KO
 → Einbindung in Umsteigeknoten der RB 90 am Bf Westerburg (Anschlüsse nach LM sowie AK/SI)
 → Einbindung in den Umsteigeknoten Koblenz Hbf (dadurch sehr gute Anschlüsse nach Bingen/Mainz, Trier/Saarbrücken/Luxemburg, Köln/Bonn)

Lokal

- Ausweitung der Bedienung der Augst-Gemeinden
- Verbesserte Anbindung an Montabaur



3LänderBahn – Der SchienenPersonenNahVerkehr im Westerwald



Steckbrief Verkehrsvertrag 3LänderBahn

- Drei-Länder-Eck zwischen Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz
- EVU: Hessische Landesbahn (HLB)
- Laufzeit des Verkehrsvertrages: 12/2015 bis 12/2030
- Vertragsart: Brutto
- Aufgabenträger: Zweckverband Westfalen Süd (ZWS), Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), SPNV-Nord, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Linien
- RB 29 Limburg – Montabaur – Siershahn (Unterwesterwaldbahn)
- RB 90 Limburg – Westerburg – Siegen (Westerwald-Sieg-Bahn)
- RB 93 Betzdorf – Bad Berleburg (Rothaar-Bahn)
- RB 95 Siegen Dillenburg (Sieg-Dill-Bahn)
- RB 96 Betzdorf – Dillenburg (Hellertalbahn)

Fahrzeuge:

- zweiteilige Dieseltriebzüge des Typs "GTW 2/6"
- einteilige Dieseltriebzüge des Typs "LINT 27"
- zweiteilige Dieseltriebzüge des Typs "LINT 41,,

Zugbegleitquote

- vor 19:00 Uhr 50 % (wurde 2016 von 25 % auf 50 % erhöht)
- Nach 19:00 Uhr 100 %

Vertrieb

- Fahrscheinautomaten an Bahnstationen plus Automaten im Zug

Die Fahrzeuge der 3LänderBahn

Alstom LINT 41

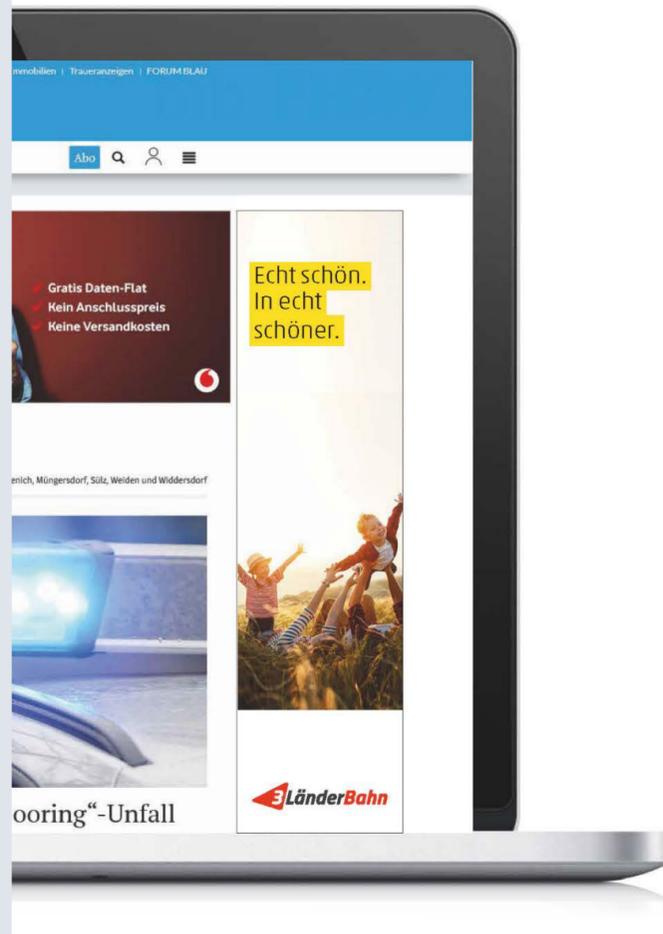
- Dieselmeh. Niederflur-Dieseltriebwagen
- Komfortable Sitze
- Abteile mit Tischen in der 1. Klasse
- Klimaanlage
- Steckdosen
- Videoüberwachung
- Mehrzweckabteile
- Fahrscheinautomaten im Zug

- Geschwindigkeit: 140 km/h (je nach Ausf.)
- Leistung: 2x 390 kW (je nach Ausf.)
- Fahrgastsitzplätze: ca. 120 (je nach Ausf.)



Sommerkampagne 3LänderBahn

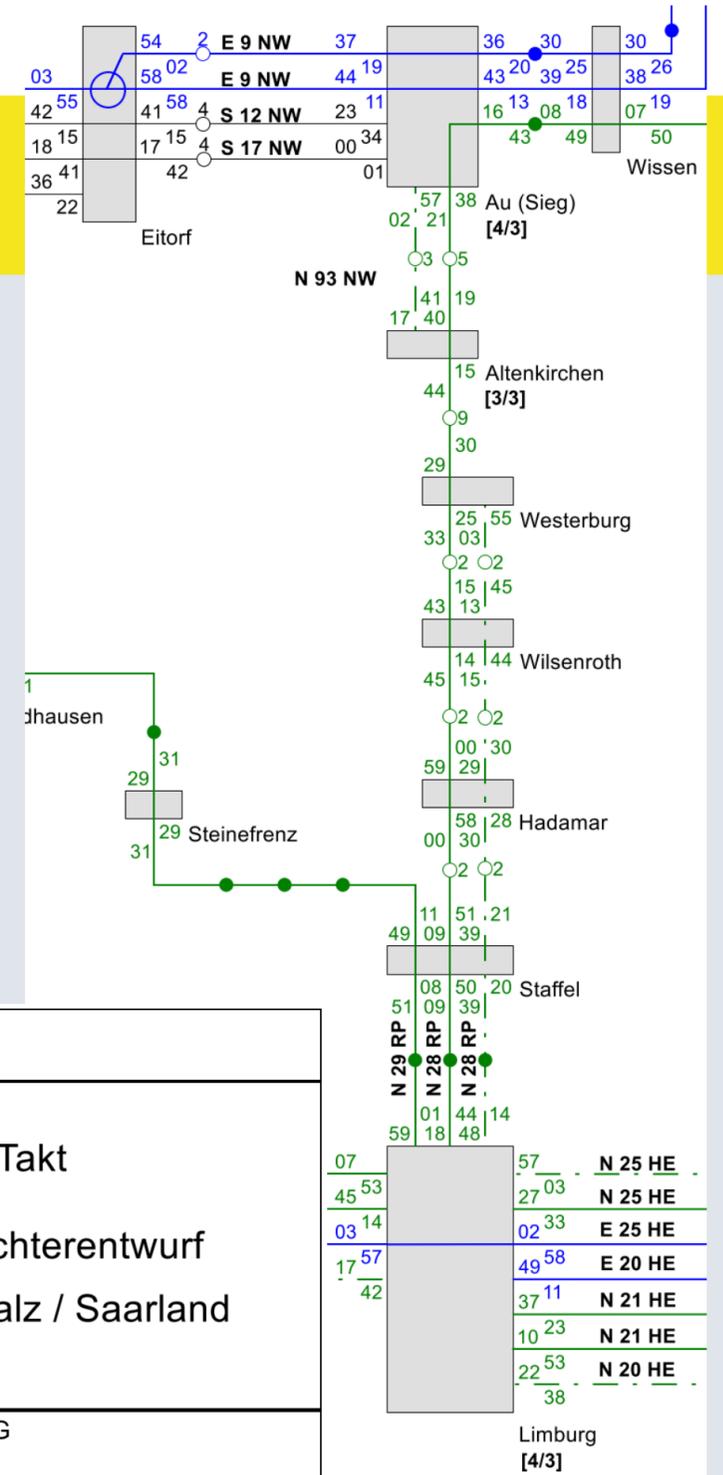
Motive „Badeseesee“, „Familienausflug“ und „Wandern“ werden von Juni bis Oktober auf Großflächenplakaten und Litfasssäulen entlang der 3LB-Strecken sowie mit Handzetteln und auf Onlinebannern veröffentlicht.



Oberwesterwaldbahn seit 2016 mit vielen Verbesserungen
 Jedoch Verzögerung des Infrastrukturausbaus durch DB Netz

Zielkonzept der neuen Taktstruktur

- Beschleunigung Fahrzeit Limburg – Au auf < 2:00 h
 - Stündlicher Grundtakt auf der Oberwesterwaldstrecke
 - Stündliche Durchbindung der RB 90 von Limburg über Au nach Siegen
 - Optimaler Übergang von der Oberwesterwaldstrecke auf den RE 9 in Au (in und aus Richtung Köln)
 - Damit deutlich schnellere Fahrtmöglichkeiten aus dem Westerwald nach Köln
- Beispiel: Verbindung Hachenburg – Köln:
- Fahrzeit vor 2016: 2:06 h // heute: 1:42 h // Künftig: 1:35 h // [PKW 1:15 h; ohne Stau]
- Die **neue Angebotsstruktur** auf der Oberwesterwaldstrecke setzt eine **Geschwindigkeitserhöhung** in vielen Streckanschnitten voraus, die umfangreiche Anpassungen im Bereich der Netzinfrastruktur bedeuten.



Studie zur Unterwesterwaldbahn (Siershahn – MTB – LM) kurz vor Fertigstellung

Erste Erkenntnisse:

- Optimierungen des Fahrplans mit größeren Infrastrukturmaßnahmen möglich
- Schaffung neuer Kreuzungsbahnhöfe und Begegnungsabschnitte
- Stärkung des 00-Knoten Montabaur mit Busverkehr möglich und sinnvoll
- Für größere Fahrzeitkürzungen flächendeckende Geschwindigkeitserhöhung auf 80 km/h erforderlich
- Möglichkeiten für Streckenausbau begrenzt, Beibehaltung Status Quo denkbar
- Elektrifizierung der Strecke bringt zwar verbesserte Fahrdynamik, jedoch in Gesamtbetrachtung derzeit unrealistisch

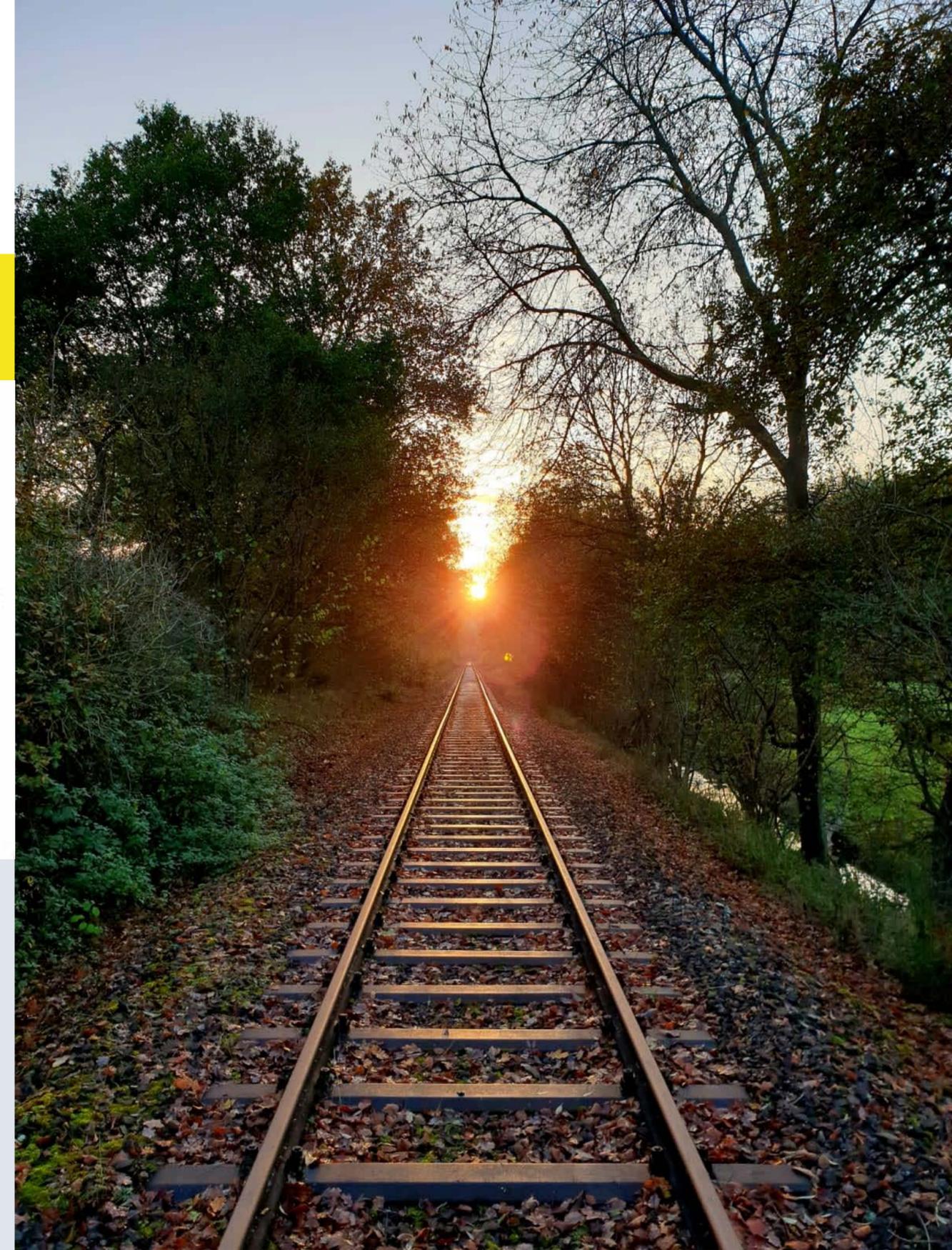


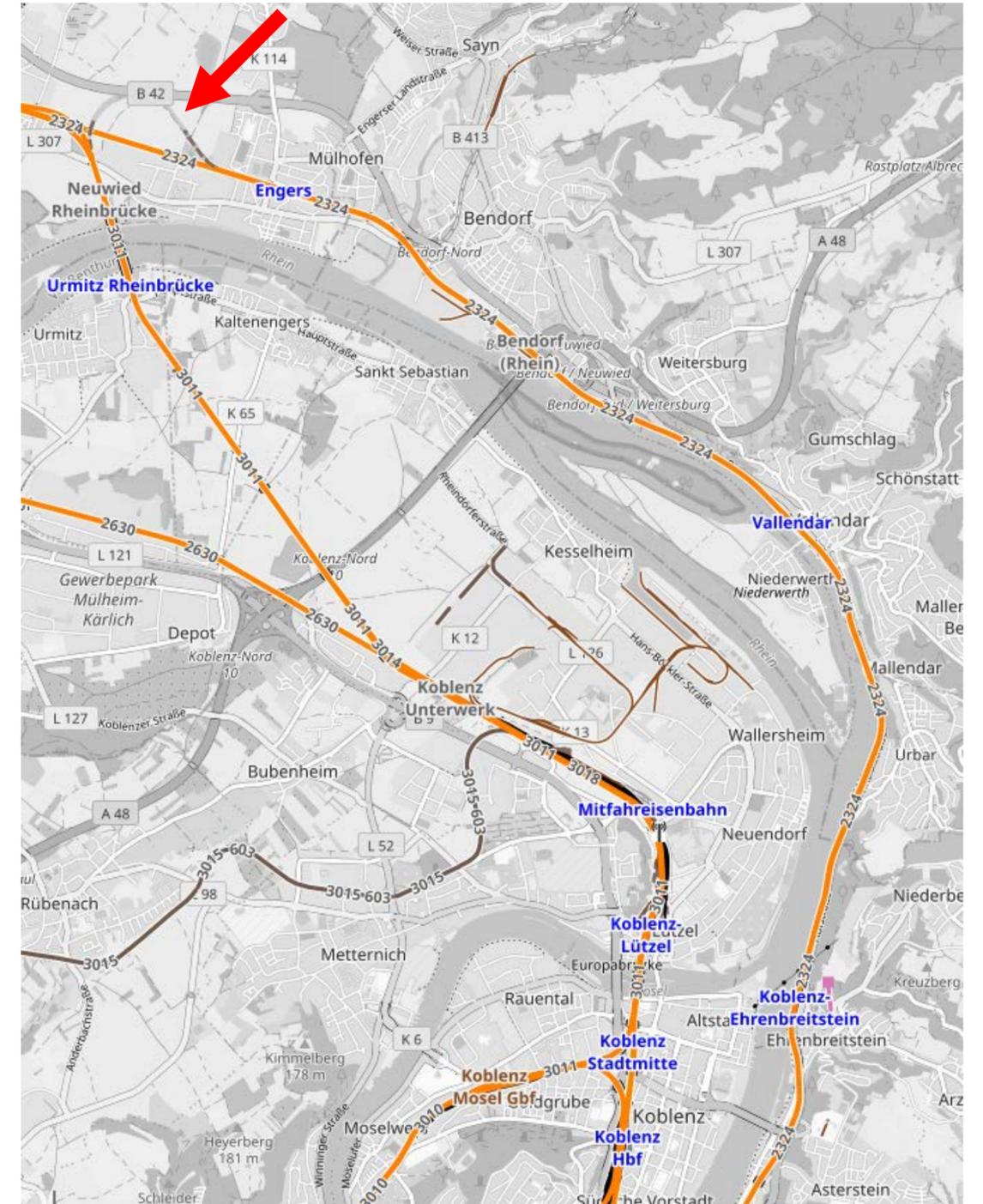
Reaktivierung der Brexbachtalbahn – Ihre Meinung?

- Eingl. Nebenbahn, nicht elektrifiziert
- Länge: 20,4 km
- Max. Vmax: 60 km/h
- Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb/Baubetr.
- Betreiber: Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH aus Linz (Rhein)
- Fehlende Streckenelemente:
Einbindung Engers & Kreisel Bendorf



- HolzbachtalBahn (Siershahn – Altenkirchen) ist nicht für SPNV geeignet, aber für touristischen Verkehr
- SPNV auf der Brexbachtalbahn kann realisiert werden
- Brexbachtalbahn schließt Lücke im SPNV-Netz
- Probetrieb möglich und sinnvoll
- Aktuell jedoch kein positives kommunales Votum





Pilotprojekt für Abschied vom Dieselantrieb Voraussetzung Fördermittelzusage BMVI

- Ab 2024 plant SPNV-Nord Probebetrieb mit je drei Batterie- (BEMU) und Wasserstoffzügen (HYMU).

Beispiel WW

- Fördergegenstand: 3 BEMU (110 Sitzplätze, Vmax: 160 km/h)
→ BEMU = „Battery Electric Multiple Unit“ oder auch „Akkutriebwagen“
- HLB hat Betriebskonzept optimiert, Fahrten neben der RB 90 (Obere Westerwaldbahn) auch auf der RB 29 (Untere Westerwaldbahn)
- Jahreslaufleistung der 3 BEMU insg. 400.000 km
- BEMU ersetzen drei Dieselfahrzeuge vom Typ LINT41
- HLB bezieht emissionsfreien Bahnstrom, daher können jährlich etwa 1.130 t CO2 eingespart werden
- BEMU-Betrieb erfordert keine zusätzliche Infrastruktur (z.B. neue Oberleitungsinself)



Fall mit Oberleitungsinself
Quelle: www.busundbahn.de

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Zweckverband SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord

Dennis Klees, Fachbereichsleiter Planung SPNV & Bus