

Nahverkehrsplan  
Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

# Teil D: Nahverkehrsplan für den Landkreis Birkenfeld Fortschreibung 2014

Beschlossen vom Kreistag des Landkreises Birkenfeld am 6. Juli 2015



Auftraggeber:

Landkreis Birkenfeld  
Schneewiesenstraße 2  
55765 Birkenfeld

Bearbeitet von:

PTV  
Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

**ZRNN**  
Zweckverband Rhein-Nahe  
Nahverkehrsverbund KÖR

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan LK Birkenfeld
Auftraggeber	Landkreis Birkenfeld
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum:	14.08.2013
zuletzt gespeichert:	10.07.2015 von PTV
Speicherort:	01_D0_NVP2013_LK_BIR__Beschlossen.docx

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Birkenfeld .....</b>	<b>7</b>
2.1	ÖPNV-Nachfrageströme .....	7
2.2	Berufspendler Binnenverkehr .....	7
2.3	Neubaugebiete .....	8
<b>3</b>	<b>Nahverkehrsplan 2009 .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Ergebnisse der Schwachstellenanalyse .....</b>	<b>11</b>
4.1.1	Erschließungsmängel	11
4.1.2	Analyse der Erreichbarkeit	12
4.1.3	Relationsbezogene Mängel	13
4.1.4	Wichtige Umsteigehaltstellen	14
4.1.5	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)	15
<b>5</b>	<b>Maßnahmendefinition .....</b>	<b>17</b>
5.1	Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen .....	18
5.2	Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV .....	19
5.3	Grundversorgung in der Region .....	20
5.4	Reaktivierung der Bahnstrecke Baumholder - Heimbach .....	22
5.5	Landkreisübergreifende Busverkehrsangebote .....	22
5.6	Fahrgastinformation .....	22
<b>6</b>	<b>Finanzierung .....</b>	<b>22</b>
<b>7</b>	<b>Nationalpark "Hunsrück-Hochwald" .....</b>	<b>23</b>
<b>8</b>	<b>Alternative Energien im Busverkehr .....</b>	<b>23</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geplante Wohngebiete	9
Tabelle 2:	Verkehrspolitische Ziele (Übernahme aus Nahverkehrsplan 2009)	10
Tabelle 3:	Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 2009	11
Tabelle 4:	Erschließungsmängel im Landkreis Birkenfeld im Linienverkehr	12

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Birkenfeld (2010)	8
Abbildung 2: Erreichbarkeit der Grundzentren	13
Abbildung 3: Wichtige Umsteigehaltestellen im Landkreis Birkenfeld	15
Abbildung 4: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Birkenfeld	16
Abbildung 5: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Birkenfeld	17
Abbildung 6: Route möglicher Abendfahrten zwischen Birkenfeld und Idar-Oberstein (Linie 330)	19
Abbildung 7: Angebot im Ruf-Taxi-Dienst im Landkreis Birkenfeld	21

# 1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

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

Im Gemeinsamen Nahverkehrsplan des RNN (Teil A) wird im Kapitel 1 die Bearbeitungsstruktur der Nahverkehrspläne im RNN dargestellt. Der vorliegende Nahverkehrsplan des Landkreises Birkenfeld ist demzufolge nur der Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans, der die Festlegungen, Analyseergebnisse und Maßnahmen im Binnenverkehr des Kreises berührt.

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises. Im vorliegenden Teil D werden nur diejenigen Größen genannt, die für den Kreis 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. Der Landkreis Birkenfeld hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt. Hier wurden gegenüber dem Nahverkehrsplan 2009 keine Änderungen vorgenommen.

In der **Schwachstellenanalyse** wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards erfüllt werden. Die festgestellten Schwachstellen werden hier dargelegt beziehungsweise aus dem Nahverkehrsplan 2009 übernommen, soweit sie den Binnenverkehr des Landkreises Birkenfeld 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.

## 2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Birkenfeld

### 2.1 ÖPNV-Nachfrageströme

Im Nahverkehrsplan für den RNN und den Landkreis Birkenfeld, der im März 2009 beschlossen wurde, wurden Nachfragezahlen aus der Verbunderhebung 2003 zu Grunde gelegt. Inzwischen wurde keine weitere Verbunderhebung durchgeführt. Im Einzelfall wird daher, wo es vertretbar erscheint, wieder auf die Daten von 2003 zurückgegriffen. Wesentliche Aussagen, wie der überwiegende Anteil der Binnenverkehre im Landkreis und die Ausrichtungen der Nachfrage nach Mainz, Bad Kreuznach, Idar-Oberstein und Birkenfeld haben ihre Gültigkeit behalten.

Aufgrund des demografischen Wandels und dem besonderen Rückgang des Schülerverkehrs kann davon ausgegangen werden, dass der ÖPNV an Fahrgästen verliert und die Wirtschaftlichkeit der Linien abnimmt.

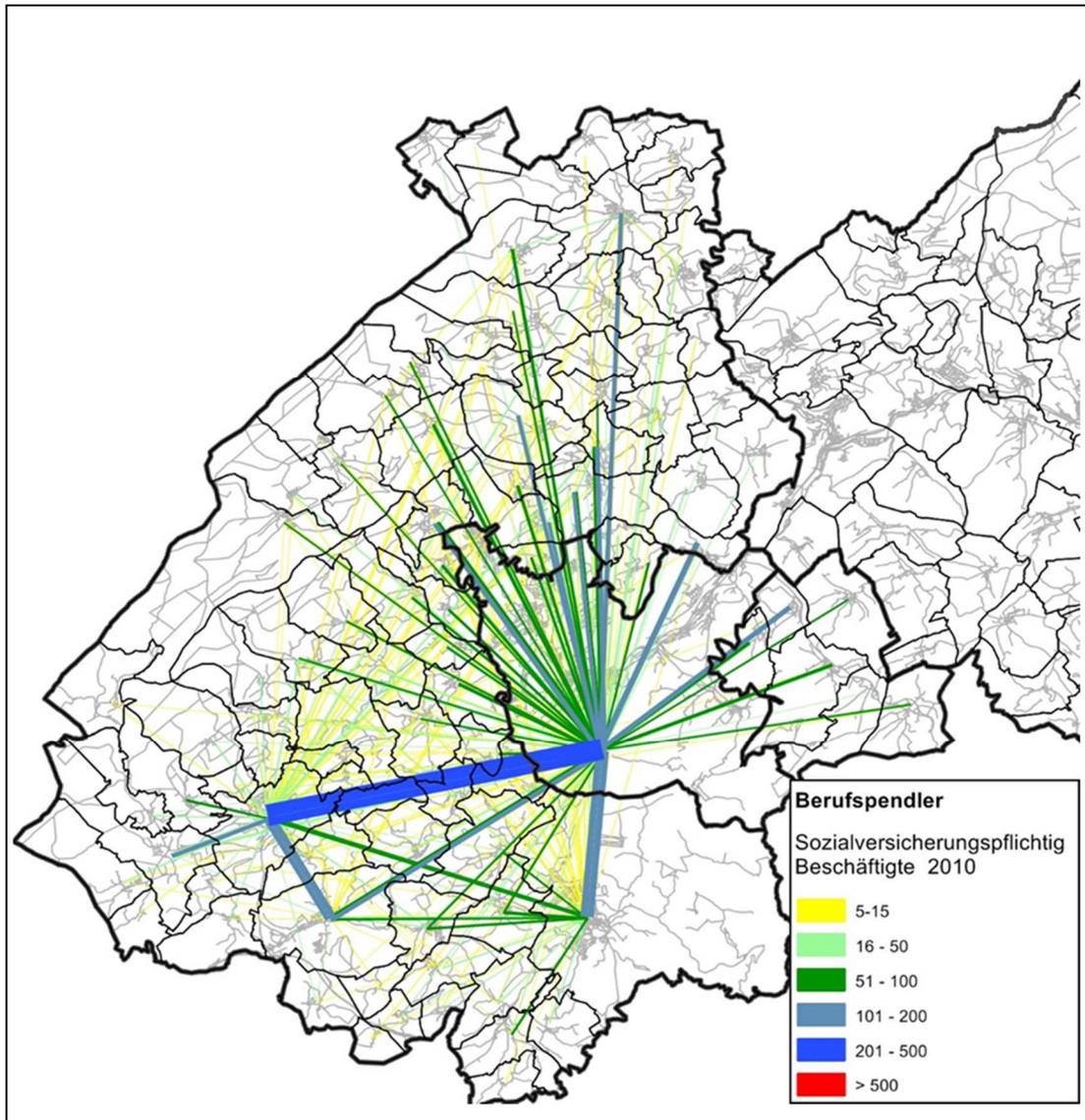
### 2.2 Berufspendler Binnenverkehr

Abbildung 1 zeigt die aktualisierten Berufspendler (Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort mit allen Verkehrsmitteln ab fünf Pendlern) im Binnenverkehr. Die Quell-Ziel-Verkehre nach außerhalb des Landkreises sind in Abbildung 15 im Teil A des gemeinsamen Nahverkehrsplans dargestellt.

Die stärksten Pendlerströme im Binnenverkehr bestehen nach Idar-Oberstein, dorthin sind Pendlerströme aus dem gesamten Kreisgebiet gerichtet. Geringere Ströme führen nach Birkenfeld und Baumholder. Zwischen den Zentren bestehen die stärksten Ströme, vor allem zwischen Birkenfeld und Idar-Oberstein mit über 500 Pendlern insgesamt in beide Richtungen.

Kreisweit ist die Zahl der Einpendler in den Gemeinden (einschließlich Binnenpendler) mit einem Zuwachs von +0,3% zwischen 2004 und 2010 etwa gleichgeblieben. Für einzelne Gemeinden zeigen sich jedoch größere Veränderungen (Veränderung >100 Pendler):

- Zuwächse zeigen sich in der Stadt Birkenfeld (+9%) und Hoppstädten-Weiersbach (+14%)
- Leichte Rückgänge hat die Stadt Idar-Oberstein zu verzeichnen (-2%)



Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV AG; Eckwerte Bundesversicherungsanstalt für Angestellte

Abbildung 1: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Birkenfeld (2010)

## 2.3 Neubaugebiete

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

Berücksichtigt werden hierbei folgende Planungen:

- 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 meisten Gemeinden meldeten, dass gegenüber dem Nahverkehrsplan 2009 keine neuen Gebiete ausgewiesen wurden. Genannt wurden die folgenden Gebiete:

Ortsgemeinde	Lage / Name	Anmerkung
Hoppstädten-Weiersbach	„Auf der Heide“	Wohngebiet
Hoppstädten-Weiersbach	„Bohnengarten“	Ausreichend erschlossen
Brücken	„Am Hirchenberg“	Ausreichend erschlossen

Tabelle 1: Geplante Wohngebiete

### 3 Nahverkehrsplan 2009

Für den Nahverkehrsplan des Landkreises Birkenfeld, der 2009 beschlossen wurde, wurden folgende verkehrspolitische Ziele festgelegt, die im Grundsatz auch weiterhin gelten sollen:

Verkehrspolitische Ziele	Gültigkeit weiterhin und Umsetzung
Anbindung aller Gemeinden im Landkreis Birkenfeld durch den ÖPNV	Die Gemeinden werden alle mit dem ÖPNV bedient, teilweise jedoch ausschließlich im Schülerverkehr
Bedarfsgerechte Bedienung der Siedlungsbereiche und Gemeinden des Landkreises	Die bedarfsgerechte Bedienung wird weiterhin durch eine nachfrageorientierte Differenzierung der ÖPNV-Systeme gewährleistet (Schienenverkehr, RegioLinie, Regionalbus, Stadtbus, Anrufverkehre).
Entwicklung eines flächendeckenden, integrierten Angebotes auf Taktfahrplanbasis	Durch die Verbundgründung ist eine Vereinheitlichung hinsichtlich der Tarife aber auch der übergreifenden Linien vereinfacht worden. Eine durchgehende Taktung ist aber nur in Städten, bei RegioLinien und auf der Schiene umgesetzt.
Funktionale Gliederung des öffentlichen Verkehrsnetzes mit Ausrichtung auf zentrale Orte	Die Ausrichtung auf die zentralen Orte ist gewährleistet.
Der SPNV auf der Naheachse bildet das Rückgrat des gesamten ÖPNV im Kreisgebiet	Dies liegt im Zuständigkeitsbereich des ZSPNV-Süd und wird auch weiterhin bestehen bleiben. Durch die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Baumholder-Heimbach wird der SPNV im Landkreis Birkenfeld gestärkt.
Die nicht durch den SPNV erschlossenen Mittelzentren des Kreises sind in vergleichbarer Qualität untereinander sowie mit dem SPNV zu verknüpfen	Das Zentrum Birkenfeld wird mittels einer RegioLinie und weiterer Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises, mit den Zentren verbunden.
Die Grundzentren des Kreises sind durch Taktverkehr an die zugehörigen Mittelzentren anzubinden	Die Anbindung der Grundzentren wird in der Fortschreibung erneut geprüft. Eine Taktung ist aufgrund der Ausrichtung auf den Schülerverkehr nicht immer möglich.
Die Verknüpfungspunkte des ÖPNV sollen sich überwiegend an den zentralörtlichen Strukturen orientieren	Die angestrebte Erreichbarkeit von Zentren orientiert sich am zentralörtlichen Gefüge.
Bedienungsqualität unterschiedlicher Achsen und Verknüpfungsqualität unterschiedlicher Knoten sind funktional abgestuft auszubilden	Die funktionale Abstufung ist gegeben und wird in der Fortschreibung weiterverfolgt.
Neben der Anbindung von Gemeinden durch die Haupterschließungs- und Erschließungsachsen wird die Erreichbarkeit der übrigen Gemeinden durch flexible Angebote sichergestellt	Flexible Angebotsformen sind im Landkreis inzwischen zur Feinerschließung von dünn besiedelten Orten teilweise vorhanden.
Die innere Erschließung der Gemeinden wird sichergestellt	Die Erschließung ist weitestgehend gesichert.

Tabelle 2: Verkehrspolitische Ziele (Übernahme aus Nahverkehrsplan 2009)

Konkrete Maßnahmen wurden für den Landkreis Birkenfeld lediglich mit Priorität 3 definiert, also mit einem nachrangigen Handlungsbedarf mit einer Umsetzung nur bei ausreichenden Mitteln oder entsprechender Nachfrage.

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Abendliche Fahrten zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld bzw. Baumholder nach 20.00 Uhr	Die Maßnahmen wurden wegen der niedrigen Priorität - mit einer angemessenen Nachfrage ist aufgrund des zu erwartenden niedrigen Bedarfs nicht zu rechnen - und aus wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt.
Abendliche Fahrten zwischen Idar-Oberstein und Herrstein nach 19.00 Uhr	
Stipshausen: Morgendliche zusätzliche Fahrt nach Idar-Oberstein	
Gemeinde Niederhambach: Anbindung der Ortsteile Heupweiler und Böschweiler an das Zentrum (zwei Fahrtenpaare)	

Tabelle 3: Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 2009

### Reaktivierung der Bahnstrecke Baumholder - Heimbach

Die Reaktivierung ist seitens des ZSPNV Süd für Dezember 2014 vorgesehen. Zur Entwicklung des Schienenverkehrs siehe auch die Ausführungen im gemeinsamen Nahverkehrsplan.

## 4 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 den Kreis Birkenfeld werden im Folgenden dargestellt.

### 4.1.1 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:

**Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle**

Siedlungsfläche	Bahn	Bus
Zentrum*	1000m	300-400m
Gemeinde	1000m	600m

\* Stadtgebiete Birkenfeld und Idar-Oberstein

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft und im Arbeitskreis diskutiert. Aufgrund der zum vorherigen Nahverkehrsplan unveränderten Anforderungen an die Einzugsbereiche wurden bei der Analyse keine neuen Erschließungslücken ausfindig gemacht. Erschließungslücken, welche bisher nicht behoben wurden sind erneut als solche aufgefallen. Diese Mängel wurden im Arbeitskreis diskutiert und vertieft untersucht. Sie werden in Tabelle 4 zusammengefasst und im Anschluss im Detail dargestellt.

Dazu kommt das Neubaugebiet „Auf der Heide“ in Hoppstädten-Weiersbach, das nicht ausreichend erschlossen ist.

Nr.	Ort	Raum	Mangel	Anmerkung
1	Birkenfeld und Ellenberg	Nördlicher Bereich und Neubaugebiet „Haesgeswiesen“	Nicht ausreichend durch ÖPNV erschlossen	Eine Erschließung wurde bereits 2009 von Stadt und Landkreis Birkenfeld aufgrund der zu erwartenden niedrigen Nachfrage für nicht notwendig erachtet. Aufgrund der Erweiterung des Wohngebietes soll eine Erschließung vorgesehen werden.
2	Hoppstädten-Weiersbach	Neubaugebiet „Auf der Heide“	Nicht ausreichend durch ÖPNV erschlossen	Bisher nur durch den Einzugsbereich des Bahnhofs abgedeckt. Die Einrichtung einer festen Haltestelle, die von allen Fahrten bedient wird, wird im Zuge der Umsetzung geprüft.

Tabelle 4: Erschließungsmängel im Landkreis Birkenfeld im Linienverkehr

### 4.1.2 Analyse der Erreichbarkeit

Die Analyse der Erreichbarkeit der Mittelzentren wird im Teil A erläutert. Hier wird die Erreichbarkeit der Grundzentren analysiert, in denen die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs gedeckt werden. Zunächst wird festgestellt in welcher Zeit das nächste Grundzentrum erreicht wird.

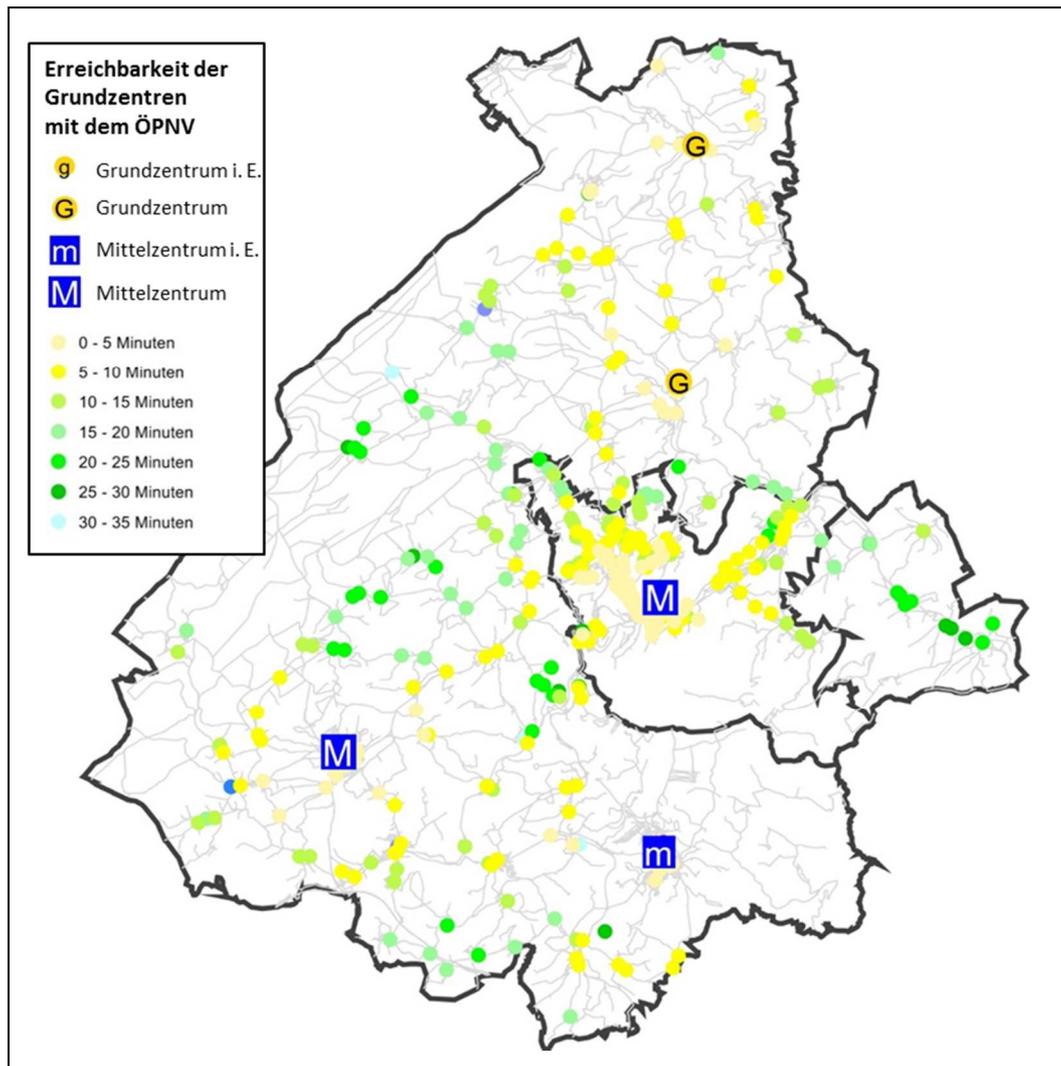


Abbildung 2: Erreichbarkeit der Grundzentren

Es zeigt sich, dass von allen Orten aus in kurzer Zeit (in der Regel maximal 30min) das nächste Grundzentrum erreicht wird. Hier ist jedoch die Häufigkeit der angebotenen Fahrten noch nicht berücksichtigt.

### 4.1.3 Relationsbezogene Mängel

Eine Analyse der Beförderungszeiten und der Umsteigehäufigkeit wurde nicht erneut durchgeführt, da sich im Nahverkehrsplan 2009 hier keine Mängel ergeben hatten, für die Maßnahmen definiert werden musste und die zeitliche Erreichbarkeit der nächsten Zentren bereits im Kapitel 4.1.2 untersucht worden ist.

Da die Bedienungshäufigkeit im Vordergrund steht und auch in den schwach besiedelten Räumen die Anzahl der Fahrtverbindungen wichtiger ist als die benötigte Zeit oder die Zahl der Umstiege (beides kann sich beispielsweise bei Benutzung von flexiblen Angeboten erhöhen), wurde der Fokus auf die Bedienungshäufigkeit gelegt.

Die relationsbezogenen Mängel ergeben sich aus der Analyse zur Bedienungshäufigkeit in den einzelnen Verkehrszeiten des Tages, deren Methodik in Teil A beschrieben wird.

Dabei liegt die Kategorisierung der Verkehrsrelationen nach Achsen, Verbindungen und Verflechtungen zu Grunde, die in Abhängigkeit von der Bedeutung der Relation (Versorgungsbereich der zentralen Orte und Gesamtnachfragepotenzial) festgelegt wird.

Hierbei zeigten sich keine zusätzlichen Mängel, die behoben werden müssen. Einzelne Mängel in den Schülerverkehrszeiten werden dadurch behoben, dass die notwendigen Fahrten speziell auf die Belange der Schüler abgestimmt werden müssen, in Abhängigkeit von der jeweiligen Nachfrage zwischen Wohnort und Schulort der Schüler und von den Schulanfangs- und -endzeiten.

Folgende Schwachstellen wurden bereits im Nahverkehrsplan 2009 beschrieben und konnten noch nicht behoben werden:

- Fehlende Fahrtmöglichkeiten von Stipshausen nach Idar-Oberstein nach 6.30 Uhr: Hier besteht eine Fahrtmöglichkeit kurz vor 6.30 Uhr Ansonsten ist der Schülerverkehr auch nach Sohren-Büchenbeuren im Rhein-Hunsrück-Kreis ausgerichtet. Daher besteht hier keine Schwachstelle.
- Fehlende abendliche Fahrten nach 19.00 Uhr von Idar-Oberstein nach Herrstein - die letzte Fahrtmöglichkeit besteht um 17.20 Uhr
- Fehlende Fahrten nach 20.00 Uhr
  - Idar-Oberstein nach Birkenfeld (letzte Fahrtmöglichkeit 19.20, an Sonntagen eine Fahrt ab 21.20 Uhr nach Reichenbach sowie an Wochenenden und Feiertagen nach 20.00 Uhr mittels Zug und Rufbus)
  - Baumholder - Idar-Oberstein (beide Richtungen) - Behebung durch Reaktivierung der Strecke Heimbach-Baumholder
  - Baumholder - Birkenfeld (beide Richtungen) - Behebung durch Reaktivierung der Strecke Heimbach-Baumholder, bei zusätzlicher Anschlussmöglichkeit zwischen Heimbach und Birkenfeld mit einem Bus. Mit einer angemessenen Nachfrage, die wirtschaftlich vertretbar ist, ist jedoch nicht zu rechnen.

#### 4.1.4 Wichtige Umsteigehaltstellen

Auf Basis der Verbunderhebungsdaten wurden Haltestellen und Bahnhöfe ermittelt, die wichtige Umsteigehaltstellen im Landkreis sind. Daran hat sich grundsätzlich nichts geändert, daher werden diese Haltestellen in die Fortschreibung übernommen. An diesen sollen die Anschlüsse zwischen den Linien zumindest in Lastrichtung gut abgestimmt sein mit maximal 10 Minuten Umsteigezeit und flexiblen Reaktionsmöglichkeiten auf Verspätungen. Die Haltestellen und Bahnhöfe sind in Abbildung 3 dargestellt.

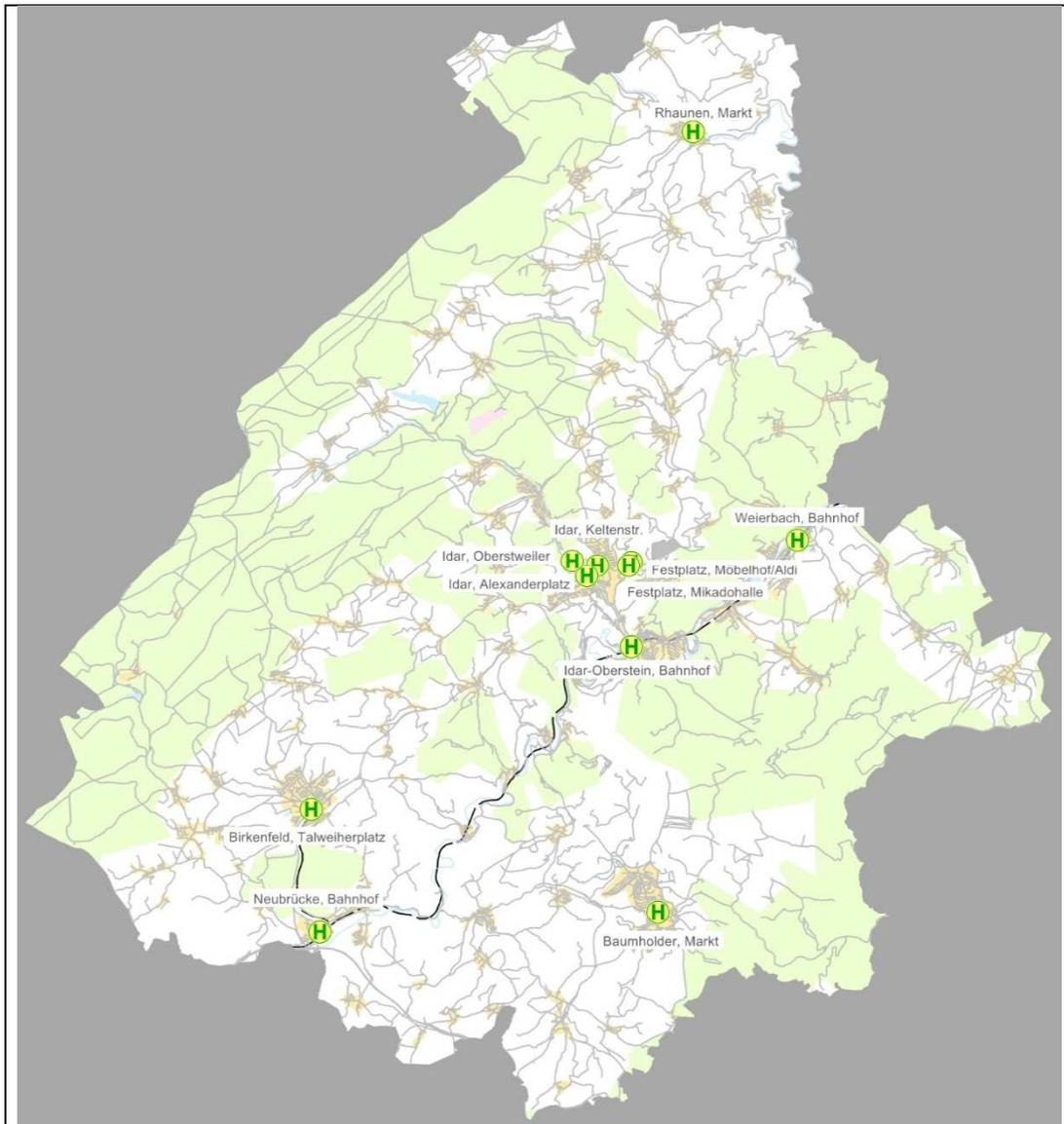


Abbildung 3: Wichtige Umsteigehaltstellen im Landkreis Birkenfeld

#### 4.1.5 Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)

##### Park-and-ride

Die Park-and-ride-Plätze des Landkreises sind in Abbildung 4 dargestellt. Sie sind zum großen Teil hinsichtlich ihrer Kapazitäten nicht ausreichend. Für Neubrücke ist eine Erweiterung geplant. Die Anträge beim LBM sind gestellt, aktuell führt die Verbandsgemeinde noch eine Zählung durch. Die Erweiterung soll in absehbarer Zeit umgesetzt werden. Im Zuge der Reaktivierung der Strecke Heimbach-Baumholder werden an den drei Bahnhöfen Baumholder, Heimbach und Ruschberg Park-and-ride-Plätze realisiert.

Hingegen ist keine Erweiterung in Idar-Oberstein möglich, allerdings können hier Parkplätze angemietet werden, was die Situation entspannen kann.

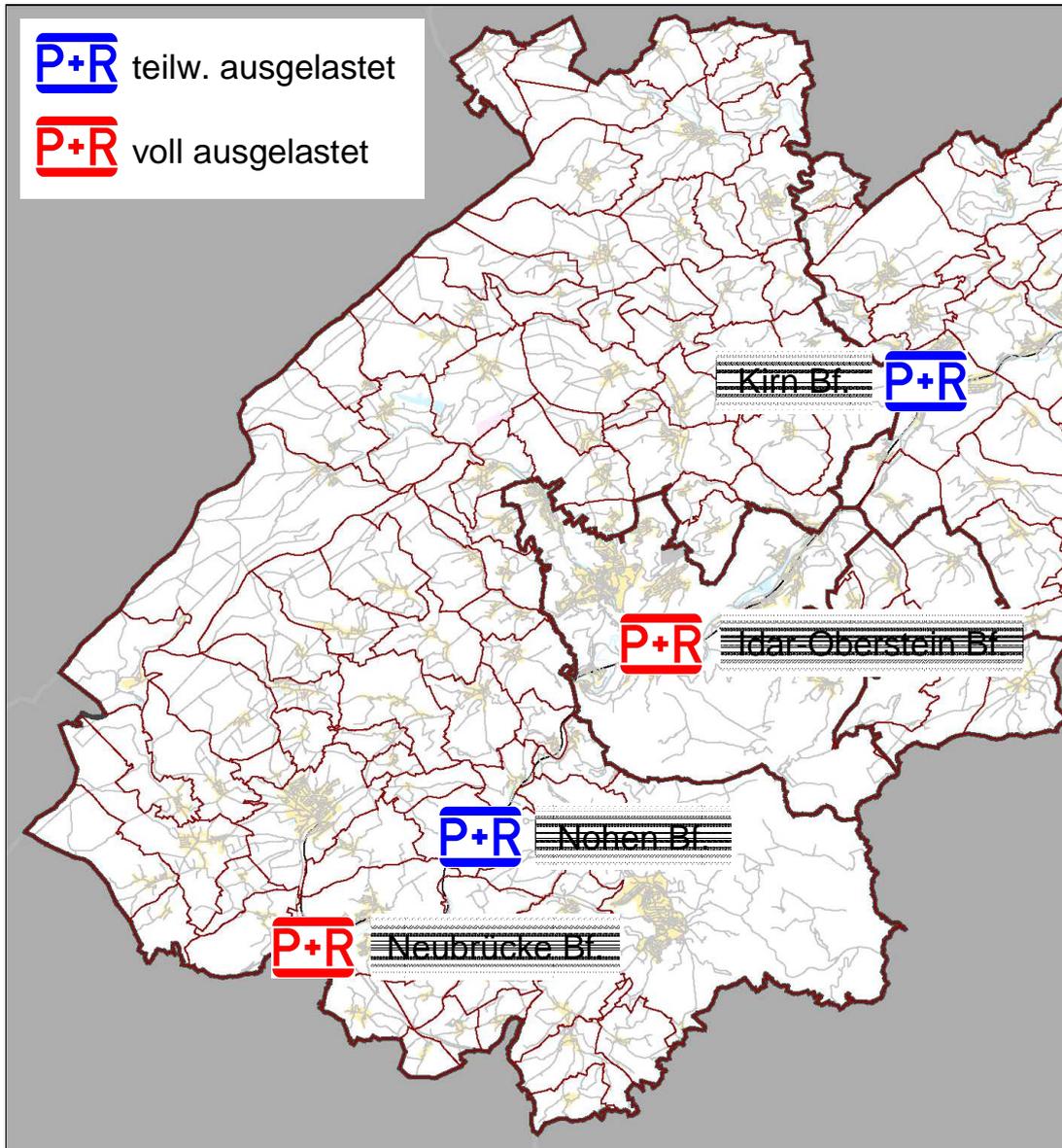


Abbildung 4: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Birkenfeld

### **Bike-and-ride**

In Abbildung 5 sind die Bike-and-ride-Plätze des Landkreises dargestellt. An den drei Bahnhöfen Baumholder, Heimbach und Ruschberg werden neben den Park-and-ride-Plätze auch Bike-and-ride realisiert.

Ein weiterer Ausbau zusammen mit den Park-and-ride-Anlagen wird als sinnvoll erachtet. Zusätzlich sollte im Mittelzentrum Birkenfeld eine Anlage eingerichtet werden.

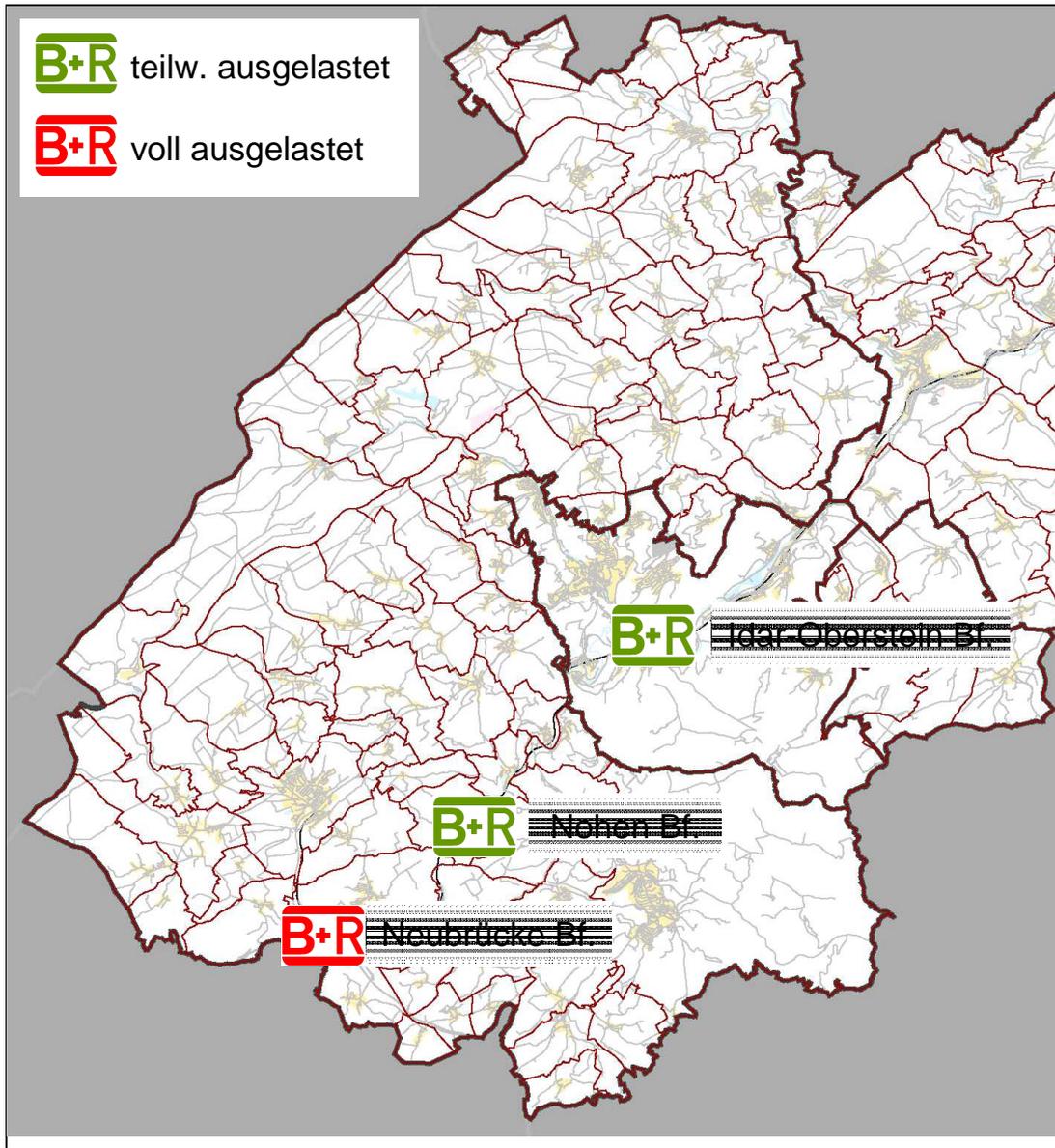


Abbildung 5: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Birkenfeld

## 5 Maßnahmendefinition

Maßnahmen sollen definiert werden, wo Schachstellen auftreten oder wo Anregungen von Gemeinden dazu führen, gesonderte Prüfungen zu Maßnahmenmöglichkeiten im Rahmen des Nahverkehrsplans durchzuführen. Hierfür wurden zu Beginn der Arbeiten an der Fortschreibung alle Gemeinden im RNN von der RNN-Geschäftsstelle angeschrieben und um ihre Wünsche und Anregungen gebeten. Aus den Gemeinden des Landkreises Birkenfeld kamen jedoch keine Rückmeldungen.

## 5.1 Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen

Für den Landkreis Birkenfeld wurden auf Basis der Schwachstellenanalyse folgende Maßnahmen geprüft und hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht. Nach einer ersten Abschätzung der Kosten und des Nutzens wird eine Priorisierung vorgenommen:

- **Priorität 1:** Vorrangiger Handlungsbedarf: Umsetzung zeitnah vorgesehen
- **Priorität 2:** Mittlerer Handlungsbedarf: Umsetzung nach weiteren Prüfungen im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans vorgesehen
- **Priorität 3:** Nachrangiger Handlungsbedarf, Umsetzung nur bei ausreichenden Mitteln oder entsprechender Nachfrage vorgesehen

### Maßnahmen Priorität 1:

Maßnahmen der Priorität 1 werden nicht definiert.

### Maßnahme Priorität 2:

#### Hoppstädten-Weiersbach Neubaugebiet „Auf der Heide“

Das Neubaugebiet, das bisher nicht ausreichend vom ÖPNV erschlossen ist, wird derzeit ausschließlich durch den Bahnhof bedient. Um eine Bedienung über den ganzen Tag sicherzustellen, soll die Einrichtung einer festen Haltestelle am Linienweg überprüft werden, die dann von allen Linien bedient wird. Hierfür fallen ausschließlich Kosten für die Haltestelleninfrastruktur an.

### Maßnahmen Priorität 3:

Die übrigen Maßnahmen können weitgehend entsprechend der Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2009 wiederaufgenommen werden. Sie behalten die Priorität 3, da eine Umsetzung nur bei wirtschaftlicher Machbarkeit möglich ist und da sich die Rahmenbedingungen durch die Reaktivierung der Schienenstrecke Baumholder-Heimbach verändern werden.

#### Abendliche Fahrten zwischen Birkenfeld und Idar-Oberstein nach 20.00 Uhr:

Auf den bestehenden Linien könnten zusätzliche Fahrten eingerichtet werden. Von Birkenfeld aus ist eine Linienroute sinnvoll, die über Idar nach Oberstein führt. Auf beiden RegioLinien gab es jedoch bereits Spätfahrten, die wegen sehr geringer Nachfrage eingestellt wurden. Ab Dezember 2014 ist als Ergänzung ein Rufbusangebot auf der Linie 320 vorgesehen, jedoch nur an Wochenenden und Feiertagen.

Die Maßnahmen werden in Priorität 3 eingestuft, da sie eine angebotsorientierte Bedienung darstellen und mit einer angemessenen Nachfrage, die wirtschaftlich vertretbar ist, nicht zu rechnen ist.

Für je ein zusätzliches abendliches Fahrtenpaar auf den Strecken Birkenfeld oder Baumholder nach Idar-Oberstein mit den bestehenden Linien ist mit Kosten von jährlich etwa 14.000.- Euro pro Maßnahme zu rechnen. Alternativ ist die Bedienung durch Ruftaxi denkbar.

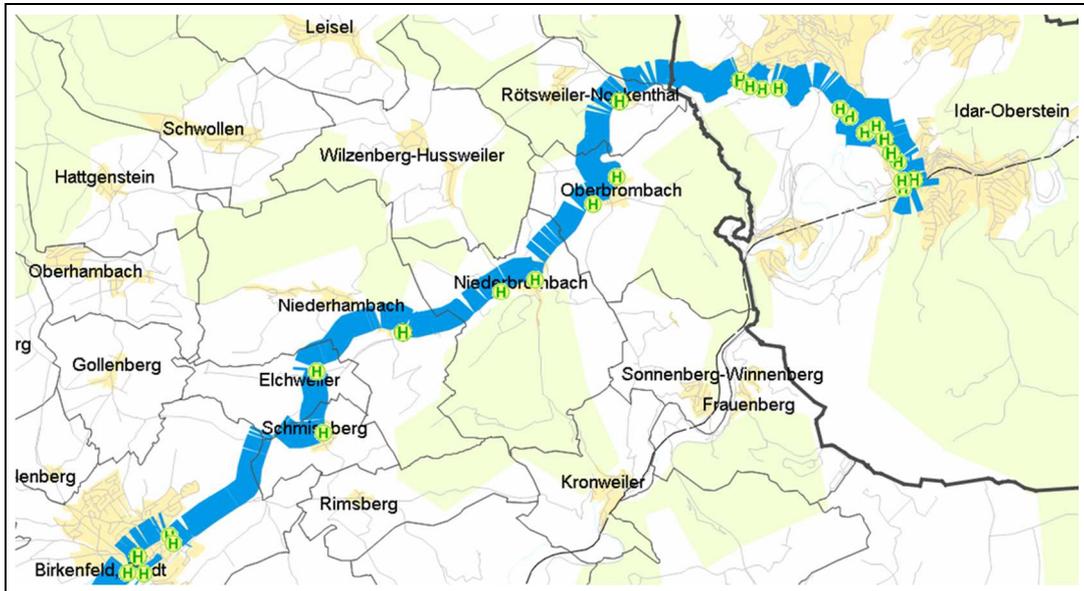


Abbildung 6: Route möglicher Abendfahrten zwischen Birkenfeld und Idar-Oberstein (Linie 330)

### Abendliche Fahrten zwischen Idar-Oberstein und Herrstein nach 19.00 Uhr

Auf der bestehenden Linie 346 könnten zusätzliche Fahrten auf der Route Idar-Oberstein - Vollmersbach - Veitsrodt - Herrstein eingerichtet werden.

Die Maßnahme wird in Priorität 3 eingestuft, da sie eine angebotsorientierte Bedienung darstellt und mit einer angemessenen Nachfrage, die wirtschaftlich vertretbar ist, nicht zu rechnen ist.

Für je ein zusätzliches abendliches Fahrtenpaar ist mit Kosten von jährlich etwa 13.000.- Euro zu rechnen. Alternativ wäre die Bedienung durch Rufbus denkbar. Ein wirtschaftlich vertretbarer Einsatz wird geprüft.

### Birkenfeld Neubaugebiet Haesgeswiesen

Entsprechend der zunehmenden Bebauung des Neubaugebiets, soll eine Erschließung vorgesehen werden.

## **5.2 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV**

Von den Verkehrsunternehmen im Landkreis Birkenfeld wurden keine konkreten Mängel in der Verkehrsführung genannt, die Verspätungen oder Sicherheitsrisiken für die Fahrgäste bedingen.

Allerdings soll grundsätzlich gelten, dass der ÖPNV bei der Erstellung von Bebauungsplänen und gegebenenfalls bereits bei der Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden soll und die örtlichen Verkehrsunternehmen einbezogen werden sollen. Damit kann frühzeitig festgelegt werden, dass eine ÖPNV-Befahrbarkeit und betriebliche Belange, wie beispielsweise die Planung von Wendemöglichkeiten, sichergestellt sind.

### 5.3 Grundversorgung in der Region

Die grundsätzliche Versorgung der Regionen mit niedriger Siedlungsdichte und verstreut liegenden Siedlungen, konnte seit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2009 aus wirtschaftlichen Gründen nicht verbessert werden.

Dies bedeutet, dass Personen, die nicht über einen Pkw verfügen, keine Möglichkeit haben, Versorgungseinrichtungen zu erreichen. Dies betrifft insbesondere Tageszeiten, zum Beispiel vormittags, in denen kein Schülerverkehr bedient wird, jedoch Erledigungen wie Einkauf, Arztbesuche, Behördengänge notwendig sind. Daneben sind Räume betroffen, in denen der Schülerverkehr von den Vorgaben des PBefG freigestellt ist, und damit nur in Ausnahmefällen andere Fahrgäste mitnehmen darf. Damit entfällt auch die Mitnahme im Schülerverkehr, die zudem zeitlich ungünstig liegt. Zwischen den Hin- und Rückfahrten des Schulbusses können vier bis fünf Stunden liegen, was eine sehr lange Wartezeit im Zentrum bedeutet.

Das Problem verschärft sich bei zurückgehenden Einwohner- und Schülerzahlen.

Es gibt unterschiedliche Lösungsansätze für die Probleme:

- Eine Bedienung kann durch Sonderformen des ÖPNV durchgeführt werden, was jedoch in den meisten Fällen Mehrkosten verursacht.
- Wo die Mobilität durch öffentlichen Nahverkehr nicht gewährleistet werden kann, können andere Initiativen und Versorgungsmöglichkeiten, die nicht dem ÖPNV zuzuordnen sind, Abhilfe schaffen.

#### Öffnung freigestellter Schülerverkehre / Integration freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr

Freigestellte Schülerverkehre bestehen im Landkreis Birkenfeld in vielen Fällen. Teilweise ist per Sondergenehmigung eine Mitnahme einzelner anderer Fahrgäste möglich. Eine Integration in die nach §42 PBefG konzessionierten Linienverkehre ist derzeit nicht vorgesehen. Es sollte jedoch im Einzelfall geprüft werden.

#### Flexible Bedienungsformen

Derzeit bestehen bereits Anrufverkehre im Landkreis Birkenfeld. Außer den Anrufverkehren in Idar-Oberstein werden vom Landkreis und von der Verbandsgemeinde Herrstein Ruf taxis angeboten. (Abbildung 7).

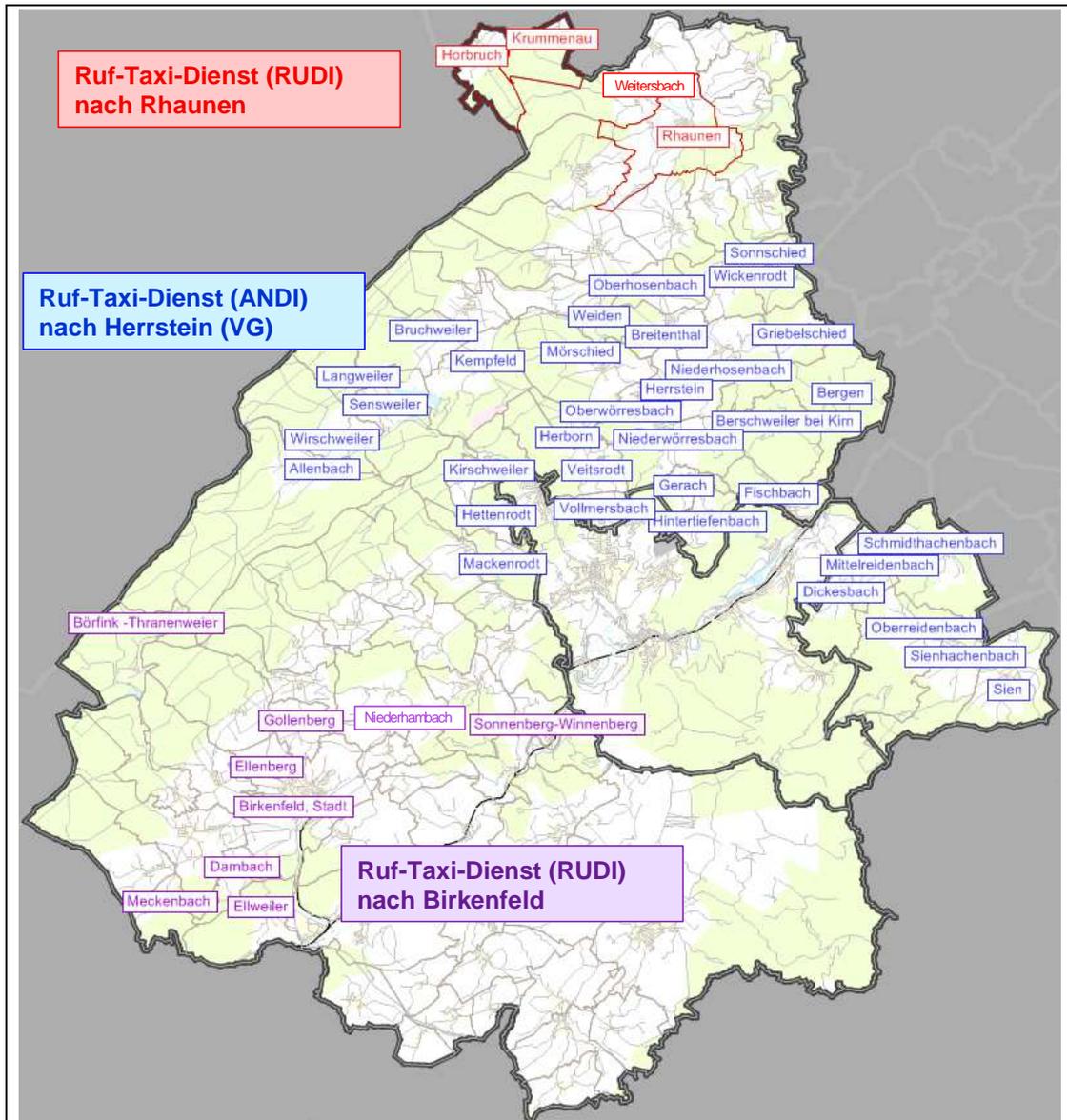


Abbildung 7: Angebot im Ruf-Taxi-Dienst im Landkreis Birkenfeld

Nach wie vor besteht der Ruf-Taxi-Dienst der Verbandsgemeinde Herrstein und bietet Fahrten zur Verbandsgemeindeverwaltung und zum Krankenhaus in Idar-Oberstein an. Für viele Orte bietet dies gute Möglichkeiten, den Versorgungsverkehr (auch Arztbesuche und dergleichen) durchzuführen. Andere zur Verbandsgemeinde gehörige Gemeinden haben jedoch weite Wege nach Herrstein und sind eher nach Idar-Oberstein orientiert. Die positive Initiative der Verbandsgemeinde, die für den gesamten Landkreis beispielgebend sein kann, sollte in ähnlicher Form daher eher auf das nächstgelegene Zentrum ausgerichtet sein.

Ab Oktober 2015 wird die VGV Baumholder einen Rufbus einrichten, wodurch unter anderem auch Frauenberg angebunden ist.

### Versorgung vor Ort

Die Versorgung vor Ort, um zumindest einen Teil der Versorgungsverkehre überflüssig zu machen, ist im Landkreis verbreitet (Lebensmittelbusse und ähnliches).

Der Einsatz solcher Maßnahmen sollte im Einzelfall verstärkt geprüft und gefördert werden.

## **5.4 Reaktivierung der Bahnstrecke Baumholder - Heimbach**

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd plant für Dezember 2014 die Reaktivierung der Bahnverbindung Baumholder – Heimbach (– Idar-Oberstein – Kirn) durch eine Regionalbahnverbindung im Stundentakt. Hierdurch werden die Mittelzentren Baumholder und Idar-Oberstein wieder auf der Schiene miteinander verbunden.

## **5.5 Landkreisübergreifende Busverkehrsangebote**

Bei den grenzüberschreitenden Linien 267 - Sien- Sienhachenbach-Oberreidenbach-Mittelreidenbach und Linie 292 - Kusel -Baumholder-Berschweiler-Föhren-Linden-Mettweiler-Breitsesterhof muss die Eigenwirtschaftlichkeit gewährleistet sein.

Verschiedene Landkreise planen neue Linien als Verbindung zum Landkreis Birkenfeld:

- Kusel Bahnhof – Diedelkopf – Ruthweiler – Thallichtenberg – Burg Lichtenberg – Breitsesterhof – Baumholder
- Birkenfeld – Trier/Bernkastel-Kues

Der Landkreis Birkenfeld begrüßt die Einrichtung dieser Linien. Die Eigenwirtschaftlichkeit muss jedoch gewährleistet sein.

## **5.6 Fahrgastinformation**

Die flächendeckende Fahrgastinformation wird bis Ende 2015 als App des RNN zur Verfügung gestellt. An den neuralgischen Standorten wie Bahnhöfen und Am Talweiher in Birkenfeld wird eine dynamische Fahrgastinformation eingerichtet.

# **6 Finanzierung**

### **Finanzierung des derzeitigen Angebots**

Nach §9 NVG soll „der öffentliche Personennahverkehr(...) seine Aufwendungen soweit als möglich selbst erwirtschaften. Im Übrigen sichern die Aufgabenträger (...)

die finanziellen Grundlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ab.“

Vor dem Hintergrund der derzeitigen angespannten finanziellen Lage der Gemeinden und Kreise, strebt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan weiterhin an, keine Defizite entstehen zu lassen.

Das derzeitige Busverkehrsangebot im Regionalverkehr und im städtischen Verkehr in Idar-Oberstein ist teilweise eigenwirtschaftlich. Einige Linien sind jedoch bereits nicht mehr eigenwirtschaftlich, sie wurden ausgeschrieben und vergeben.

Infrastrukturmaßnahmen werden aus Mitteln des §10 NVG finanziert.

## 7 Nationalpark "Hunsrück-Hochwald"

Am Pfingstwochenende 2015 wurde der Nationalpark Hunsrück-Hochwald eröffnet. Der Landkreis Birkenfeld strebt an, innerhalb seiner Gestaltungsmöglichkeiten eine Erschließung vorzusehen, die den tatsächlichen Bedarf und die finanziellen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Dies ist in engem Zusammenhang mit den vorgesehenen Untersuchungen in diesem Raum verbunden, bei deren Planungen die Erschließung und Bedienung für Freizeit- und Besucherverkehr im Nationalpark Thema sein sollen, die stets auch kreisgrenzenüberschreitend betrachtet werden müssen:

- Studie des ZRNN zur ÖPNV-Bedienung der Landkreise Birkenfeld und Bad Kreuznach
- Studie des Landes: Mobilitätsstudie für den künftigen Nationalpark Hunsrück-Hochwald

Für eine Integration der Konzepte steht der ZRNN in enger Abstimmung mit dem Innenministerium (Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz). Ziel ist es, ein schlüssiges Gesamtkonzept zu erreichen, das eine leicht verständliche Bedienung für Einheimische und Besucher gewährleistet.

## 8 Alternative Energien im Busverkehr

Der Einsatz alternativer Energieformen wird angestrebt, muss jedoch wirtschaftlich sein. Um alternative Energieformen im Busbereich einsetzen zu können, müssen Induktionsschleifen zur Ladung der Busse verbaut werden. Falls die Beladungsmöglichkeit nicht gegeben ist muss die Beförderung durch Ersatzbusse sichergestellt werden. Aufgrund der Weiträumigkeit des Landkreises ist eine zentrale Stelle zur Betankung der Busse nicht möglich. Daher wäre der Einsatz mehrerer Betankungsstellen erforderlich, was die Kosten deutlich erhöhen würde.