

**Nahverkehrsplan Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund**  
**Teil D:**  
**Fortschreibung Nahverkehrsplan für den**  
**Landkreis Birkenfeld**



Auftraggeber:

Landkreis Birkenfeld  
Schneewiesenstr. 25  
55765 Birkenfeld

Auftragnehmer:

PTV  
Planung Transport Verkehr AG  
Stumpfstraße 1  
76131 Karlsruhe

**Beschlossen am 9. Februar 2009**

## Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan LK Birkenfeld
	Landkreis Birkenfeld
Bearbeitet von:	PTV Planung Transport Verkehr AG
	Lic.rer.reg. Irene Burger, Kevin Löhr

## 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 .....	10
2.3	Neubaugebiete.....	11
<b>3</b>	<b>Nahverkehrsplan 1998.....</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Ergebnisse der Schwachstellenanalyse.....</b>	<b>13</b>
4.1.1	Erschließungsmängel	13
4.1.2	Analyse der Erreichbarkeit	15
4.1.3	Relationsbezogene Mängel	16
4.1.4	Wichtige Umsteigehaltstellen	19
4.1.5	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)	20
<b>5</b>	<b>Anregungen der Gemeinden.....</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmendefinition.....</b>	<b>22</b>
6.1	Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen .....	22
6.2	Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV .....	27
6.3	Grundversorgung in der Region.....	28
6.4	Reaktivierung der Bahnstrecke Baumholder - Heimbach .....	30
6.5	Busverkehrsangebote zwischen den Landkreisen Birkenfeld und Kusel .....	30
<b>7</b>	<b>Finanzierung.....</b>	<b>31</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete	11
Tabelle 2:	Verkehrspolitische Ziele des Nahverkehrsplans 1998	12
Tabelle 3:	Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 1998	13
Tabelle 4:	Erschließungsmängel im Landkreis Birkenfeld im Linienverkehr	14
Tabelle 5:	Anregungen der Gemeinden	22

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ein- und Ausbrechender Verkehr (Quellen/Ziele des ÖPNV außerhalb des Landkreises)	7
Abbildung 2: ÖPNV-Nachfrage - Zeitliche Verteilung des ausbrechenden Verkehrs aus dem LK Birkenfeld	8
Abbildung 3: ÖPNV-Nachfrage - Zeitliche Verteilung des einbrechenden Verkehrs in den LK Birkenfeld	8
Abbildung 4: Fahrgastaufkommen Binnenverkehr im Landkreis Birkenfeld (Querschnitt)	9
Abbildung 5: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Birkenfeld - (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2004)	10
Abbildung 6: Erschließungsradien nordwestlicher Teil des Landkreises im Linienverkehr	15
Abbildung 7: Erreichbarkeit der Grundzentren	16
Abbildung 8: Relationen mit mangelhafter Bedienung im Bereich zwischen Rhaunen und Idar-Oberstein	17
Abbildung 9: Mangelhafte Bedienung auf den Achsen zwischen den Zentren Baumholder, Birkenfeld und Idar-Oberstein im Abendverkehr	18
Abbildung 10: Wichtige Umsteige Haltestellen im Landkreis Birkenfeld	19
Abbildung 11: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Birkenfeld	20
Abbildung 12: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Birkenfeld	21
Abbildung 13: Route möglicher Abendfahrten zwischen Birkenfeld und Idar-Oberstein (Linie 330)	23
Abbildung 14: Route möglicher Abendfahrten zwischen Baumholder und Idar-Oberstein (Linie 320)	24
Abbildung 15: Route möglicher Abendfahrten zwischen Herrstein und Idar-Oberstein (Linie 346)	25
Abbildung 16: Route möglicher zusätzlicher Fahrt zwischen Stipshausen und Idar-Oberstein (Linie 346)	26
Abbildung 17: Angebot im Ruf-Taxi-Dienst im Landkreis Birkenfeld	29

# 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.

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 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. 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 den Landkreis Birkenfeld

### 2.1 ÖPNV-Nachfrageströme

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

Abbildung 1 zeigt die Quell- und Zielverkehre des Landkreises. Der wichtigste Strom ist der zwischen dem Landkreis Birkenfeld und dem Landkreis Bad Kreuznach, der fast die Hälfte aller ausbrechenden Verkehre ausmacht. Gefolgt wird er von Fahrten zur Stadt Mainz, was trotz der Entfernung auf intensive Beziehungen im Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr zum Oberzentrum hinweist. In den Landkreis Mainz-Bingen sind die Ströme mit nur 2 % sehr gering.

Der Strom der sonstigen Quellen und Ziele ist gering. Ein nennenswerter Strom führt in den Landkreis Bernkastel-Wittlich (6 %) auf, alle anderen Ziele liegen bei unter 4 %.

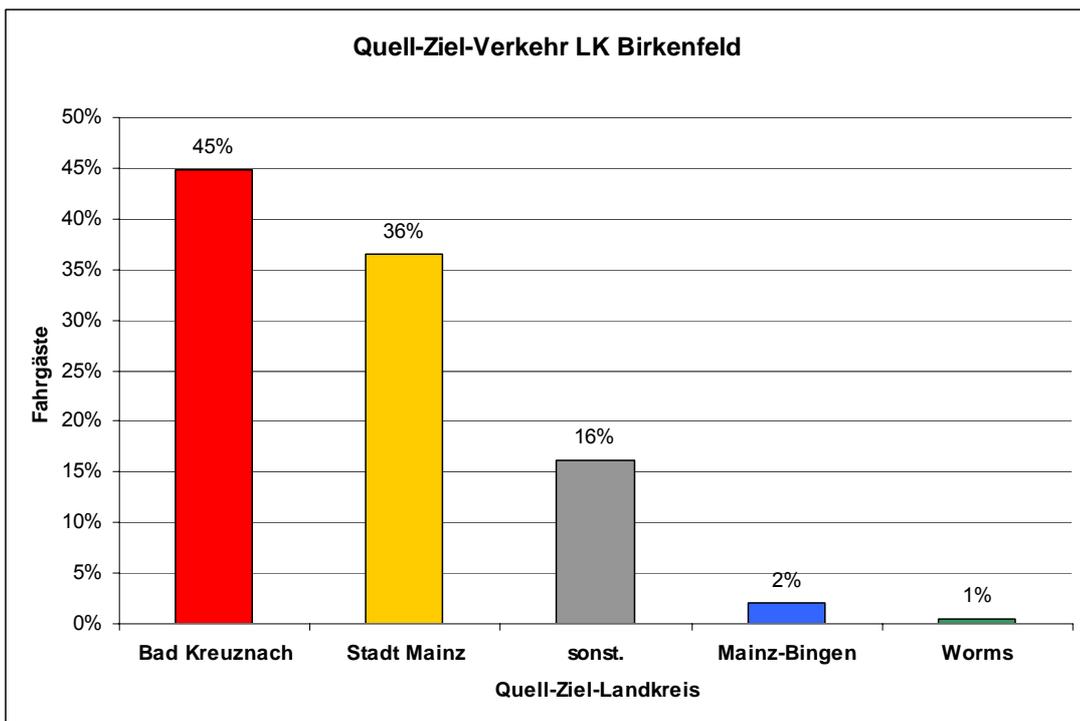


Abbildung 1: Ein- und Ausbrechender Verkehr (Quellen/Ziele des ÖPNV außerhalb des Landkreises)

Abbildung 2 zeigt die zeitliche Verteilung der ausbrechenden Verkehre im ÖPNV über einen Schultag. Dabei wird die deutliche Morgenspitze des ausbrechenden Verkehrs in den Landkreis Bad Kreuznach und nach Mainz ersichtlich. Mittags und nachmittags zeigen sich geringere Spitze in den Landkreis Bad Kreuznach, was vor allem auf Rückfahrten im Schülerverkehr hinweist. Die ausbrechenden Verkehre nach Mainz sind vor allem am Spätnachmittag deutlich.

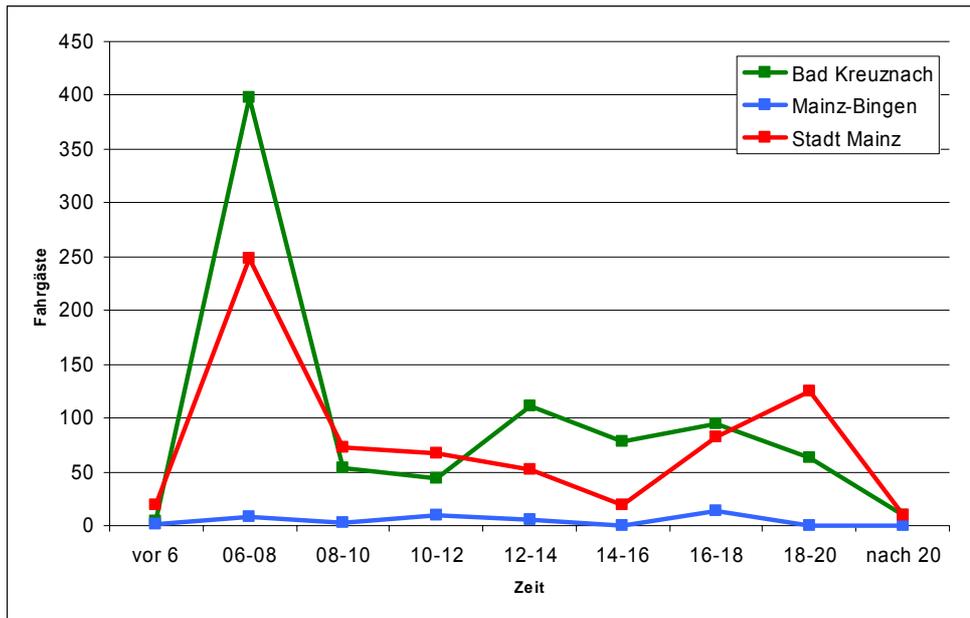


Abbildung 2: ÖPNV-Nachfrage - Zeitliche Verteilung des ausbrechenden Verkehrs aus dem LK Birkenfeld

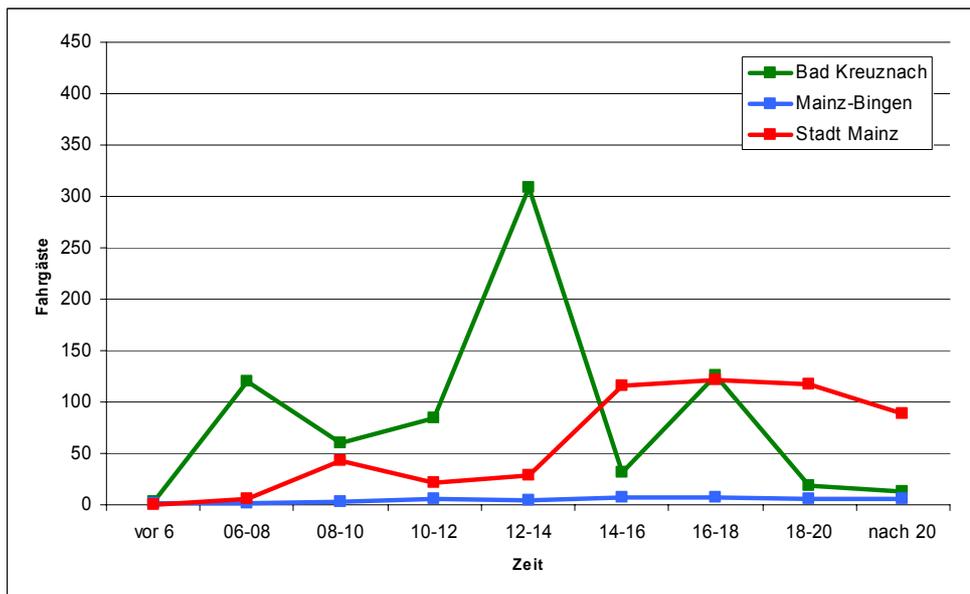


Abbildung 3: ÖPNV-Nachfrage - Zeitliche Verteilung des einbrechenden Verkehrs in den LK Birkenfeld

Der einbrechende Verkehr in Abbildung 3 zeigt morgens nur eine geringe Spitze aus dem Landkreis Bad Kreuznach. Sehr deutlich ist die Mittagsspitze der Verkehre aus Bad Kreuznach, hier kommen vor allem Schüler aus dem Nachbarkreis zurück. Gegen Abend zeigt sich ein erhöhter Strom aus der Stadt Mainz, was auf die hohen Berufspendlerzahlen hinweist, sowie eine weitere Spitze gegen 17.00 Uhr aus dem Landkreis Bad Kreuznach.

Der **Binnenverkehr** im ÖPNV macht mit fast 90 % des Aufkommens den größten Teil der ÖPNV-Nachfrage aus.

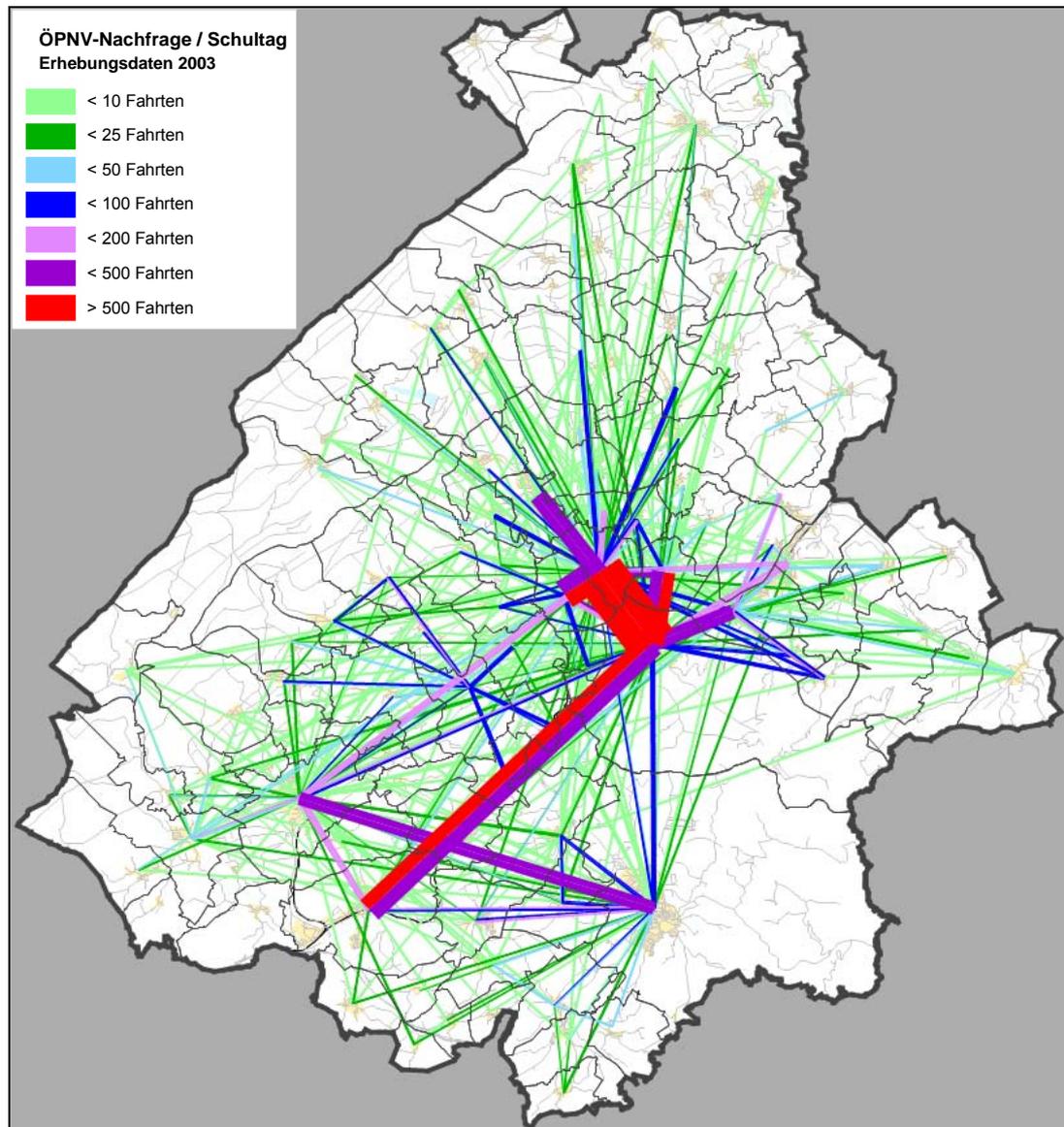


Abbildung 4: Fahrgastaufkommen Binnenverkehr im Landkreis Birkenfeld (Querschnitt)

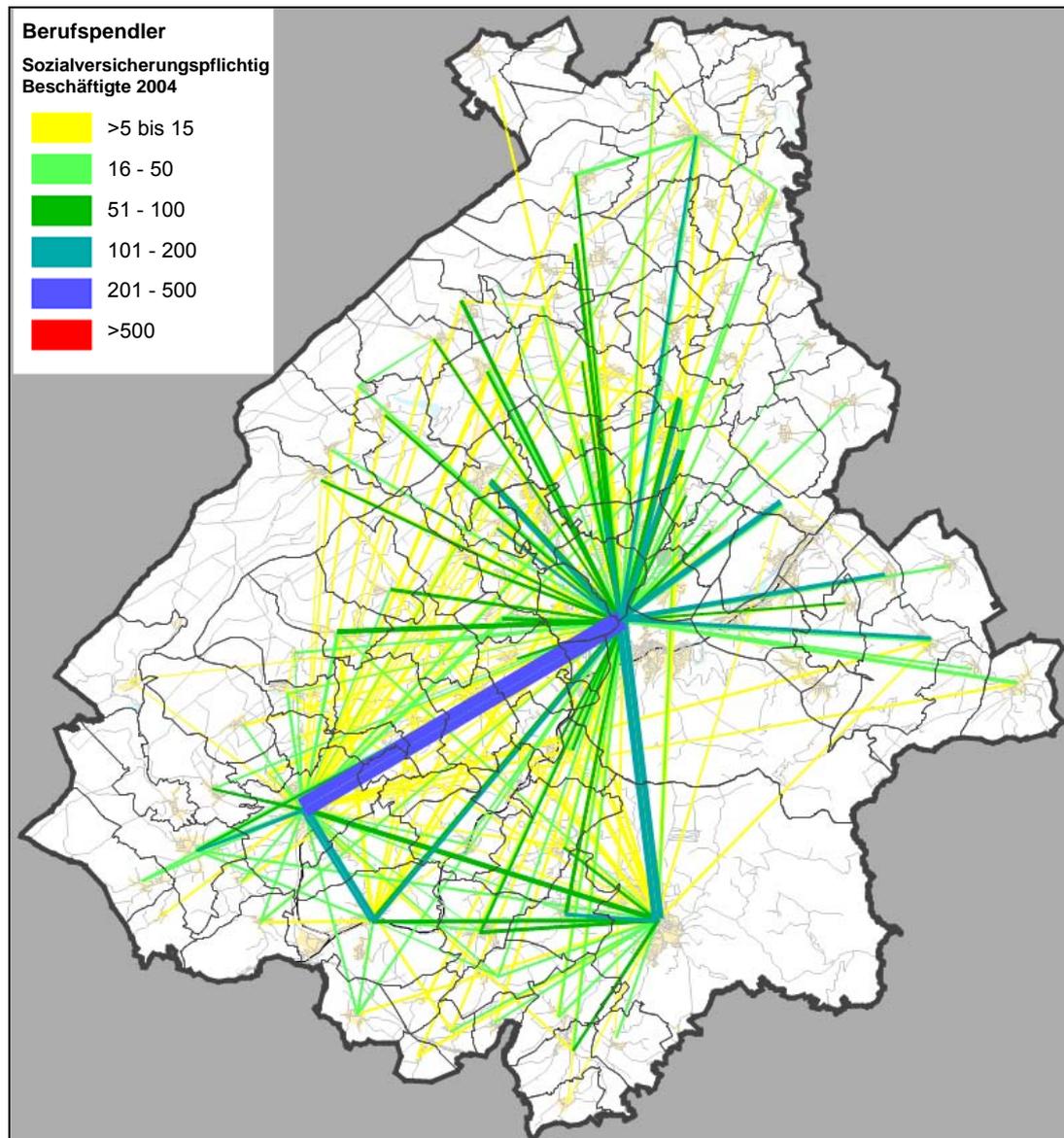
Abbildung 4 zeigt die Fahrgastströme im ÖPNV an einem Schultag im Binnenverkehr des Kreises. Die stärksten Ströme zeigen sich im Stadtverkehr Idar-Oberstein sowie aus der Umgebung von Idar-Oberstein auf die Stadt zu. Größere Ströme fließen hin zu den übrigen Zentren, sowie zwischen den Zentren. Viele Relationen sind von Strömen mit unter zehn täglichen Fahrgästen geprägt. Für die meisten Relationen zeigt sich jedoch eine klare Ausrichtung auf das nächstliegende Zentrum.

Die ausgeprägten dargestellten Ströme nach Hoppstädten können möglicherweise ausbrechende Verkehre auf der Bahn darstellen, die bei der Erhebung nur bis Hoppstädten erfasst wurden.

## 2.2 Berufspendler Binnenverkehr

Abbildung 5 zeigt die 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 A-12 im Anhang sowie 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.



Quelle: Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, 2004

Abbildung 5: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Birkenfeld - (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2004)

## 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 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 meisten Gebiete werden in Idar-Oberstein geplant und sind im Nahverkehrsplan Teil D1 dargestellt. Die in Tabelle 1 dargestellten Gebiete werden im übrigen Landkreis geplant, es handelt sich um ein Wohngebiet in Birkenfeld mit mehreren Bauabschnitten:

Ortsgemeinde	Lage / Name	Größe und Stand der Bebauung
Stadt Birkenfeld	Haesgeswiesen, 1. Bauabschnitt	67 Wohneinheiten (52 bislang bebaut)
Stadt Birkenfeld	Haesgeswiesen, 2. Bauabschnitt	17 Wohneinheiten (noch nicht bebaut)

Tabelle 1: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete

Das Gebiet ist nicht vom ÖPNV erschlossen, jedoch wird seitens der Stadt und des Landkreises Birkenfeld keine Notwendigkeit für eine Erschließung gesehen, daher wird keine Maßnahme definiert.

### 3 Nahverkehrsplan 1998

Für den Nahverkehrsplan des Landkreises Birkenfeld, der 1998 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 (Schienerverkehr, RegioLinie, Regionalbus, Stadtbuss, 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.
Die nicht durch den SPNV erschlossenen Mittelzentren des Kreises sind in vergleichbarer Qualität untereinander sowie mit dem SPNV zu verknüpfen	Die Zentren wurden durch RegioLinien verbunden.
Die Grundzentren des Kreises sind durch Taktverkehr an die zugehörigen Mittelzentren anzubinden	Die Anbindung der Grundzentren wird in der Fortschreibung erneut geprüft.
Die Verknüpfungspunkte des ÖPNV sollen sich überwiegend an den zentralörtlichen Strukturen orientieren	Die Erreichbarkeit und damit die Abstimmung von Anschlüssen werden in der Fortschreibung erneut geprüft.
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 teilweise vorhanden zur Feinerschließung von dünn besiedelten Orten.
Die innere Erschließung der Gemeinden wird sichergestellt	Die Erschließung ist weitestgehend gesichert, Sie wird in der Fortschreibung erneut geprüft.

Tabelle 2: Verkehrspolitische Ziele des Nahverkehrsplans 1998

Konkret genannte Maßnahmen wurden – zusammengefasst - wie folgt definiert:

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Produktgliederung nach Funktion: RegioLinie, Regio-Zubringerlinie, Citybus, Regio-Flächenerschließungslinie Einrichtung von diversen Linien nach o.g. Schema	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die RegioLinien wurden eingeführt, sie haben teilweise Zubringerfunktion.</li> <li>▶ Es besteht ein Stadtbusangebot in Idar-Oberstein</li> </ul>
Hauptverknüpfungspunkte: Baumholder, Birkenfeld, Idar-Oberstein, Neubrücke (nachrangig auch Herrstein, Kirschweiler, Rhauen, Kirn)	Die Hauptverknüpfungspunkte werden in der Fortschreibung wieder aufgenommen.

Tabelle 3: Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 1998

## 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:

	Bahnhof	Bushaltestelle
Zentrum	1000m	300-400m
Gemeinde	1000m	600m

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft und im Arbeitskreis diskutiert. Dadurch konnten eine Reihe von Erschließungsmängeln bereits ausgeschlossen werden. Die in Tabelle 4 genannten Mängel wurden vertieft untersucht. In Abbildung 6 sind alle Erschließungsradien sowie die Mängel dargestellt.

Nr.	Ort	Raum	Mangel	Anmerkung
1	Horbruch	Gesamter Ort (351 Einwohner)	ÖPNV-Anbindung mit Ruf-Taxi	Die Bedienung ist für die Grundversorgung ausreichend
2	Krummenau	Gesamter Ort (148 Einwohner)	ÖPNV-Anbindung mit Ruf-Taxi	Die Bedienung ist für die Grundversorgung ausreichend
3	Weitersbach	Gesamter Ort (80 Einwohner)	ÖPNV-Anbindung mit Ruf-Taxi	Die Bedienung ist für die Grundversorgung ausreichend
4	Bruchweiler	Bereich Lindenstraße / Waldstraße	Nicht ausreichend durch ÖPNV erschlossen	Gebiet ist mit Linienbus nicht befahrbar, daher wird keine Maßnahme vorgesehen
5	Herrstein	Nördlicher Ortsteil an der Hauptstraße	Nicht ausreichend durch ÖPNV erschlossen	Ortsgemeinderat lehnt zusätzliche Haltestelle ab; bisher ist die Bebauung dort gering
6	Börfink / Thranenweier	Gesamter Ort (ca. 30-50 Einwohner)	ÖPNV-Anbindung mit Ruf-Taxi	Die Bedienung ist für die Grundversorgung ausreichend
7	Meckenbach	Gesamter Ort (113 Einwohner)	ÖPNV-Anbindung mit Ruf-Taxi	Die Bedienung ist für die Grundversorgung ausreichend
8	Ellenberg	Gesamter Ort (96 Einwohner)	ÖPNV-Anbindung mit Ruf-Taxi	Die Bedienung ist für die Grundversorgung ausreichend
9	Gollenberg	Gesamter Ort (136 Einwohner)	ÖPNV-Anbindung mit Ruf-Taxi	Die Bedienung ist für die Grundversorgung ausreichend
10	Birkenfeld	Nördlicher Bereich und Neubaugebiet „Haesgeswiesen“	Nicht ausreichend durch ÖPNV erschlossen	Eine Erschließung wird von Stadt und Landkreis Birkenfeld für nicht notwendig erachtet, daher wird keine Maßnahme vorgesehen
11	Baumholder	Nördlicher Stadtteil	Nicht ausreichend durch ÖPNV erschlossen	US-Militärwohngebiet, kein Erschließungsbedarf

Tabelle 4: Erschließungsmängel im Landkreis Birkenfeld im Linienverkehr

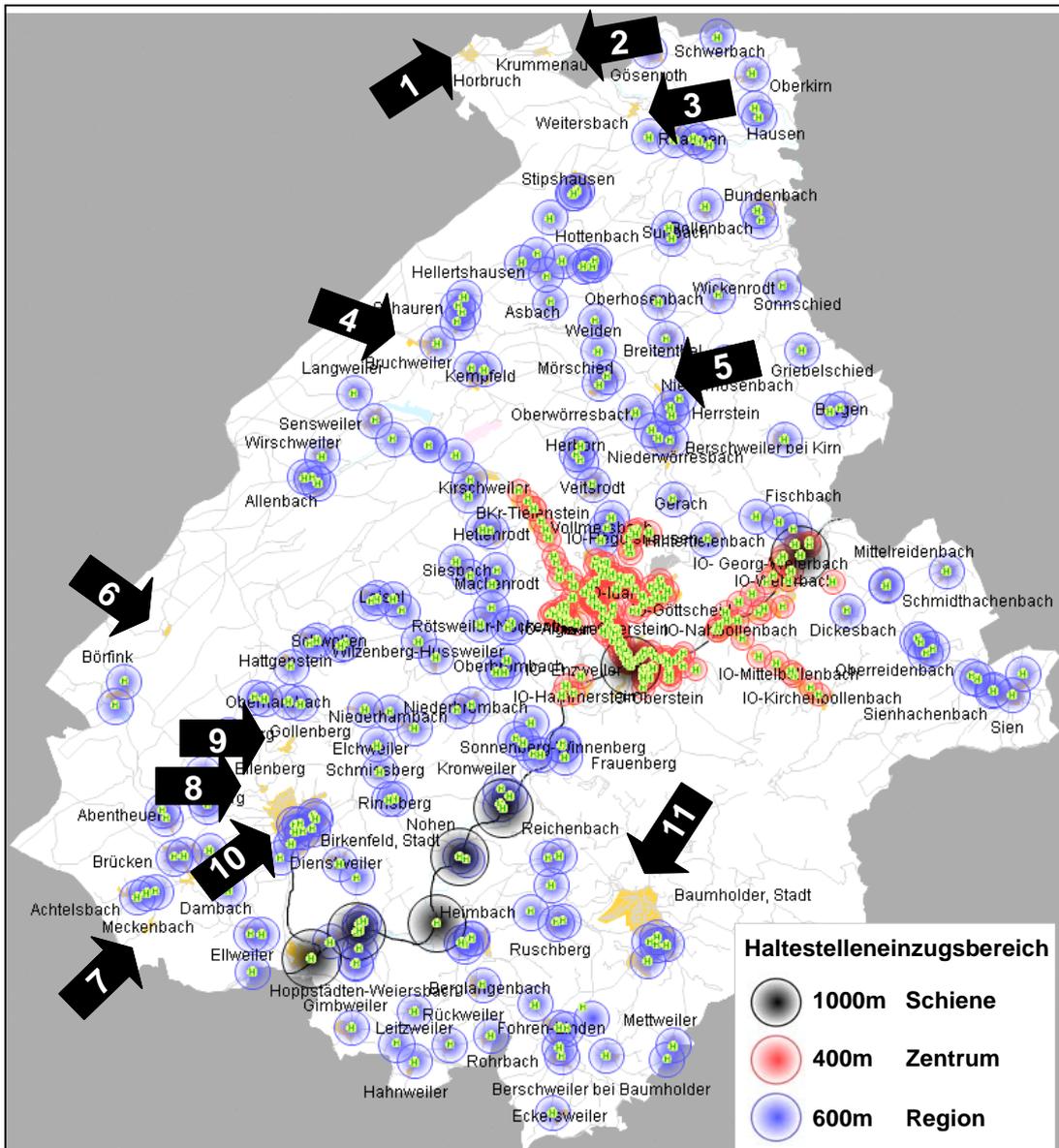


Abbildung 6: Erschließungsradien nordwestlicher Teil des Landkreises im Linienverkehr

### 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.

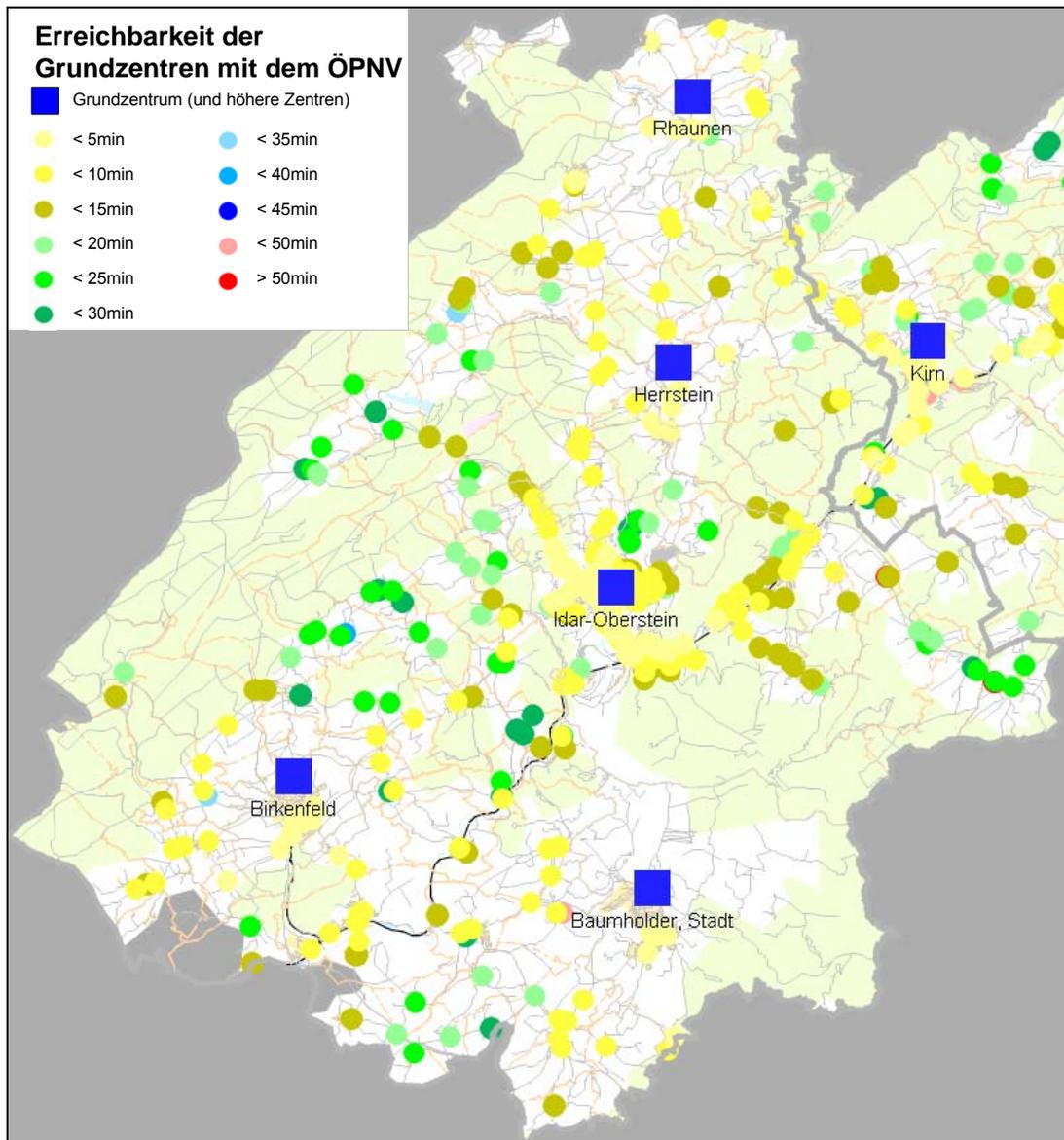


Abbildung 7: Erreichbarkeit der Grundzentren

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

Die relationsbezogenen Mängel ergeben sich aus der Analyse, die in Teil A beschriebene wird:

- ▶ Bedienungshäufigkeit in den einzelnen Verkehrszeiten des Tages,
- ▶ Beförderungszeit im Vergleich zur Fahrzeit mit dem Pkw
- ▶ Umsteigehäufigkeit

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 folgende beiden Mängel:

**Verflechtungen nach Idar-Oberstein und Herrstein in die Orte zwischen Rhaunen und Idar-Oberstein und Verbindung Herrstein - Idar-Oberstein**

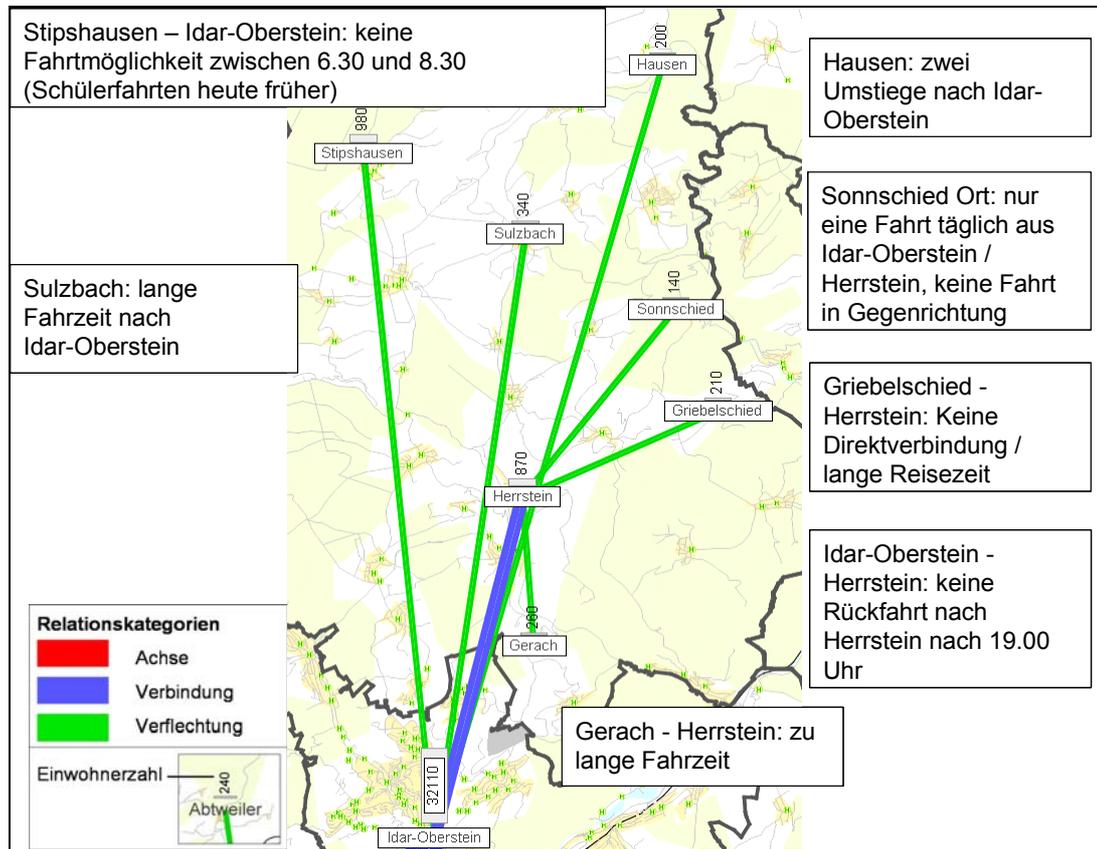


Abbildung 8: Relationen mit mangelhafter Bedienung im Bereich zwischen Rhaunen und Idar-Oberstein

Die in Abbildung 8 beschriebenen Mängel sind hinsichtlich ihrer Behebung wie folgt einzustufen.

- ▶ Herrstein – Idar-Oberstein: Zusätzliche abendliche Fahrten werden als Maßnahme geprüft.
- ▶ Stipshausen: Morgendliche zusätzliche Fahrt wird als Maßnahme geprüft.
- ▶ Hausen, Griebelschied, Sonnschied: Maßnahmen mit Direktfahrten wird geprüft
- ▶ Gerach: Obwohl Herrstein das zugehörige Grundzentrum ist, ist für die Versorgung die Verbindung nach Idar-Oberstein mit dem ÖPNV ausreichend. Dorthin ist der Ort auch vorwiegend ausgerichtet. Daher wird keine Maßnahme empfohlen.

- Sulzbach: Eine Anbindung von Sulzbach nach Idar-Oberstein wurde bereits getestet und nicht angenommen, daher wird keine Maßnahme empfohlen.

**Verbindungen zwischen Idar-Oberstein, Baumholder, und Birkenfeld**

Zwischen den Zentren Baumholder, Birkenfeld und Idar-Oberstein fehlen Fahrten im Abendverkehr. Allerdings ist mit entsprechender Nachfrage zwischen Baumholder und Birkenfeld nicht zu rechnen, da im Freizeitverkehr die Fahrgäste eher nach Idar-Oberstein ausgerichtet sind. Daher wird zwischen Baumholder und Birkenfeld keine Maßnahme definiert.

Fahrten zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld bzw. Baumholder im Abendverkehr sind bereits getestet worden. Da hier keine ausreichende Nachfrage zu erkennen war, wurden sie wieder eingestellt. Maßnahmen dafür werden im Kapitel 6.1 geprüft.

Der ZSPNV Süd plant eine Reaktivierung der Schienenstrecke Idar-Oberstein - Heimbach – Baumholder, in diesem Zusammenhang wird der (Abend-)verkehr auf dieser Strecke neu strukturiert werden.

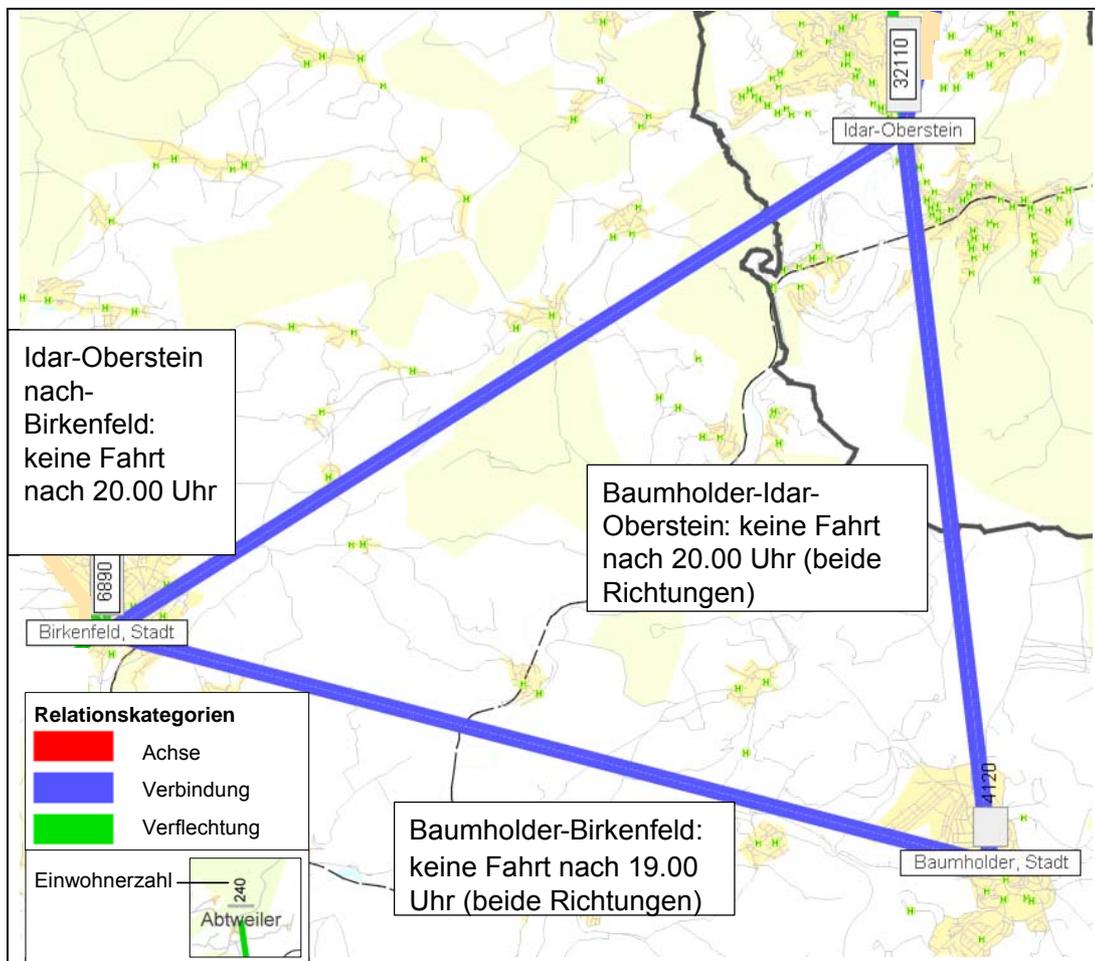


Abbildung 9: Mangelhafte Bedienung auf den Achsen zwischen den Zentren Baumholder, Birkenfeld und Idar-Oberstein im Abendverkehr

#### 4.1.4 Wichtige Umsteigehaltestellen

Auf Basis der Verbunderhebungsdaten wurden Haltestellen und Bahnhöfe ermittelt, die wichtige Umsteigehaltestellen im Landkreis sind. 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 10 dargestellt.

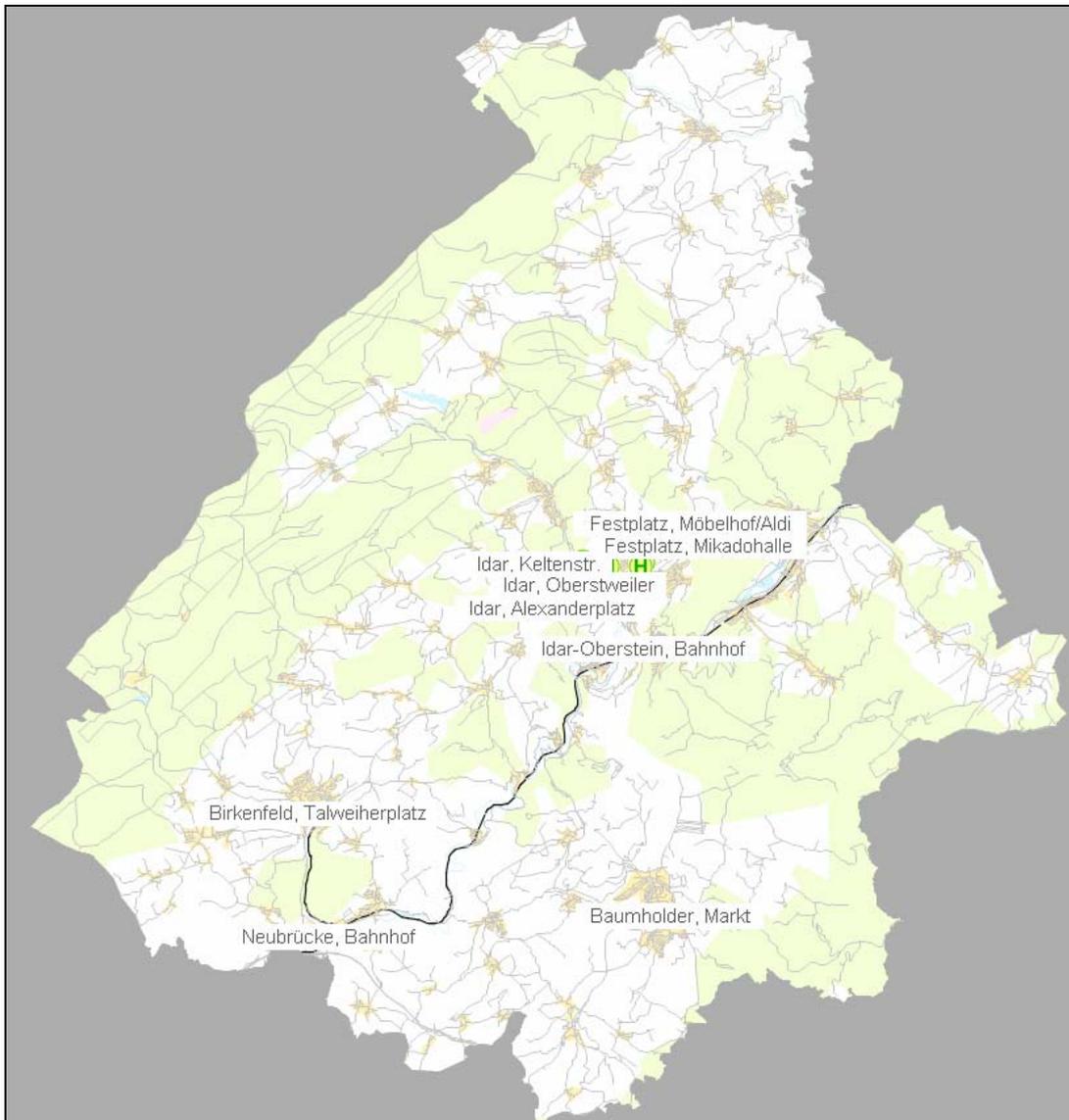


Abbildung 10: Wichtige Umsteigehaltestellen im Landkreis Birkenfeld

## 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 11 dargestellt. Sie sind zum großen Teil hinsichtlich ihrer Kapazitäten nicht ausreichend. Für Neubrücke ist eine Erweiterung geplant. Hingegen ist keine Erweiterung in Idar-Oberstein möglich, allerdings können hier Parkplätze angemietet werden, was die Situation entspannen kann.

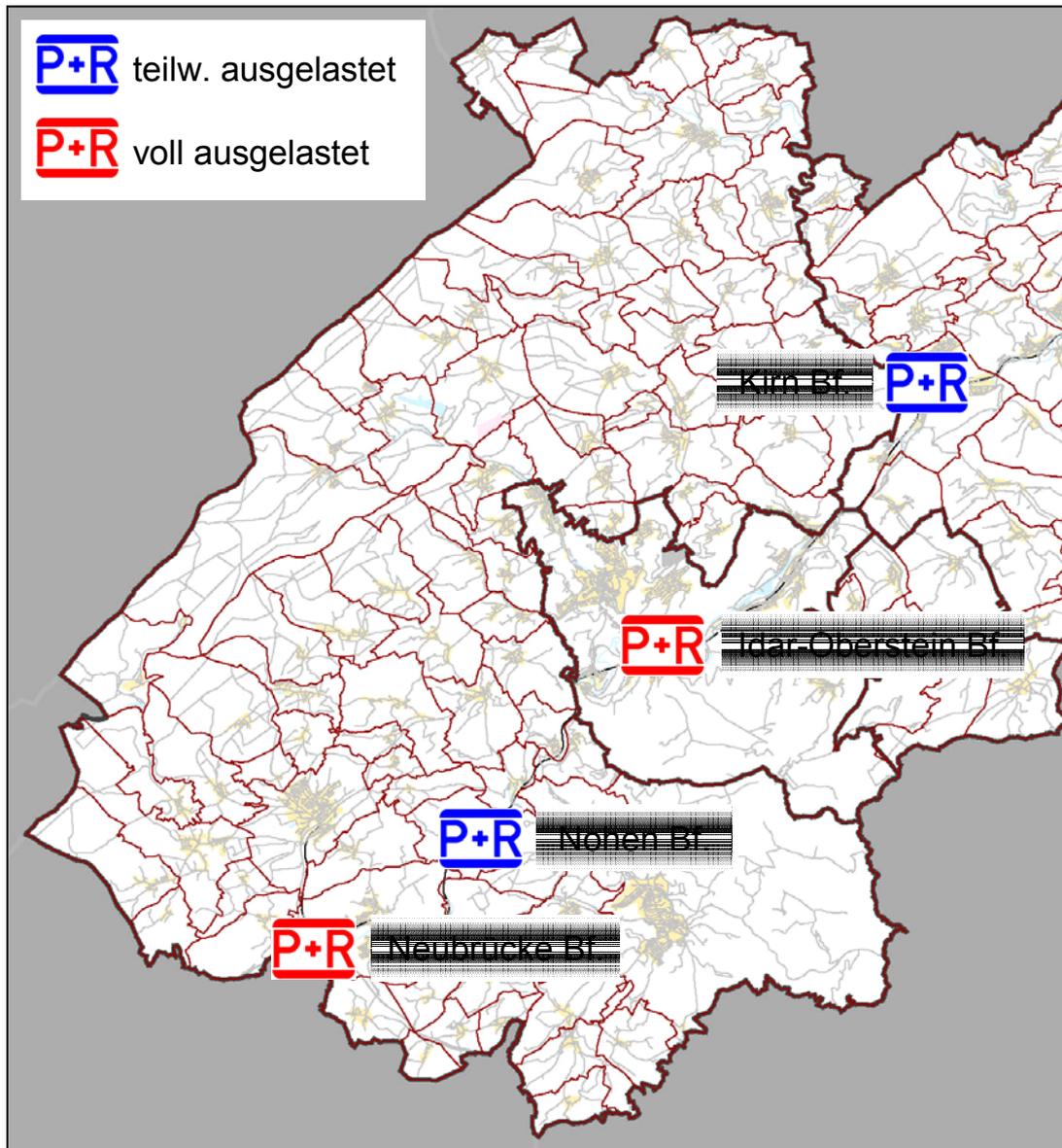


Abbildung 11: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Birkenfeld

### Bike-and-ride

In Abbildung 12 sind die Bike-and-ride-Plätze des Landkreises dargestellt. In Neubrücke ist eine Erweiterung geplant. Ein weiterer Ausbau zusammen mit den

Park-and-ride-Anlagen wird als sinnvoll erachtet. Zusätzlich sollten Anlagen in den Mittelzentren Birkenfeld und Baumholder eingerichtet werden.

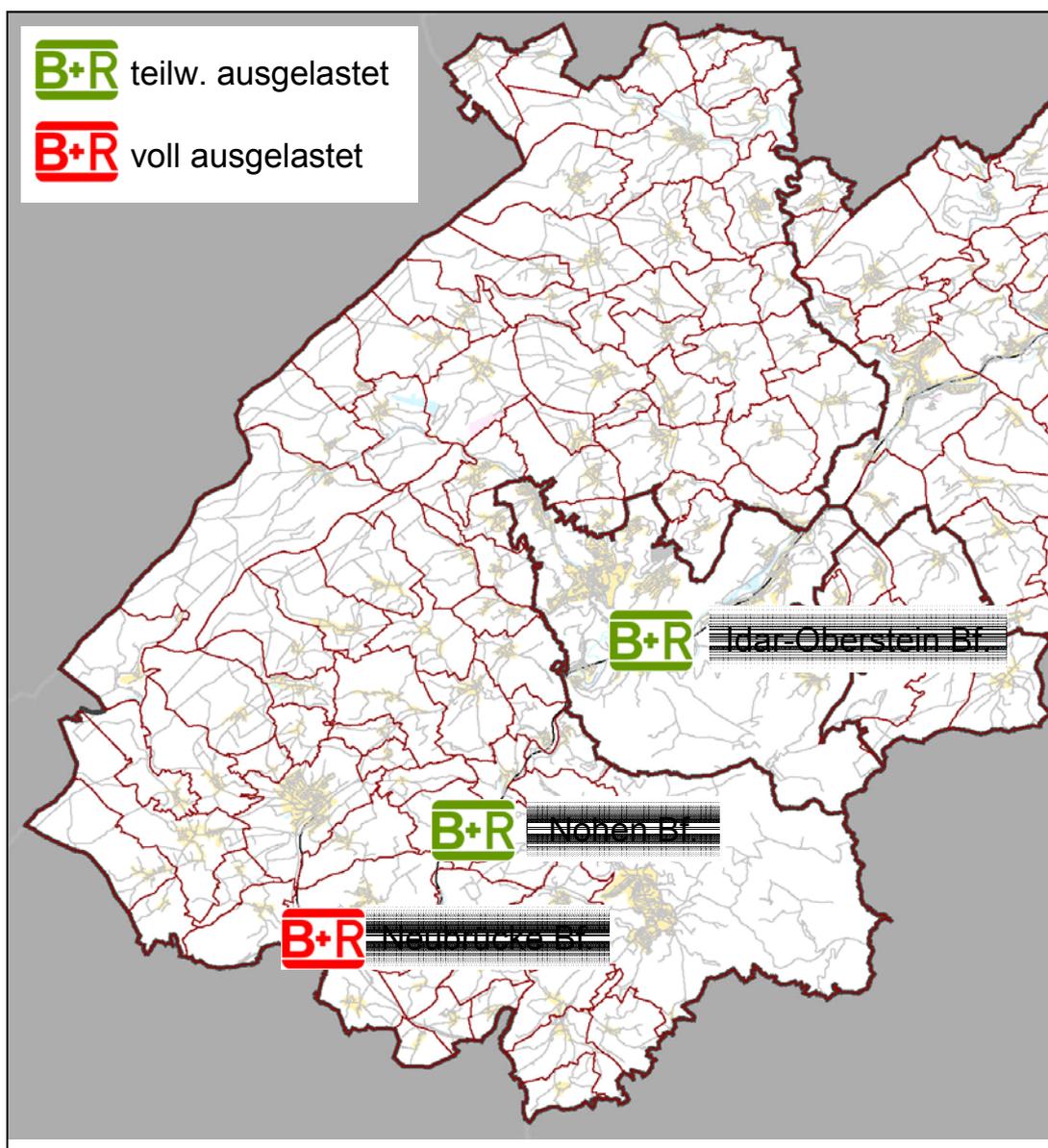


Abbildung 12: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Birkenfeld

## 5 Anregungen der Gemeinden

Wie in Teil A Kapitel 6.1 beschrieben, wurden die Gemeinden hinsichtlich ihrer Anregungen zum Nahverkehrsplan befragt. Nach Aussortierung von Fragen, die nicht die Aufgabenträgerschaft des Landkreises betreffen, verbleiben die in Tabelle 5 aufgelisteten Anregungen und Wünsche, die für den Nahverkehrsplan näher geprüft wurden.

Gemeinde	Anregung	Anmerkung
Ortsgemeinde Ellweiler	Anschluss der Gemeinde an den ÖPNV	Der Ort ist als Verflechtung an Birkenfeld angebunden, eine ÖPNV-Bedienung ist nur im Schülerverkehr vorhanden. Wegen der geringen Ortsgröße ist eine weitergehende Bedienung nur bei hinreichender Nachfrage vorgesehen. Ein Rufbusangebot existiert bereits.
Gemeinde Niederhambach	Anbindung der Ortsteile Heupweiler und Böschweiler an den ÖPNV (ggf. über gerade neu ausgebaute L174)	Wird von Linie 339 bedient, aber keine Anbindung an Grund- oder Mittelzentren Anschluss auf Linie 330 besteht nur im Schülerverkehr. Die Talstraße wird derzeit ausgebaut, ein verbessertes Angebot ist dann möglich. Es wird eine Maßnahme geprüft, ein Rufbusangebot ist eingerichtet.

Tabelle 5: Anregungen der Gemeinden

## 6 Maßnahmendefinition

### 6.1 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 und 2:

Maßnahmen der Priorität 1 und 2 werden nicht definiert.

## Maßnahmen Priorität 3:

### Abendliche Fahrten zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld bzw. Baumholder 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. 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.

Der abendliche Verkehr auf dieser Strecke wird jedoch im Rahmen der Reaktivierung der Schienenstrecke neu strukturiert werden.



Abbildung 13: Route möglicher Abendfahrten zwischen Birkenfeld und Idar-Oberstein (Linie 330)

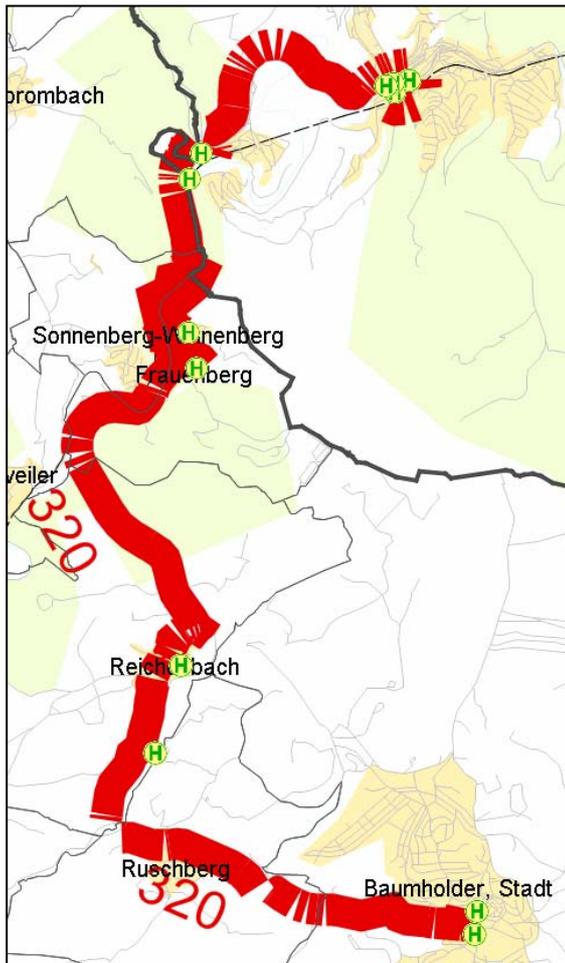


Abbildung 14: Route möglicher Abendfahrten zwischen Baumholder und Idar-Oberstein (Linie 320)

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

Auf der Route der bestehenden Linie 346 könnten zusätzliche Fahrten eingerichtet werden.

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 ist mit Kosten von jährlich etwa 13.000.- Euro zu rechnen. Alternativ wäre die Bedienung durch Rufbus denkbar.

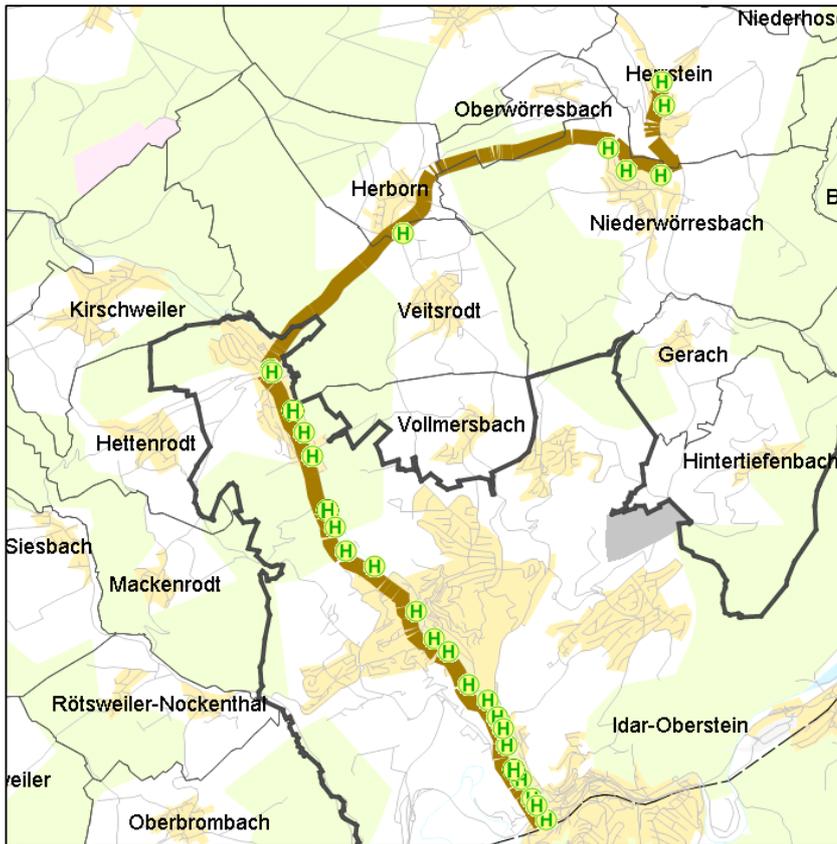


Abbildung 15: Route möglicher Abendfahrten zwischen Herrstein und Idar-Oberstein (Linie 346)

Stipshausen: Morgendliche zusätzliche Fahrt nach Idar-Oberstein

Für eine Bedienung von möglichen Pendlern und Schülern, die eine spätere Fahrt als die vor 6.30 Uhr angebotene benötigen, wird eine zusätzliche Fahrt angeboten.

Die Anbindung auch für den Versorgungsverkehr ist zum eigenen Mittelzentrum mangelhaft. Für die Fahrt ist mit Kosten von etwa 47.000,- Euro jährlich zu rechnen. Aufgrund der teilweisen Orientierung der Einwohner von Stipshausen nach Morbach, ist jedoch mit geringer Nachfrage zu rechnen, daher wird die Maßnahme in Priorität 3 eingestuft.

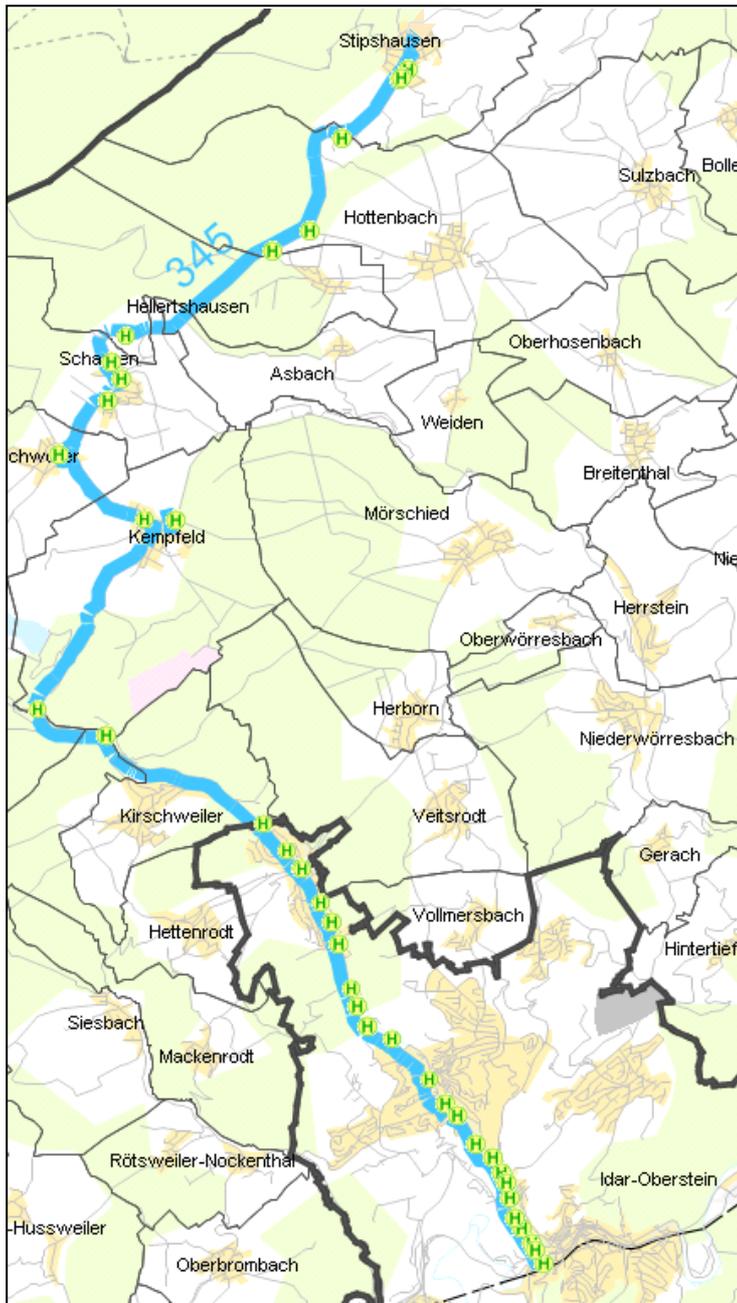


Abbildung 16: Route möglicher zusätzlicher Fahrt zwischen Stipshausen und Idar-Oberstein (Linie 346)

### Prüfauftrag der Gemeinde Niederhambach: Anbindung der Ortsteile Heupweiler und Böschweiler an das Zentrum

Die Orte haben keine Anbindung an Grund- oder Mittelzentren durch das vorhandene Schülerverkehrsangebot. Im Schülerverkehr besteht Anschluss zur Linie 330. Die Talstraße wird derzeit ausgebaut, ein verbessertes Angebot wird geprüft. Für eine Maßnahme im Linienverkehr müssten zusätzliche Fahrten eingerichtet werden, die Niederhambach mit seinen Ortsteilen an Birkenfeld anbinden. Zwei Fahrtenpaare täglich würden jährliche Kosten von ca. 17.000.- Euro verursachen.

Alternativ ist die Einrichtung eines Rufbusangebotes sinnvoll. Da dieses bereits eingerichtet wurde, ist der Mangel auf wirtschaftliche und flexible Art behoben.

### **Mängel ohne Maßnahmendefinition (geprüfte Maßnahmen):**

#### Erschließung Meckenbach, Ellenberg, Gollenberg

Meckenbach ist über den Ruf-Taxi-Dienst (RUDI) an Birkenfeld angebunden, daher ist keine Maßnahme im Linienverkehr notwendig. Der Versorgungsverkehr ist gewährleistet durch das Bedienungsangebot werktags vormittags und nachmittags.

#### Erschließung Birkenfeld nördliches Stadtgebiet und Neubaugebiet Haesgeswiesen

Obwohl das nördliche Stadtgebiet und das Neubaugebiet mit bereits 84 bebauten Grundstücken Fußwege von bis zu 1,5 km zur Innenstadt aufweisen, ist eine Erschließung von der Stadt Birkenfeld nicht beabsichtigt. Seitens der Einwohner wird kein Bedarf gesehen.

#### Direktfahrten zwischen Hausen und Idar-Oberstein über Sulzbach

Um die lange Fahrzeit nach Idar-Oberstein zu verkürzen und die Orte besser an das Mittelzentrum anzubinden, wären Direktfahrten notwendig. aufgrund der langen Strecke würde jedes Fahrtenpaar jedoch Kosten von etwa 45.000 Euro verursachen. Da die beiden Orte eine geringe Einwohnerzahl aufweisen (Hausen 200, Sulzbach 350 Einwohner), ist die Nachfrage als gering einzuschätzen.

Da das ÖPNV-Angebot nach Kirn besser ist und die Versorgung der Orte eher dort stattfindet, ist keine Maßnahme notwendig.

#### Direktfahrt zwischen Griebelschied / Sonnschied und Herrstein

Die Orte sind über den Ruf-Taxi-Dienst (ANDI) an Herrstein angebunden, daher ist keine Maßnahme im Linienverkehr notwendig. Der Versorgungsverkehr ist gewährleistet durch das Bedienungsangebot an verschiedenen Werktagen vormittags oder nachmittags.

## **6.2 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.

## 6.3 Grundversorgung in der Region

In Regionen des Kreises, die eine niedrige Siedlungsdichte aufweisen und die bebauten Flächen verstreut liegen, bestehen unter wirtschaftlichen Aspekten wenige Möglichkeiten, eine ÖPNV-Bedienung mit Linienverkehr jenseits der Schülerbeförderung sicherzustellen.

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 sind, und damit nur in Ausnahmefällen andere Fahrgäste mitnehmen dürfen. 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.

Die Möglichkeiten dazu sind im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Teil A (Kapitel 3.5 und 3.6) erläutert. Die Anwendbarkeit im Landkreis Birkenfeld wird im Folgenden näher erläutert.

### 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.

### Alternative Bedienungsformen

Derzeit bestehen bereits Anrufverkehre im Landkreis Birkenfeld. Außer den Anrufverkehren in Idar-Oberstein werden vom Landkreis und von der Verbandsgemeinde Herrstein Ruftaxis angeboten. (Abbildung 17).

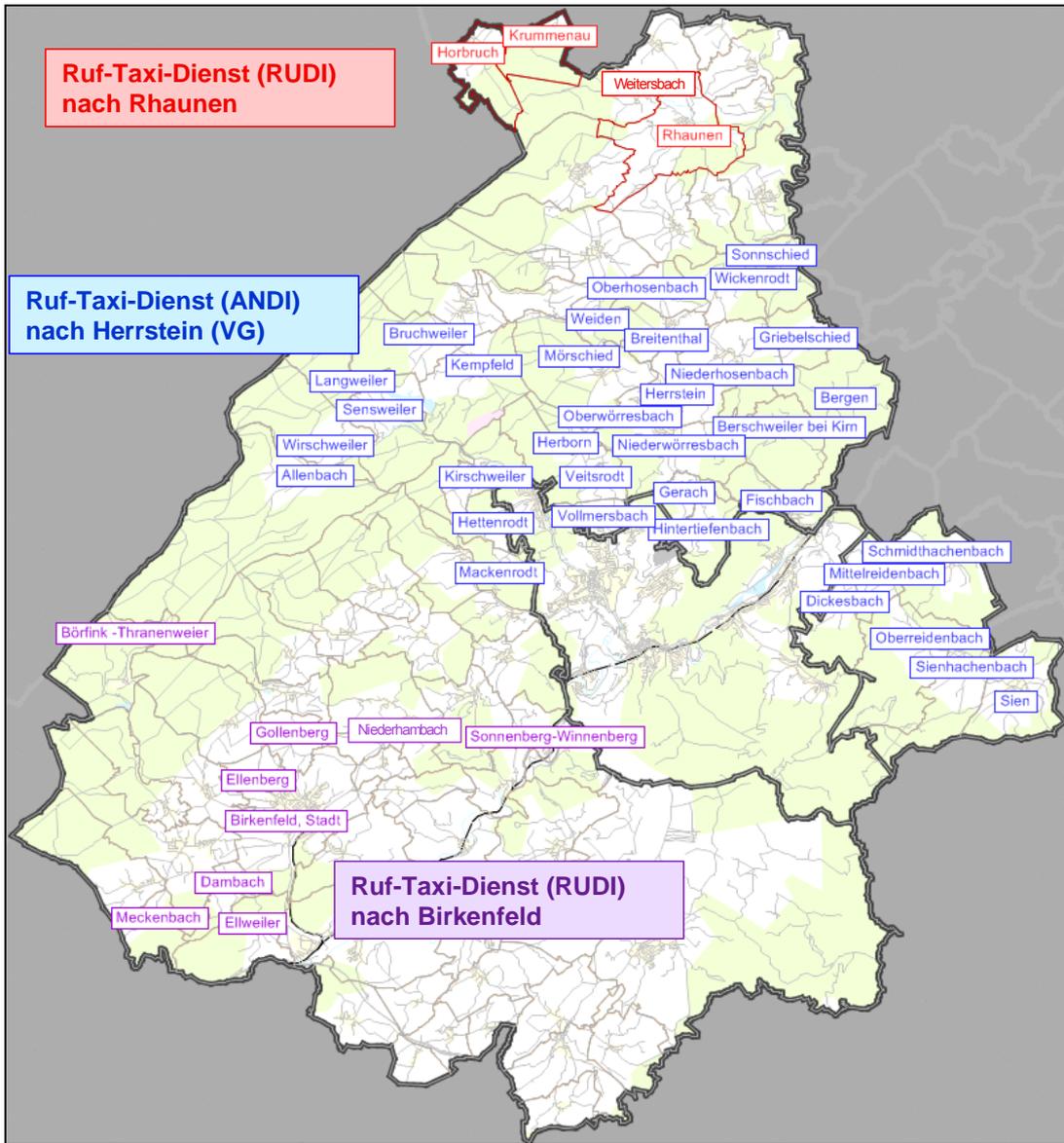


Abbildung 17: Angebot im Ruf-Taxi-Dienst im Landkreis Birkenfeld

Der Ruf-Taxi-Dienst der Verbandsgemeinde Herrstein 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.

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 sollten im Einzelfall verstärkt geprüft und gefördert werden.

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

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd plant 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.

## **6.5 Busverkehrsangebote zwischen den Landkreisen Birkenfeld und Kusel**

Der Landkreis Kusel plant, zwei neue Linien als Verbindung zwischen den Landkreisen Birkenfeld und Kusel einzurichten. Sie sollen vor allem dem touristischen Verkehr dienen. Die Linien werden wie folgt beschrieben:

- ▶ Hauptlinie bzw. Ruftaxi-Schnellverbindung als Verbindung der Verbandsgemeinde Lauterecken mit Landkreis Birkenfeld und Idar-Oberstein
  - ▶ Linienweg: Lauterecken Bahnhof, (Grumbach, Langweiler), Sien, Sienhachenbach, Oberreidenbach, Dickesbach, Weierbach, Nahbollenbach, Idar-Oberstein Bahnhof
  - ▶ Bedienung: Montag-Freitag 11 Fahrten, Samstag 7 Fahrten, Sonntag 6 Fahrten
- ▶ Hauptlinie als Verbindung zwischen den Landkreisen Kusel und Birkenfeld, insbesondere zur Verbandsgemeinde Baumholder
  - ▶ Linienweg: Kusel Bahnhof + Kafka + Gymnasium, Diedelkopf, Ruthweiler, Thallichtenberg Ortsmitte, Burg Lichtenberg, Mettweiler, Berschweiler, Baumholder
  - ▶ Das neue Angebot muss in enger Abstimmung mit der bestehenden Linie 342 Sien – Idar-Oberstein konzipiert werden
  - ▶ Bedienung: Montag-Freitag 17 Fahrten, Samstag etwa 7 Fahrten, Sonntag etwa 6 Fahrten je Richtung

Der Landkreis Birkenfeld begrüßt die Einführung der Linien. Die Eigenwirtschaftlichkeit soll jedoch gewährleistet bleiben.

Bis 1997 gab es bereits eine Linie zwischen Lauterecken und Idar-Oberstein über Sien durch ORN bzw. Herz-Reisen. Diese Verbindung wurde aufgrund mangelnder Nachfrage eingestellt.

## 7 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 an, keine Defizite entstehen zu lassen.

Das derzeitige Busverkehrsangebot im Regionalverkehr und im städtischen Verkehr in Idar-Oberstein ist eigenwirtschaftlich.

Infrastrukturmaßnahmen werden aus Mitteln des §10 NVG finanziert.