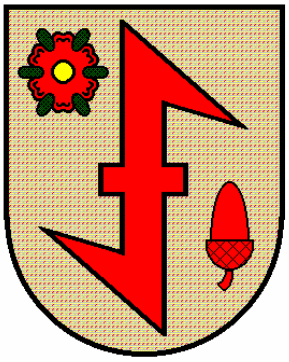
Bericht

Nahverkehrsplan Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

Teil D1:

Fortschreibung Nahverkehrsplan für die Stadt Idar-Oberstein



Auftraggeber:

Stadt Idar-Oberstein
Postfach 011740
55707 Idar-Oberstein

Auftragnehmer:

PTV
Planung Transport Verkehr AG
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Beschlossen am 25.03.2009

traffic mobility logistics.

Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Idar-Oberstein
Auftraggeber:	Stadt Idar-Oberstein
Auftragnehmer:	PTV Planung Transport Verkehr AG
Auftrags-Nr.:	421 348
Bearbeitet von:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Kevin Löhr
Version:	02
Autor:	Lic.rer.reg. Irene Burger
Erstellungsdatum:	22.01.2008
zuletzt gespeichert:	30.03.2009 von PTV
Speicherort:	T:\Projekte\Nahverkehrsplan\ZRNN\Text_Termine\Bericht\5_ENDFASSUNG_NACH_BESCHLUSS\05_D1_NVP_Stadt_IO.doc

Inhalt

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan 4

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Idar-Oberstein 5

2.1 Einwohnerentwicklung 5

2.2 ÖPNV-Nachfrageströme 6

2.3 ÖPNV-Angebot 6

2.4 Neubaugebiete..... 7

3 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse..... 8

3.1.1 Erschließungsmängel 8

3.1.2 Relationsbezogene Mängel 10

3.1.3 Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride) 10

4 Maßnahmendefinition..... 10

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohner in den Stadtteilen von Idar-Oberstein (Stand 12/2006) 5

Tabelle 2: Neu erschlossene Wohn- und Gewerbegebiete 8

Tabelle 3: Erschließungsmängel in der Stadt Idar-Oberstein 9

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Fahrgastaufkommen Stadt Idar-Oberstein (Querschnitt) 6

Abbildung 2: ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Idar-Oberstein 7

Abbildung 3: Erschließungsradien in der Stadt Idar-Oberstein 9

Abbildung 4: Planlinie zwischen Georg-Weierbach und Oberstein 11

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige Nahverkehrsplan der Stadt Idar-Oberstein besteht aus Teil A und D1. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan des RNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil D1 unverzichtbar. Ergänzt wird dies durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Birkenfeld (Teil D).

Im Gemeinsamen Nahverkehrsplan des RNN (Teil A) wird im Kapitel 1 die Bearbeitungsstruktur der Nahverkehrpläne im RNN dargestellt. Der vorliegende Nahverkehrsplan der Stadt Idar-Oberstein ist demzufolge nur der Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans, der die Festlegungen, Analyseergebnisse und Maßnahmen im Binnenverkehr der Stadt berührt.

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises Birkenfeld. Im vorliegenden Teil D1 werden nur diejenigen Größen genannt, die für die Stadt Idar-Oberstein spezifisch sind.

Das **Anforderungsprofil** für den ÖPNV soll für den gesamten RNN einheitlich sein. Die Mindestanforderungen an die Qualität des ÖPNV sind daher in Teil A dargelegt. Die Stadt Idar-Oberstein hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt.

In der **Schwachstellenanalyse** wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards erfüllt werden. Die festgestellten Schwachstellen werden hier dargelegt, soweit sie den Stadtverkehr Idar-Oberstein betreffen. Sie dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

Die **Maßnahmen** werden definiert und anhand des Anforderungsprofils auf ihre verkehrlichen Wirkungen geprüft, Kennziffern hinsichtlich zusätzlich entstehender oder eingesparter Fahrzeugkilometer werden berechnet und entstehende Kosten bzw. Einsparungen ermittelt. Um die Wirkungen auf die Fahrgastzahlen sowie entstehende Neuerlöse abzuschätzen, wird im Einzelfall eine Nachfrageprognose in Anlehnung an das Verfahren durchgeführt, das für die "Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs" vorgeschrieben und an empirischen Untersuchungen geeicht ist.

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Idar-Oberstein

Ein Großteil der statistischen Daten zu Idar-Oberstein sind im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Teil A und im Teil C bereits dargestellt. Hier werden einige Auswertungen ergänzt.

2.1 Einwohnerentwicklung

In Tabelle 1 sind die Einwohnerzahlen der Stadt Idar-Oberstein dargestellt, differenziert nach den einzelnen Stadtteilen. Zwischen 1996 und 2006 sind die Einwohnerzahlen um fast fünf Prozent gesunken. Die Altstadt verlor acht Prozent, die umgebenden Stadtteile hatten noch einen geringen Zuwachs von knapp zwei Prozent zu verzeichnen. Größere Einwohnerzunahmen haben die Stadtteile Georg-Weierbach und Göttschied (zwischen drei und fünf Prozent) und vor allem Regulshausen mit 50 Prozent. Die höchsten Verluste erlitten mit jeweils etwa zehn Prozent Oberstein, Enzweiler, Hammerstein und Mittelbollenbach.

Stadtteil	Einwohner 12/1996	Einwohner 12/2006	Veränderung (absolut)	Veränderung (%)
Oberstein	9.845	8.552	-1.293	-13,1%
Idar	8.889	8.366	-523	-5,9%
Tiefenstein	2.602	2.621	+19	+0,7%
Algenrodt	2.413	2.311	-102	-4,2%
Summe Altstadt	**23.749**	**21.850**	**-1.899**	**-8,0%**
Enzweiler	802	722	-80	-10,0%
Georg-Weierbach	676	706	+30	+4,4%
Göttschied	2.908	3.005	+97	+3,3%
Hammerstein	621	567	-54	-8,7%
Kirchenbollenbach	929	906	-23	-2,5%
Mittelbollenbach	1.318	1.178	-140	-10,6%
Nahbollenbach	1.952	1.985	+33	+1,7%
Regulshausen	582	875	+293	+50,3%
Weierbach	2.579	2.648	+69	+2,7%
Summe Stadtteile	**12.367**	**12.592**	**+225**	**+1,8%**
Gesamt	**36.116**	**34.442**	**-1.674**	**-4,6%**

Tabelle 1: Einwohner in den Stadtteilen von Idar-Oberstein (Stand 12/2006)

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes wird für den Zeitraum zwischen 2005 und 2015 jedoch von einem Rückgang der Bevölkerung um ca. sechs Prozent ausgegangen. Die Einwohnerentwicklung für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans ist vor allem hinsichtlich der Erschließung neuer Wohngebiete zu beachten, da sie in den einzelnen Stadtteilen unterschiedlich verlaufen kann.

2.2 ÖPNV-Nachfrageströme

Die Auswertungen zur ÖPNV-Nachfrage aus der Verbunderhebung 2003 sind im Teil A dargestellt. Im Folgenden werden einige weitere Ergebnisse erläutert, die die Stadt Idar-Oberstein betreffen.

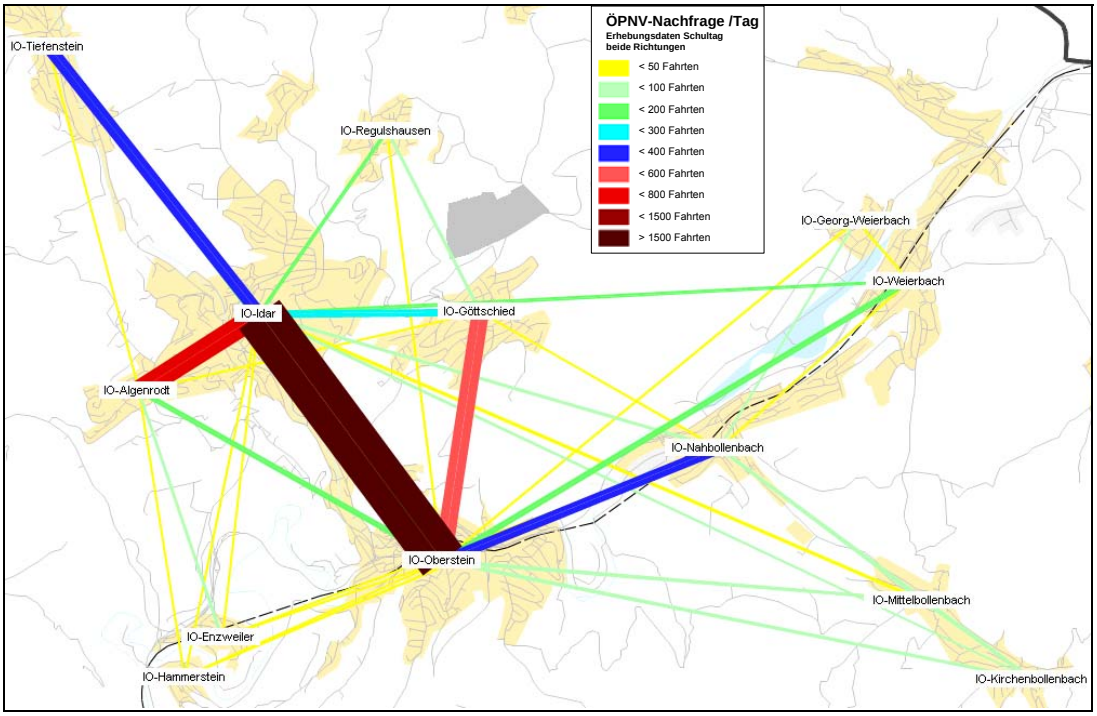


Abbildung 1: Fahrgastaufkommen Stadt Idar-Oberstein (Querschnitt)

Abbildung 1 zeigt die Fahrgastströme im ÖPNV (Verbunderhebung 2005) an einem Schultag im Quell-Ziel- und Binnenverkehr der Stadt. Die stärksten Ströme zeigen sich zwischen Idar und Oberstein. Starke Ströme bestehen auch zwischen Algenrodt und Idar sowie zwischen Göttschied und Oberstein. Ströme zwischen 300 und 400 täglichen Fahrgästen zeigen noch zwischen Nahbollenbach und Oberstein sowie zwischen Tiefenstein und Idar. Das Fahrgastaufkommen zu den übrigen Stadtteilen ist mit unter 300 täglichen Fahrten gering.

2.3 ÖPNV-Angebot

In Idar-Oberstein wird im Stadtgebiet ein 30-Minuten-Grundtakt angeboten. In Idar am Alexanderplatz und in Oberstein am Bahnhof sind Rendezvous-Punkte eingerichtet, an denen sich die Busse alle 30 Minuten treffen. Auf der Achse zwischen

Idar und Oberstein sind die Linien 301 und 302 zu einem 30min-Takt, der durch Fahrten anderer Linien ergänzt wird, so dass die Stadtteile mit 3-4 Fahrten auf unterschiedlichen Linienwegen je Stunde verbunden werden. Dies wird für die Bedeutung und Größe der Stadt als ein angemessenes Angebot erachtet.

Die Linie 305 Regulshausen - Göttschied wird außerhalb der Hauptverkehrszeiten mit Anrufsammeltaxis bedient. Zwischen Regulshausen und den beiden Zentren Idar und Oberstein besteht keine Direktverbindung mit Linienverkehr. Sie wurde bereits getestet und mangels Nachfrage wieder eingestellt.

Das Stadtbusnetz ist übersichtlich und leicht verständlich und wird durch das Regionalbusnetz ergänzt, das auch die nicht an den Stadtbus angeschlossenen Stadtteile Weierbach, Georg-Weierbach, Nahbollenbach, Mittelbollenbach, Kirchenbollenbach, Enzweiler und Hammerstein an Oberstein anbindet.

Die Anbindung von Georg-Weierbach ist jedoch mit sehr langen Reisezeiten verbunden und soll gesondert geprüft werden.

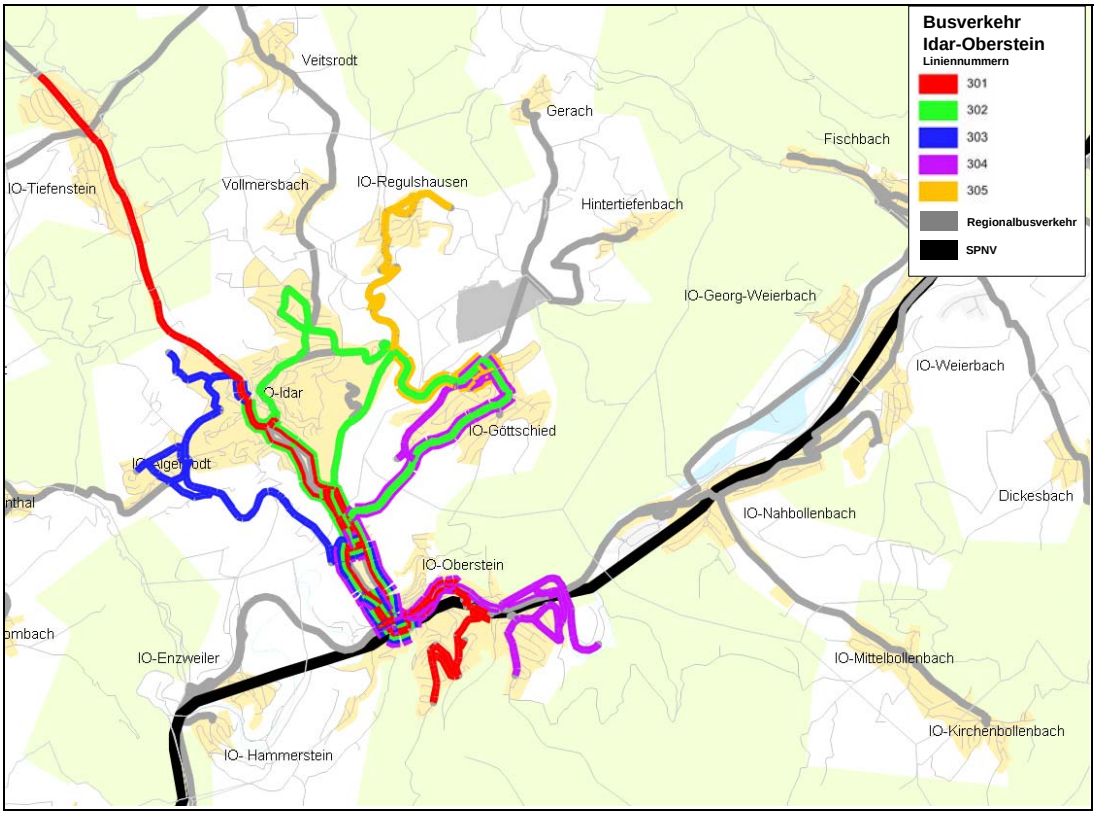


Abbildung 2: ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Idar-Oberstein

2.4 Neubaugebiete

Um die Entwicklung über die demographische Gesamtentwicklung (siehe Teil A) hinaus zu berücksichtigen, wurden alle geplanten Neubaugebiete (Wohngebiete) und Gewerbegebiete zusammengestellt. Hier können Gebiete in bislang nicht mit dem ÖPNV erschlossenen Bereichen entstehen, die in der ÖPNV-Planung der nächsten Jahre berücksichtigt werden sollen.

Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

► Der Planungshorizont für die Bebauung mit Wohnnutzung sollte im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans liegen

► Bei Gewerbegebieten sollte nicht nur eine Ausweisung des Gewerbegebiets vorliegen, es soll auch bereits angemessen genutzt werden und Gewerbeansiedlungen im Planungshorizont absehbar sein.

► Die Größe des Gebiets sollte so sein, dass ein angemessenes Potenzial für eine ÖPNV-Anbindung vorliegt. Dies betrifft Beschäftigtenzahlen oder auch Einwohnerzahlen in Wohngebieten. Diese angemessene Größe muss im Einzelfall beurteilt werden und hängt vom Aufwand für eine Erschließung mit dem ÖPNV ab.

Die in Tabelle 2 dargestellten Gebiete wurden in der Stadt geplant und sind inzwischen alle baulich erschlossen:

Stadtteil	Lage / Name	Größe und Stand der Bebauung
Nahbollenbach, südlicher Bereich	„Auf'm Sulg“	75 Grundstücke
Regulshausen, östlicher Bereich	„Auf Willwerich“	70 Grundstücke
Nahbollenbach	Gewerbepark Nahetal	23,1 ha
Idar, im östlichen Bereich	„Auf dem Steinkäulchen“	45 Grundstücke
Göttschied, südwestlicher Bereich	„Auf der Platt“	24 Grundstücke
Weierbach, nördlicher Bereich	„In der Wolfswiese“	26 Grundstücke
Mittelbollenbach	„Auf' m Stempel“	10 Grundstücke

Tabelle 2: Neu erschlossene Wohn- und Gewerbegebiete

3 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

Auf der Basis des Anforderungsprofils (siehe Teil A) wurde die Schwachstellenanalyse durchgeführt. Die Methodik ist im Kapitel 4 des Gesamtnahverkehrsplans beschrieben. Die Ergebnisse für die Stadt Idar-Oberstein werden im Folgenden dargestellt.

3.1.1 Erschließungsmängel

Die Erschließungsmängel beziehen sich auf die Entfernung der Haltestellen zu den Siedlungen. Die meisten Bereiche werden durch die vorhandenen Haltestellen gut erschlossen, wenn auch Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit nicht immer ausreichend sind. Dies wird jedoch im Zuge der relationsbezogenen Analysen bewertet.

Den Analysen zur Erschließung sind folgende Haltestellenradien zu Grunde gelegt:

Bahnhof	Bushaltestelle
1000m	300-400m

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft und im Arbeitskreis diskutiert. Dadurch konnten eine Reihe von Erschließungsmängeln bereits ausgeschlossen werden. Die in Tabelle 3 genannten Mängel wurden vertieft untersucht. In Abbildung 3 sind alle Erschließungsradien sowie die Mängel dargestellt.

Nr.	Stadtteil	Raum	Mangel	Anmerkung
1	Oberstein	Hasbachsiedlung	Nicht ausreichend erschlossen; Fußwege bis 1200 Meter	In dem Bereich ist aufgrund der unzureichenden Befahrbarkeit der Straßen eine Erschließung nicht möglich

Tabelle 3: Erschließungsmängel in der Stadt Idar-Oberstein

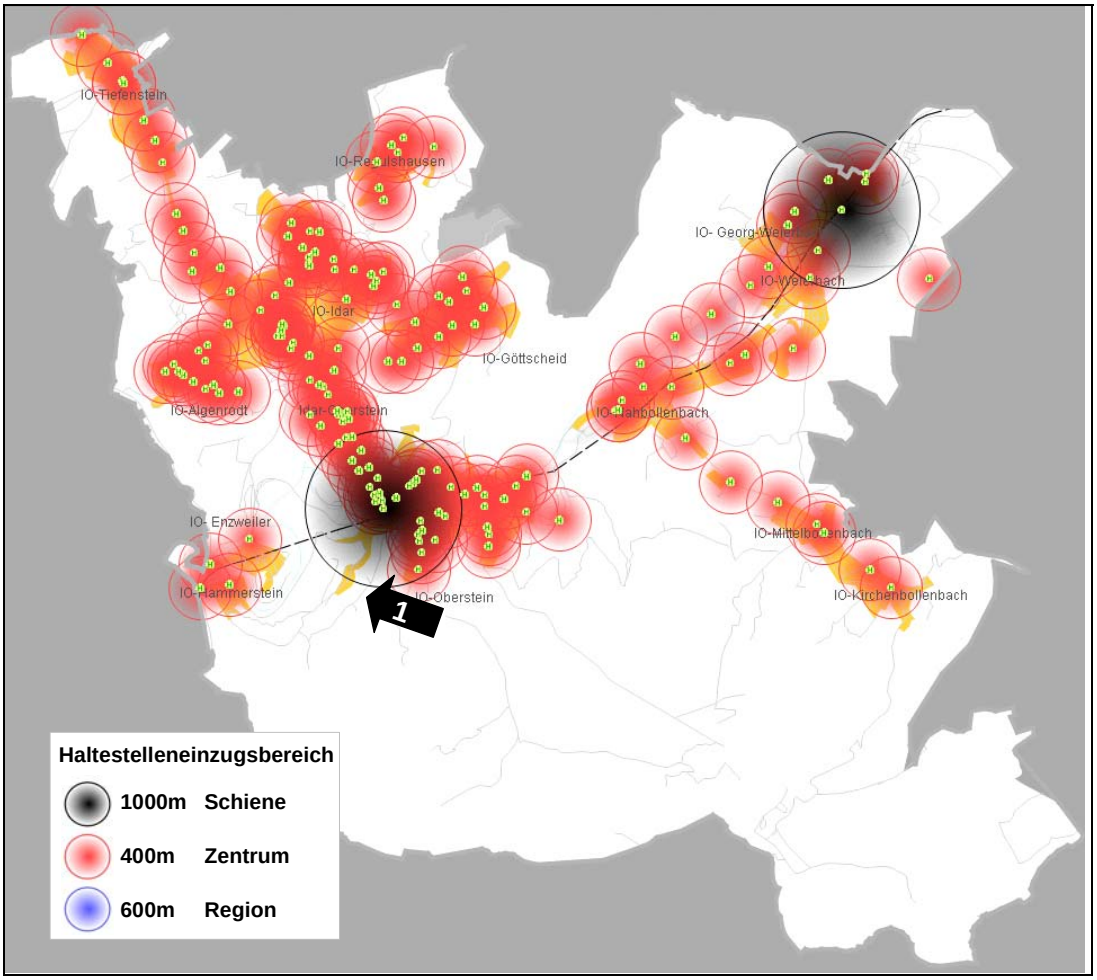


Abbildung 3: Erschließungsradien in der Stadt Idar-Oberstein

3.1.2 Relationsbezogene Mängel

In Idar-Oberstein bestehen kaum relationsbezogene Mängel, da die Stadtteile gut mit dem Zentrum verbunden sind. Für den Abendverkehr besteht ein Anrufsammeltaxi-Angebot (Linie 309), das alle Haltestellen mit dem Stadtzentrum verbindet.

Georg-Weierbach nach Oberstein

Lediglich die Verbindung von Georg-Weierbach nach Oberstein ist durch sehr lange Reisezeiten gekennzeichnet. Während die Strecke von Georg-Weierbach bis zum Bahnhof in Oberstein in maximal 10 Minuten mit dem Pkw zu überwinden ist, beträgt die Reisezeit mit dem ÖPNV etwa 30 Minuten. Diese Verbindung besteht nur wenige Male am Tag.

Um diesen Mangel zu beheben und gleichzeitig das Gewerbegebiet zwischen Georg-Weierbach und Nahbollenbach besser zu bedienen, soll eine Maßnahme definiert werden.

3.1.3 Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)

Park-and-ride

In Idar-Oberstein besteht am Bahnhof eine Park-and-ride-Einrichtung, die jedoch voll ausgelastet ist. Eine Erweiterung ist auf Grund der Raumsituation jedoch nicht möglich. Es besteht jedoch die Möglichkeit, Parkplätze im Parkhaus „Nahe-Center“ anzumieten. Eine zusätzliche Anlage am Bahnhof Fischbach-Weierbach ist nicht sinnvoll, da der Regionalexpress dort nicht halten kann.

Bike-and-ride

Am Bahnhof Idar-Oberstein besteht eine Anlage mit zehn überdachten Fahrradabstellplätzen.

4 Maßnahmendefinition

Georg-Weierbach nach Oberstein

Im Rahmen des vorhandenen Stadtverkehrs ist eine Verknüpfung eines Angebots nach Georg-Weierbach nicht sinnvoll, da nur die Linie 303 am Bahnhof endet und keine verfügbare Wendezeit für einen verlängerten Fahrweg bietet. Daher wird hier geprüft, ob eine zusätzliche Linie sinnvoll sein könnte.

Um den Mangel der langen Reisezeiten zu beseitigen, müsste die Linie möglichst direkt vom Bahnhof über das Stadttheater, den Gewerbepark Nahetal bis zur Ortsmitte Georg-Weierbach führen.

In Georg-Weierbach könnte mit einer Ringerschließung gewendet werden. Die Fahrzeit würde ca. 20 Minuten betragen, daher bestünde bei einem Stundentakt eine Wendezeit an jeder Endhaltestelle von 10 Minuten.

Diese direkte Streckenführung hat jedoch den Nachteil, dass außer dem bereits gut mit dem ÖPNV erschlossenen Gewerbepark Nahetal lediglich das Gewerbegebiet „Am Kreuz“ sowie der Stadtteil Georg-Weierbach selbst angebunden wird. Die fehlende Querungsmöglichkeit über die Nahe und die B 41 legen die Linienführung fest. Eine Führung der neuen Linie, die auch Nahbollenbach, Weierbach oder Fischbach einschließen würde, ergäbe für Georg-Weierbach erneut hohe Reisezeiten und würde den oben genannten Mangel nicht beheben.

Die Kostenabschätzung beruht auf der Grundlage der Streckenführung, wie sie in Abbildung 4 dargestellt ist und den nachfolgenden Rahmendaten:

- Es werden insgesamt 12 Fahrtenpaare angeboten (Stundentakt).
- Für die neue Linie wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt.
- Die Fahrstrecke beträgt etwa 7,5 Kilometer pro Fahrt.

Hierfür belaufen sich die abgeschätzten jährlichen Kosten auf etwa 130.000 Euro.

Da die Nachfrage aufgrund der geringen Ortsgröße von Georg-Weierbach (ca. 700 Einwohner) als niedrig einzuschätzen ist, ist eine Bedienung im Stundentakt als unwirtschaftlich einzustufen. Alternativ wäre daher der Einsatz eines Anrufverkehres denkbar. Grundsätzlich wird die Einrichtung dieser Linie ohne den Nachweis entsprechender Nachfrage nicht empfohlen.

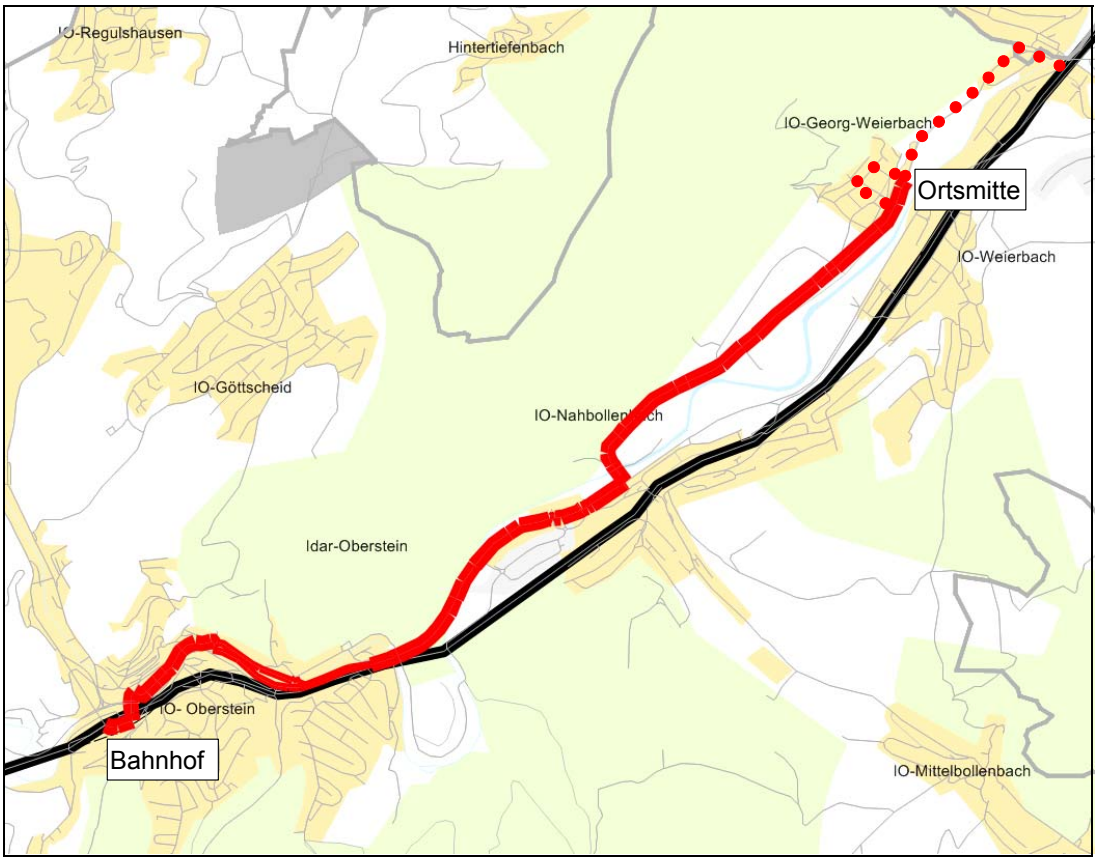


Abbildung 4: Planlinie zwischen Georg-Weierbach und Oberstein