

BERICHT

Regionaler
Nahverkehrsplan
ZRNN Teil D
Landkreis Birken-
feld

Nahverkehrsplan

Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund

Teil D

Nahverkehrsplan für den Landkreis Birkenfeld

Fortschreibung 2025

Auftraggeber/-in:

Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsver-
bund KÖR
Bahnhofstraße 2
55218 Ingelheim am Rhein

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan ZRNN Teil D Landkreis Birkenfeld
Auftraggeber/-in	Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund KöR
Auftrags-Nr.	C850406
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter/-in	Lic.rer.reg Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum	19.05.2022
zuletzt gespeichert	03.11.2025

Inhalt

1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan	5
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Birkenfeld	6
2.1	Einwohner je Hektar (Zensusdaten)	6
2.2	ÖPNV-Nachfrageströme	7
2.3	Berufspendler Binnenverkehr	7
2.4	Neubaugebiete	8
3	Verkehrspolitische Ziele und Bilanzierung NVP 2014	9
3.1	Festlegung der Ziele im ÖPNV-Konzept	9
3.2	Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014	9
4	Analyse des ÖPNV-Konzeptes	11
4.1	Analyse des Umsetzungsstandes des ÖPNV-Konzept	11
4.2	Erschließungsmängel	12
4.3	Analyse der Erreichbarkeit	12
4.4	Relationsbezogene Mängel	13
4.5	Wichtige Umsteigehaltestellen	13
4.6	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)	14
5	Maßnahmendefinition	15
6	Stadtverkehr Stadt Idar-Oberstein	16
6.1	ÖPNV-Angebot: Stadtbuslinien seit 2022	16
6.2	Stadt Idar-Oberstein: Bilanzierung der Fortschreibung 2013 und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse	19
6.2.1	Erschließungsmängel	19
6.2.2	Relationsbezogene Mängel und Mängel der Erreichbarkeit	20
6.3	Maßnahmendefinition Idar-Oberstein	20
6.3.1	Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen	20
7	Kostenübersicht	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohner je Hektar im Landkreis Birkenfeld	6
Abbildung 2:	Pendlerströme (größer als 10 Personenfahrten) Landkreis Birkenfeld	8
Abbildung 3:	Erschließungslücke Birkenfeld Landkreis Birkenfeld	10
Abbildung 4:	Liniennetz Stand 08.04.2022 ÖPNV-Konzept Landkreis Birkenfeld	11
Abbildung 5:	Zeitliche Erreichbarkeit eines der Mittelzentren mit dem ÖPNV	13
Abbildung 6:	Liniennetzplan Stadt Idar-Oberstein	16
Abbildung 7:	Erschließungslücke Stadt Idar-Oberstein Südwest	19

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Landkreises Birkenfeld besteht aus Teil A und D. Er basiert auf der Fortschreibung des am 06.Juli 2016 beschlossenen Teils D. Der ebenfalls fortgeschriebene Gemeinsame Nahverkehrsplan des ZRNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil D unverzichtbar. Die Inhalte für die Stadt Idar-Oberstein werden nicht mehr, wie in früheren Fortschreibungen, gesondert als Nahverkehrsplan verfasst, da die Stadt Idar-Oberstein die Aufgabenträgerschaft an den Landkreis Birkenfeld übertragen hat. Alle die Stadt Idar-Oberstein betreffenden Auswertungen und Aussagen sind daher in diesem Nahverkehrsplan für den Landkreis Birkenfeld als Kapitel 6 integriert.

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 betrifft.

Die Bestandsaufnahme im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises. Im vorliegenden Teil D werden nur diejenigen Größen fortgeschrieben, 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, den unterschiedlichen Raumstrukturen im RNN wurde Rechnung getragen. Das Anforderungsprofil beschreibt im Wesentlichen die Angebotsstrukturen des ÖPNV-Konzeptes (2019) für das Gebiet des ZRNN.

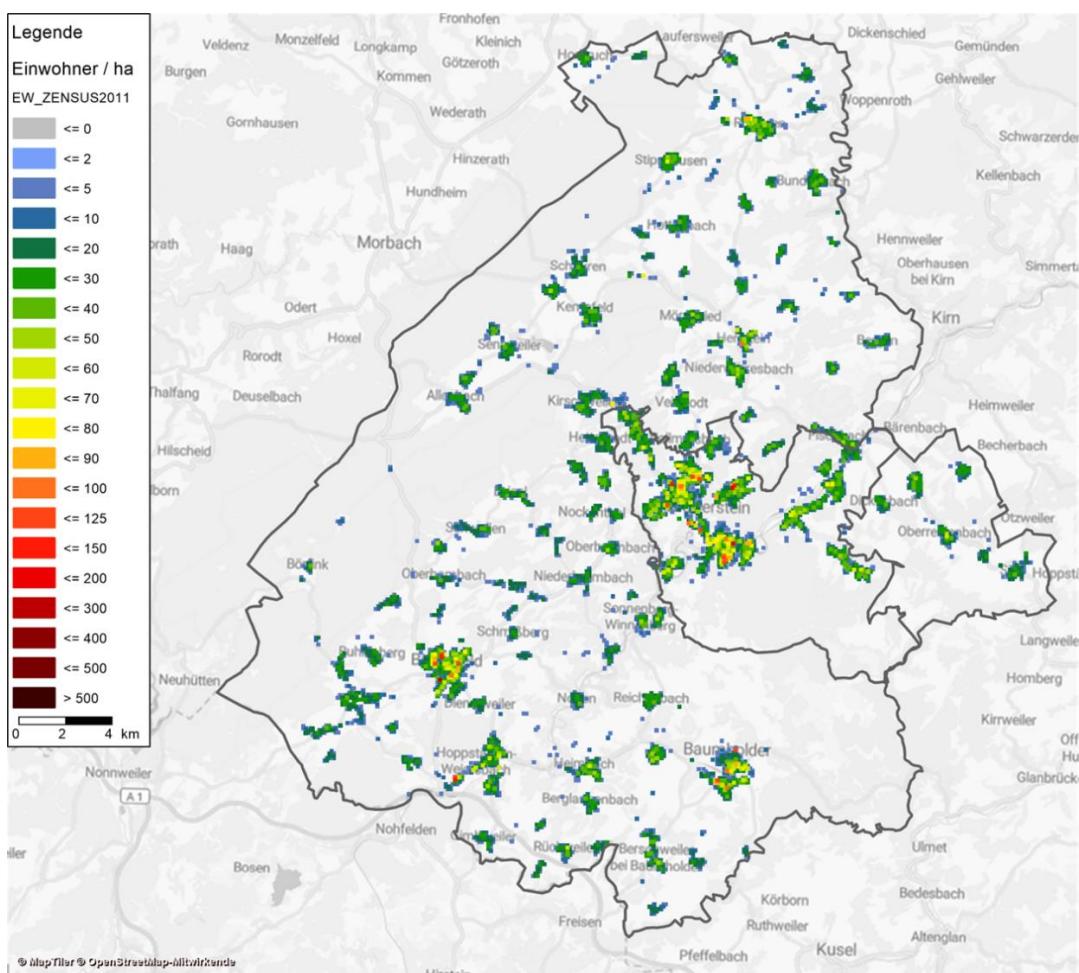
In der Schwachstellenanalyse wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards überall in adäquater Form erfüllt werden. Festgestellte Schwachstellen werden hier dargelegt, soweit sie den Binnenverkehr des Landkreises Birkenfeld betreffen. Sie dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Birkenfeld

Eine Reihe von Strukturdaten sind im Teil A (Regionaler Nahverkehrsplan) aufgenommen. Hier werden weitere kreisbezogene Daten betrachtet.

2.1 Einwohner je Hektar (Zensusdaten)

Um eine feinere Auswertung von Einwohnerzahlen in einzelnen Orten durchführen zu können, wurden Daten des Statistischen Bundesamtes ausgewertet, aus denen Grundlagendaten des Zensus 2011 für Flächen von 100 m x 100 m dargestellt werden¹. Auch wenn diese Daten einige Jahre alt sind, können sie aufgrund ihrer Feinheit für Flächen, auf denen keine grundlegenden Änderungen der Wohnbebauung stattgefunden hat, als gute Grundlage für feinräumige Auswertungen genutzt werden, beispielsweise für die Beurteilung von Erschließungswirkungen des ÖPNV.



Quelle: Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

Abbildung 1: Einwohner je Hektar im Landkreis Birkenfeld

¹ © Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

Verdichtungen der Einwohner auf über 100 Einwohner pro ha sind fast ausschließlich in den Städte Idar-Oberstein, Birkenfeld und Baumholder zu verzeichnen. Verdichtete Bereiche mit 70-90 Einwohner pro ha finden sich in nur wenigen Orten (in kleinen Bereichen zum Beispiel in Hoppstädt-Weiersbach oder Rhaunen). Alle anderen Orte weisen fast überall in den geschlossenen Siedlungen eine Dichte von 10-60 Einwohner/ha auf. Im Wesentlichen sind die Orte geschlossen, nur vereinzelt finden sich kleine Ansammlungen von Häusern außerhalb der Ortschaften, im Landkreis Birkenfeld jedoch häufiger als in den anderen Landkreisen des RNN. Die überwiegend geschlossene Bebauung ist vorteilhaft für die Bedienung der Orte durch einen Linienbusverkehr, die insgesamt geringe Dichte mit wenigen fokussierten Punkten lassen jedoch auch eine Bedienung mit Rufbusverkehren sinnhaft erscheinen, die letztlich flexibler auf die wenig bündelbare Nachfrage reagieren können.

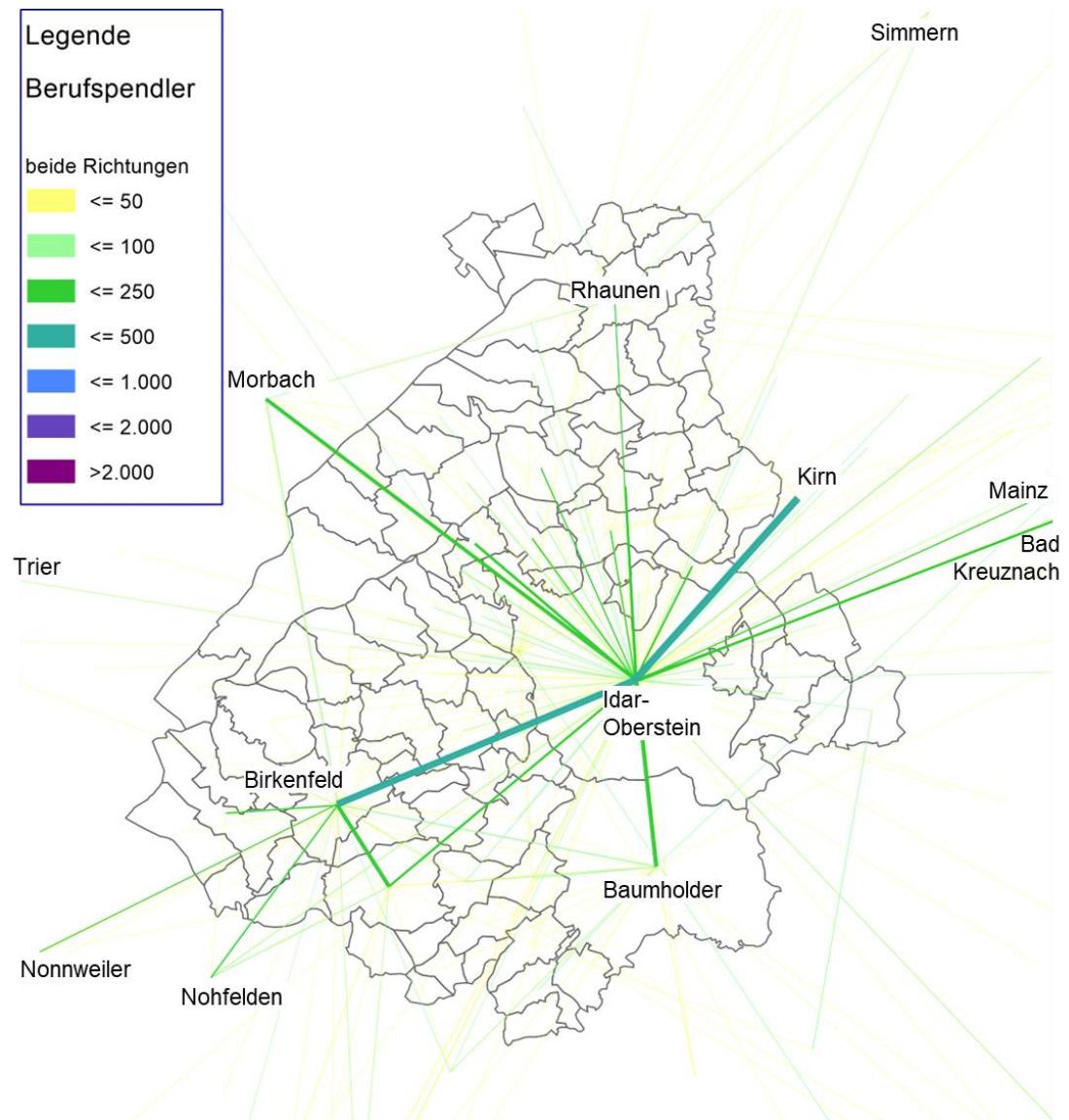
2.2 ÖPNV-Nachfrageströme

Seit der Erhebung im Jahr 2003, die für den Nahverkehrsplan des Landkreises 2009 als Datengrundlage dient, lagen keine neueren Nachfragedaten mehr für die Bearbeitung des Nahverkehrsplans vor, da die Verkehrsunternehmen entschieden haben, keine Daten zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der Neuplanung im ÖPNV-Konzept, die sich eher an den Potenzialen und Strukturen als an der ÖPNV-Nachfrage orientiert, ist die Analyse der Potenziale deutlich wichtiger. Diese orientieren sich an Pendlerströmen und Einwohnerzahlen. Die Einwohnerzahlen liegen sowohl auf Gemeindeebene vor als auch als Einwohner je Hektar aus den Zensusdaten.

2.3 Berufspendler Binnenverkehr

Die Berufspendlerströme sind aufgrund der geringen Einwohnerzahl auf den meisten Quell-Ziel-Verbindungen niedrig, wie sich in der folgenden Abbildung 2 zeigt. Die stärksten Ströme zwischen 250 und 500 Pendler bestehen zwischen Birkenfeld und Idar-Oberstein sowie zwischen Kirn und Idar-Oberstein. Weitere Ströme bis 250 Pendler bestehen vor allem aus den Umliegenden Orten nach Birkenfeld und Idar-Oberstein sowie zwischen Morbach und Idar-Oberstein. Die Ströme zwischen Idar-Oberstein und dem weit entfernten Oberzentrum Mainz und Bad-Kreuznach sind ebenfalls nachrangig. Sie werden durch den SPNV gut bedient.



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Ein- und Auspendler nach Gemeinden), 2019

Abbildung 2: Pendlerströme (größer als 10 Personenfahrten) Landkreis Birkenfeld

2.4 Neubaugebiete

Neubaugebiete, die im ÖPNV zu berücksichtigen wären, wurden ergänzend zu den im Nahverkehrsplan genannten 2014 nicht benannt. Die Erschließung der Neubauplanungen 2014 wurden untersucht und ist überall ausreichend gut.

3 Verkehrspolitische Ziele und Bilanzierung NVP 2014

3.1 Festlegung der Ziele im ÖPNV-Konzept

Der Landkreis Birkenfeld hat als Aufgabenträger die Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzeptes beschlossen, das eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots vorsieht. Ziel ist es, auch vor dem Hintergrund der klimapolitischen Entwicklungen, der Bevölkerung über den Schulverkehr hinaus einen regelmäßigen und zuverlässigen ÖPNV-Zugang zu ermöglichen.

Für den Landkreis Birkenfeld wird trotz der niedrigen Einwohnerdichte auf nahezu allen Strecken eine tagesdurchgängig getaktete Bedienung angestrebt. Das Zielkonzept im ÖPNV-Konzept beinhaltet für den Landkreis Birkenfeld eine Bedienung in der Taktfamilie 30/60/120-Minuten-Takt. Ein 30-Minuten-Takt wird nur auf den nachfragestärkeren Relationen, z.B. innerhalb Idar-Obersteins erreicht, die meisten Strecken werden im 120-Minuten-Takt bedient.

Die Ergänzung durch Rufbusse ist aufgrund der niedrigen Einwohnerdichte in großen Bereichen des Landkreises von besonderer Bedeutung. Schüler sollen so weit wie möglich, im Linienverkehr bedient werden.

Das Konzept, wie es umgesetzt wird, ist in der Abbildung 4 dargestellt.

3.2 Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014

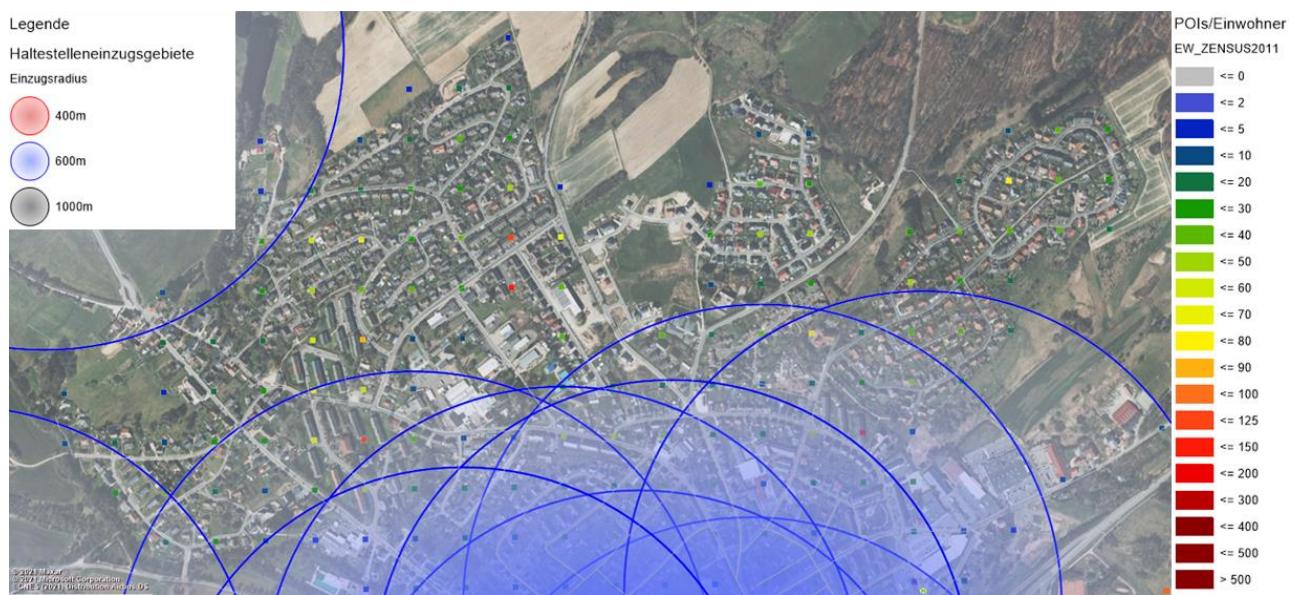
Bei der Bedienungshäufigkeit wurden in der letzten Fortschreibung insgesamt wenige systematische Unterschreitungen der Anforderungen identifiziert, im Landkreis Birkenfeld wurden keine Schwachstellen hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit und der Erreichbarkeit festgestellt.

Grundsätzlich wird durch die getaktete und stringente, an die Struktur des Landkreises angepasste Bedienung ein insgesamt besseres Angebot erreicht und damit die unregelmäßige Bedienung des bisherigen Angebotes deutlich verbessert.

Zu untersuchen ist, inwieweit auch festgestellte Erschließungsmängel durch fehlende Haltestellen behoben werden konnten. Dazu sind zwei Erschließungslücken zu nennen:

- In Birkenfeld und Ellenberg wurde die fehlende Erschließung im nördlichen Bereich und im Neubaugebiet Haesgeswiesen im NVP 2014 und auch im NVP 2009 bemängelt. 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 sollte jedoch gemäß dem NVP 2014 eine Erschließung vorgesehen werden. Die Lücke wird auch mit der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes nicht geschlossen. Die Darstellung der Einwohner zeigt, dass teilweise 100-200 Einwohner je Ha angesiedelt sind, insgesamt sind ca. 1.900

Einwohner betroffen. Die Schwachstelle bleibt demnach bestehen. Eine Möglichkeit wäre es, das Gebiet mit einem Rufbus zu erschließen.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 3: Erschließungslücke Birkenfeld Landkreis Birkenfeld

- In Hoppstädt-Weiersbach wurde im Neubaugebiet „Auf der Heide“ im NVP 2014 eine Erschließungslücke festgestellt, für die im Nahverkehrsplan Varianten zur Schließung dargestellt wurden. Bisher besteht eine Erschließung nur durch den größeren Einzugsbereich des Bahnhofs. Die Einrichtung einer festen Haltestelle, die von allen Fahrten bedient wird, sollte im Zuge der Umsetzung geprüft werden. Inzwischen wird das Gebiet durch eine neue Haltestelle „Kapelle“ bedient und die Erschließung ist gesichert.
- Die Schwachstellen im ÖPNV in Idar-Oberstein werden im Kapitel 6 behandelt.

4 Analyse des ÖPNV-Konzeptes

4.1 Analyse des Umsetzungsstandes des ÖPNV-Konzept

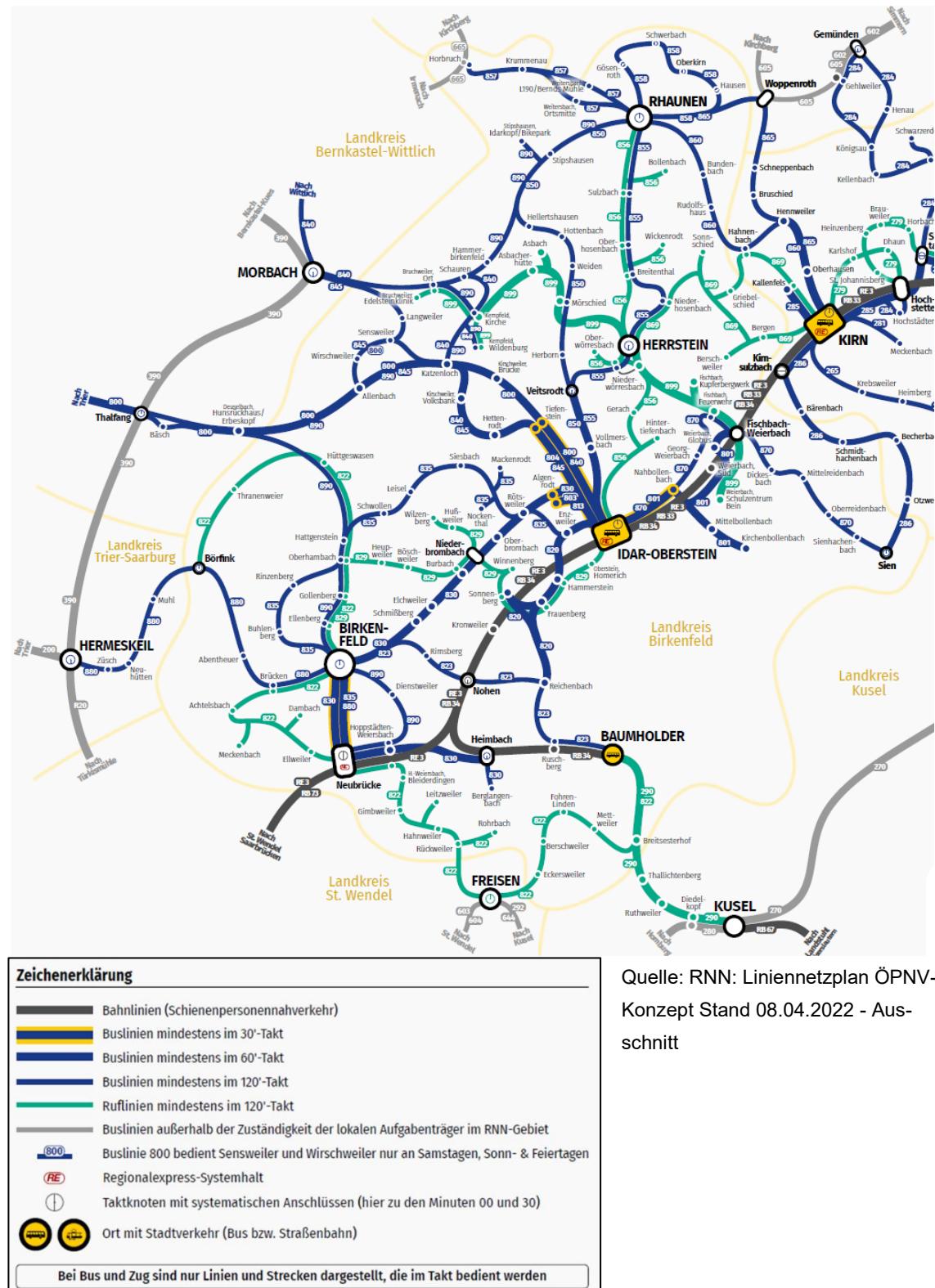


Abbildung 4: Liniennetz Stand 08.04.2022 ÖPNV-Konzept Landkreis Birkenfeld

Das ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN ist im Teil A (Regionaler Nahverkehrsplan) beschrieben.

In oben dargestellter Abbildung 4 wird das ÖPNV-Konzept (Umsetzungsstand April 2022) dargestellt. Das dargestellte Angebot war Grundlage für die Schwachstellenanalyse. Dazu wurde es in das Verkehrsmodell aufgenommen und die Schwachstellen analysiert.

Ergänzend zum SPNV wird der Landkreis Birkenfeld entsprechend seiner Siedlungs-dichte von Buslinien und Ruflinien bedient. Die Buslinien verkehren vorwiegend im 120-Minuten-Takt und sind auf einigen Strecken auf einen 60-Minuten-Takt verdichtet, so die Binnenlinien in Idar-Oberstein (teilweise im 30-Minuten-Takt), die Verbindung Idar-Oberstein – Hunsrückhaus/Erbeskopf, einige Linien mit Verbindungen nach Kirn sowie Zubringerverkehre zum Bahnhof in Neubrücke.

Eine Reihe von Strecken sind im Rufbusverkehr bedient, dies betrifft insbesondere viele Orte und um Herrstein, die sowohl nach Herrstein als auch nach Kirn, Rhaunen und Idar-Oberstein im Rufbusverkehr bedient werden.

Eine neue Schnellbuslinie Hochwaldschnellbus 800 verbindet Idar-Oberstein mit Trier mit einer Fahrzeit von ca. 90 Minuten Montag bis Freitag stündlich, abends und am Wochenende zweistündlich. Anschlüsse von und zu den Zügen des RE 3 Frankfurt – Mainz – Idar-Oberstein sind vorgesehen. Es werden Doppelstockbusse mit WC und WLAN eingesetzt.

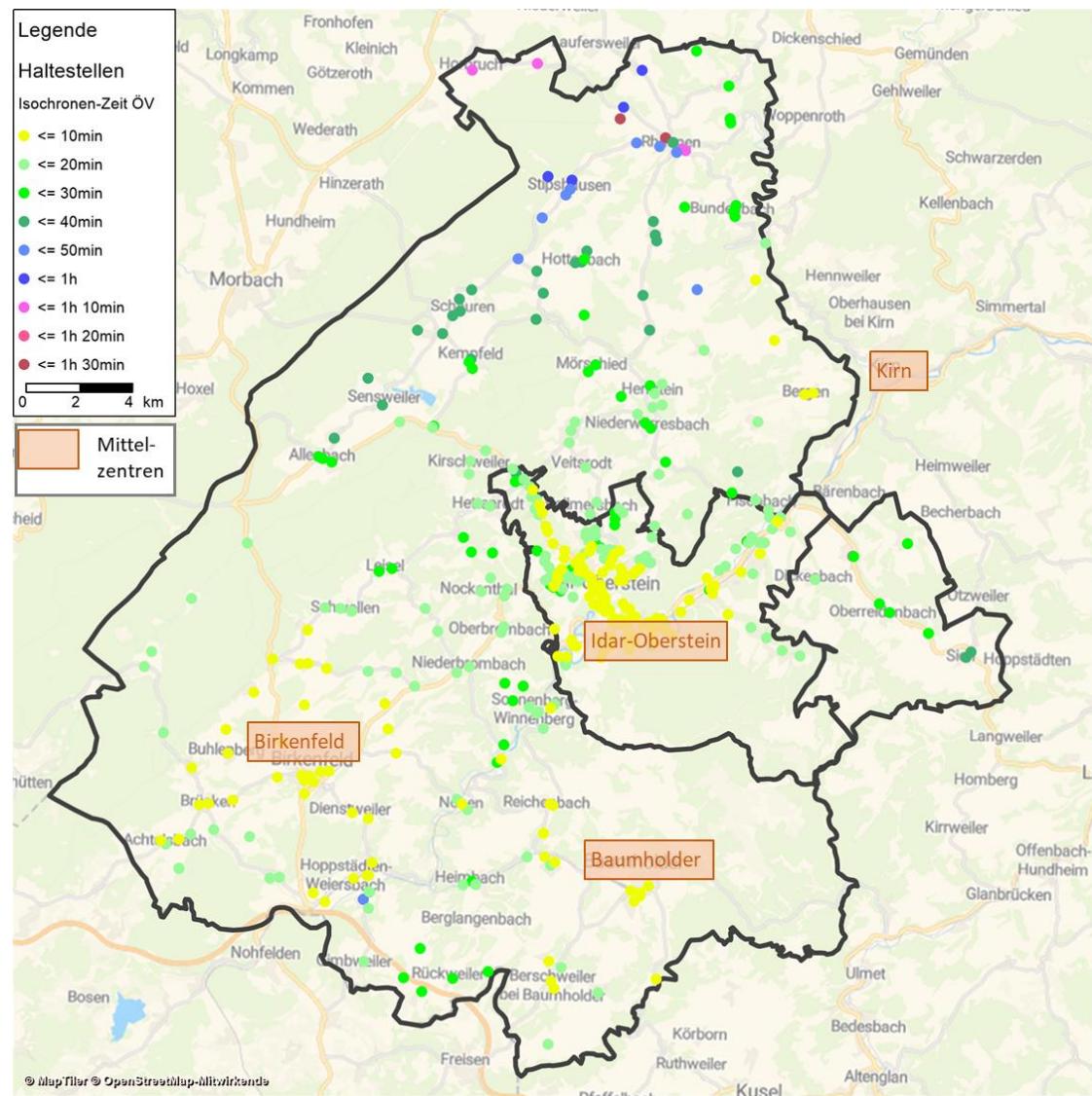
Bei allen Angeboten wird das Anforderungsprofil, wie es im regionalen Nahverkehrsplan Teil A dargelegt ist, nahezu ausnahmslos eingehalten.

4.2 Erschließungsmängel

Der einzige Erschließungsmangel betrifft die Stadt Birkenfeld und wird im Kapitel 3.2 beschrieben, da er bereits in den früheren Fortschreibungen des Nahverkehrsplans festgestellt wurde.

4.3 Analyse der Erreichbarkeit

Hinsichtlich der zeitlichen Erreichbarkeit wichtiger Ziele bestehen keine Mängel, siehe hierzu auch die Auswertungen im Regionalen Nahverkehrsplan Teil A, Kapitel 4.4.1. Nur vereinzelte Haltestellen benötigen Fahrzeiten von über 60 Minuten, sie liegen in Gebieten mit sehr geringer Siedlungsdichte in vergleichsweise großer Entfernung zum Mittelzentrum, daher besteht kein Handlungsbedarf.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 5: Zeitliche Erreichbarkeit eines der Mittelzentren mit dem ÖPNV

4.4 Relationsbezogene Mängel

Auch hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit und der Umsteigehäufigkeit bestehen keine Mängel, siehe hierzu die Kapitel 4.4.2 und 4.4.3 im Regionalen Nahverkehrsplan Teil A.

4.5 Wichtige Umsteigehaltestellen

Hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit bestehen keine Mängel. Im Konzept werden wichtige Umsteigehaltestellen so bedient, dass zwischen den ankommenden und abfahrenden Linien Umstiege realisiert werden können.

Wie der Abbildung 4 (oben) zu entnehmen ist, bestehen folgende Umsteigepunkte:

- ▶ **Taktknoten Bus mit Lage an SPNV-Strecken**
 - ▶ Neubrücke (RE-Systemknoten)
 - ▶ Idar-Oberstein (RE-Systemknoten)
 - ▶ Kirn (RE-Systemknoten, Landkreis Bad Kreuznach)
 - ▶ Heimbach
 - ▶ Nohen
 - ▶ Baumholder
- ▶ **Taktknoten im Bus- und Anrufverkehr:**
 - ▶ Rhaunen
 - ▶ Herrstein
 - ▶ Veitsrodt
 - ▶ Birkenfeld
 - ▶ Börfink
 - ▶ Sien
 - ▶ Morbach (Landkreis Bernkastel-Wittlich)
 - ▶ Thalfang (Landkreis Bernkastel-Wittlich)
 - ▶ Hermeskeil (Landkreis Trier-Saarburg)
 - ▶ Freisen (Landkreis St. Wendel)

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

Hinsichtlich der Verknüpfung motorisierten Individualverkehr wurde bereits in der letzten Fortschreibung darauf verwiesen, dass an allen wichtigen Bahnhöfen bereits P+R-Plätze vorhanden sind und vielerorts Erweiterungen vorgenommen wurden.

Zum Thema der verknüpften Mobilität siehe auch Kapitel 3.2.5 im Regionalen Nahverkehrsplan Teil A.

5 Maßnahmendefinition

Handlungsbedarf aufgrund der Erschließungslücke in Birkenfeld (siehe Kapitel 3.2)

Prüfauftrag: Die Erschließungslücke wurde auch in allen früheren Nahverkehrsplänen festgestellt, jedoch wurde eine Maßnahme vom Landkreis Birkenfeld als nachrangig erachtet, da aus der Bevölkerung kein Bedarf gemeldet wurde. Eine zusätzliche Haltestelle an der B 269 am Linienweg der Linie 822 würde die Erschließungslücke etwas verkleinern. Ebenso wäre eine Rufbusbedienung innerhalb des Stadtgebietes Birkenfeld (ggf. mit Anbindung an die Innenstadt und die Zubringerlinien zum Bahnhof Neubrücke) eine mögliche Option.

Diese Möglichkeiten sollen im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans erneut geprüft werden.

6 Stadtverkehr Stadt Idar-Oberstein

6.1 ÖPNV-Angebot: Stadtbuslinien seit 2022

Am 01.08.2022 wurde das derzeitige Stadtbusangebot in Betrieb genommen. Die Linien sind im Liniennetzplan (Abbildung 6) dargestellt.



Quelle: <https://www.rnn.info/fileadmin/downloads/Liniennetzplan/>, Stand: 29.11.2022

Abbildung 6: Liniennetzplan Stadt Idar-Oberstein

Im Folgenden werden die Linien des Stadtverkehrs dargestellt, mit Informationen zu Liniennummer, dem Linienweg, der Betriebszeit und der Grundtaktung an den einzelnen Betriebstagen:

Buslinien

► Linie 801

- Vollmersbachtal – Idar-Oberstein Bahnhof – Kirchenbollenbach/Weierbach;
- Montag bis Freitag 05:15–21:15 Uhr, 30-Minuten-Takt
- Samstag 06:15–23:15 Uhr, 30-Minuten-Takt
- Sonntag 09:30–21:15 Uhr, 30-Minuten-Takt

► **Linie 802**

- Idar-Oberstein Bahnhof – Götschied – Vollmersbachtal – Obere Lay – Idar Alexanderplatz
- Montag bis Freitag 05:00-21:45 Uhr, 30-Minuten-Takt
- Samstag 06:00-23:45 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Sonntag 09:00-21:45 Uhr, 60-Minuten-Takt

► **Linie 803**

- Idar-Oberstein Bahnhof – Algenrodt – Idar Alexanderplatz
- Montag bis Freitag 05:30-21:15 Uhr, 30-Minuten-Takt
- Samstag 06:45-23:15 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Sonntag 09:30-21:15 Uhr, 60-Minuten-Takt

► **Linie 804**

- Idar-Oberstein Bahnhof – Idar – Tiefenstein
- Montag bis Freitag 06:30-18:00 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Samstag 07:15-21:45 Uhr, 120-Minuten-Takt
- Sonntag 11:00-21:45 Uhr, 120-Minuten-Takt

► **Linie 805**

- Idar-Oberstein Bahnhof – Finsterheck/Hohl
- Montag bis Freitag 06:00-19:30 Uhr, 30-Minuten-Takt
- Samstag 08:15-18:30 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Sonntag 09:30-17:30 Uhr, 60-Minuten-Takt

► **Linie 806**

- Idar-Oberstein Bahnhof – Struth/Neuweg
- Montag bis Freitag 05:15-22:15 Uhr, 30-Minuten-Takt
- Samstag 06:15-23:15 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Sonntag 10:00-21:30 Uhr, 60-Minuten-Takt
-

► **Linie 812**

- Idar-Oberstein Bahnhof – Götschied – Vollmersbachtal – Regulshausen
- Montag bis Freitag 05:00-20:00 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Samstag 06:30-19:00 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Sonntag 10:00-19:00 Uhr, 60-Minuten-Takt

► **Linie 813**

- Idar Alexanderplatz – Algenrodt und zurück
- Montag bis Freitag 07:00-18:00 Uhr, 30-Minuten-Takt

Rufbuslinien:

► **Linie 829**

- Birkenfeld – Niederhambach – Hußweiler – Winnenberg – Idar-Oberstein
- Montag bis Freitag 05:00-18:00 Uhr, 120-Minuten-Takt

► **Linie 856**

- Idar-Oberstein – Gerach – Herrstein – Rhaunen
- Montag bis Freitag 06:00-18:00 Uhr, 120-Minuten-Takt

► **Linie 899**

- Weierbach – Kupferbergwerk – Herrstein – Asbach – Wildenburg
- Montag bis Freitag 06:15-20:00 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Samstag 08:00-19:00 Uhr, 60-Minuten-Takt
- Sonntag 08:00-19:00 Uhr, 60-Minuten-Takt

Die Rufbusse 829, 856 und 899 fahren in einem festen Takt und Linienweg. Bis spätestens 60-Minuten vor planmäßiger Abfahrt ist der Rufbus telefonisch oder digital zu buchen. Eine Fahrt kann nur gebucht werden, wenn die ausgewählte Relation 40 Minuten davor und danach von keiner anderen regulären Busverbindung bedient wird.

Die Linien 801, 802, 803, 804, 805, 806 und 812 übernehmen zusätzlich morgens und mittags Verstärkerfahrten für den Schülerverkehr.

Linie 801 verkehrt unter der Woche im Haupttakt mit zwei alternierende Linienrouten, mit stündlicher Erschließung von Nahbollenbach. Ebenso samstags und sonntags, hier gleichen sich die beiden Linienrouten zwischen Idar-Oberstein Bahnhof und Nahbollenbach Hochhaus, ansonsten werden stündlich zwei unterschiedliche Linienrouten befahren. Die Linie 803 hat am Wochenende eine leicht geänderte Linienroute und bedient alternierend im Takt Algenrodt. 813 ist ein Ringbus. Es existiert kein gesondertes Nachtliniennetz oder weitere Nachtbuslinien.

Besonderheiten im Tarif

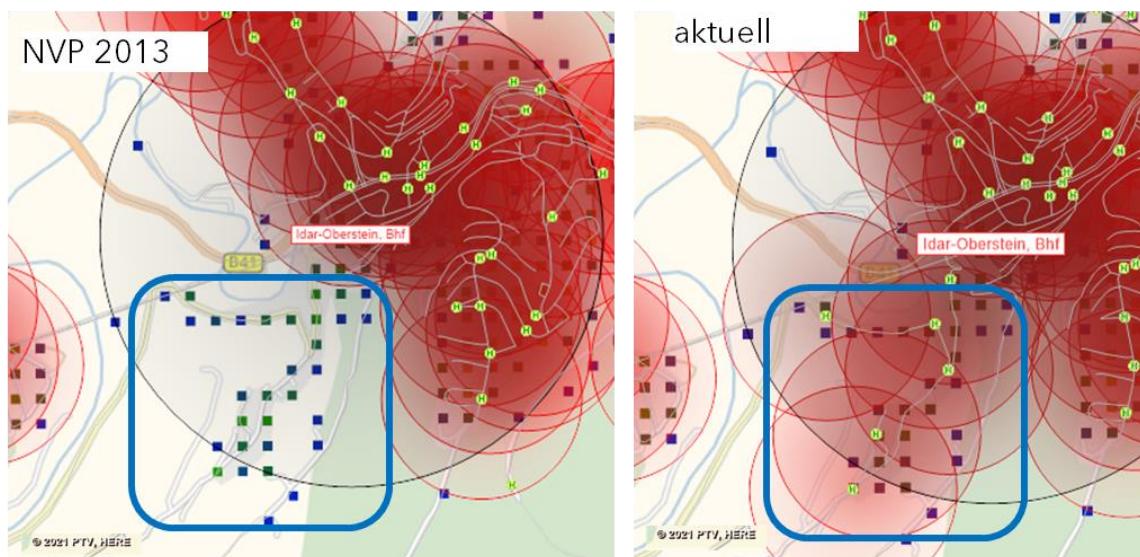
Bis zum 31.10.2022 galt im Kreis Birkenfeld, zum Tourismusziel Hunsrückhaus und nach Morbach ein Ein-Euro-Ticket. Damit bestand die Möglichkeit am Wochenende und an Feiertagen mit einem Euro alle Buslinien des Nahverkehrsbetriebs Birkenfeld und vom Busunternehmen Scherer Reisen zu nutzen. Dieses befristete Angebot ist als Nachfolge des Neun-Euro-Tickets zu betrachten. Der RNN Rhein-Nahe

Nahverkehrsverbund beschreibt in einem ausführlichen Flyer Besonderheiten zu den geltenden Tarifangeboten. Diese gelten im gesamten Verbundgebiet des RNN in den Kreisen Alzey-Worms, Bad Kreuznach, Birkenfeld und Mainz-Bingen. Nähere Informationen dazu gibt es unter rnn.info/downloads.

6.2 Stadt Idar-Oberstein: Bilanzierung der Fortschreibung 2013 und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

6.2.1 Erschließungsmängel

Im Südwesten von Oberstein, in der Hasbachsiedlung befand sich 2013, ein nicht vollständig erschlossener Bereich, der jedoch aufgrund der mangelnden Befahrbarkeit der Straßen mit dem Busverkehr nicht besser erschlossen werden konnte. Er ist inzwischen durch ein Rufbusangebot umfassend erschlossen (Abbildung 7).



Quelle: Auswertung PTV

Abbildung 7: Erschließungslücke Stadt Idar-Oberstein Südwest

Nach wie vor besteht ein kleiner Erschließungsmangel im östlichen Bereich von Idar-Oberstein (Teile von Nahbollenbach und Weierbach), entlang der Linie 801. Betroffen sind etwa 670 Einwohner und Einwohnerinnen, die bis zu 800m zur nächsten Haltestelle entfernt sind.

Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplan soll hier geprüft werden, inwieweit weitere Haltestellen eingerichtet werden können. Dies hängt insbesondere von den straßenbaulichen Gegebenheiten ab.

6.2.2 Relationsbezogene Mängel und Mängel der Erreichbarkeit

Relationsbezogene Mängel und Mängel in der zeitlichen Erreichbarkeit zeigen sich in Idar-Oberstein nicht.

6.3 Maßnahmendefinition Idar-Oberstein

6.3.1 Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen

Die Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Schwachstellen beschränken sich auf die genannte Prüfung der Einrichtung von weiteren Haltestellen entlang der Linie 801 im Bereich Nahbollenbach und Weierbach. Konkrete Linienänderungen und -Ergänzungen sind nicht notwendig.

7 Kostenübersicht

Nach Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes entstehen auf Basis der Maßnahmen im Nahverkehrsplan für den Landkreis Birkenfeld einschließlich der Stadt Idar-Oberstein keine Kosten.

Eine konkrete ÖPNV-Maßnahme zur Erschließung in Birkenfeld und ihre konkreten möglichen finanziellen Auswirkungen sind zunächst zu prüfen, falls Bedarf gesehen wird.