

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis



Westerwaldkreis



Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis

Auftraggeber:

Kreisverwaltung des Westerwaldkreises
Peter-Altmeier-Platz 1

56410 Montabaur

Auftragnehmer:

öiV-Consult
Planungsgesellschaft für
öffentlichen integrierten Verkehr mbH
Büro Wirges
Südstraße 14

56422 Wirges

Wirges, Oktober 2002

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| 1. Einleitung | 1 |
| 2. Problemanalyse | 3 |
| 2.1 <i>Erarbeitung eines Zielkonzeptes</i> | 3 |
| 2.1.1 Gesetzliche Vorgaben | 3 |
| 2.1.2 Rahmenbedingungen | 18 |
| 2.1.3 Verkehrspolitische Ziele | 24 |
| 2.1.4 Indikatorziele / Qualitätskriterien (Level of Service) | 25 |
| 2.2 <i>Analyse des Zustandes</i> | 38 |
| 2.2.1 Bilanzierung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis 1997 | 38 |
| 2.2.2 Analyse des Verkehrsangebots im Vergleich zu 1997 | 46 |
| 2.2.3 Netz des öffentlichen Personennahverkehrs | 52 |
| 2.2.4 Alternative Bedienungsformen/Bedarfsverkehr | 54 |
| 2.2.5 Verknüpfungspunkte | 56 |
| 2.2.6 Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr | 56 |
| 2.2.7 Fahrplangestaltung | 57 |
| 2.2.8 Taktichte | 57 |
| 2.2.9 Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten | 58 |
| 2.2.10 Verkehrsnachfrage | 60 |
| 2.3 <i>Analyse der Verbindungsqualität</i> | 68 |
| 2.3.1 Grundlagen | 68 |
| 2.3.2 Bedienungshäufigkeit | 68 |
| 2.3.3 Fahrzeit | 70 |
| 2.3.4 Bedierungsqualität in den Verbandsgemeinden des Westerwaldkreis | 71 |
| 2.4 <i>Mängelanalyse</i> | 75 |
| 3. Maßnahmenkonzeption | 77 |
| 3.1 <i>Entwicklung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes</i> | 77 |
| 3.1.1 Überregionale Zielvorgaben | 77 |
| 3.1.2 Regionale Zielvorgaben | 78 |
| 3.1.3 Abschätzung zukünftiger verkehrlicher Entwicklungen | 79 |
| 3.2 <i>Netz des zukünftigen ÖPNV</i> | 83 |
| 3.3 <i>Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr</i> | 96 |
| 3.4 <i>Verknüpfungspunkte</i> | 96 |
| 3.5 <i>Fahrplangestaltung</i> | 100 |
| 3.6 <i>Bedienungshäufigkeit</i> | 102 |
| 3.7 <i>Taktichte</i> | 103 |
| 3.8 <i>Anschlussbeziehungen</i> | 104 |
| 3.9 <i>Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung (differenzierte Bedienungsweisen)</i> | 105 |
| 3.10 <i>Tarifsystem</i> | 107 |
| 3.11 <i>Vertriebssysteme</i> | 108 |
| 3.12 <i>Bahnhöfe, Haltestellen, Zentrale Umsteigeanlagen</i> | 115 |
| 3.13 <i>Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs</i> | 118 |
| 3.14 <i>Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge</i> | 120 |

| | |
|--|------------|
| 4. Umsetzung | 123 |
| 4.1 Organisation | 123 |
| 4.2 Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) | 126 |
| 4.3 ÖPNV-Betriebskonzept zur Anbindung des ICE-RegioBahnhofs Montabaur | 140 |
| 4.4 Umsetzung des Rahmenangebotsplans – lokale Lösungsansätze | 153 |
| 4.5 Ausschreibung | 156 |
| 4.6 Handlungskonzept | 167 |
| 4.6.1 Konkrete Maßnahmen | 170 |
| 4.6.2 Zeitlicher Rahmen | 172 |
| 4.6.3 Zusammenfassung der Maßnahmenkonzeption | 172 |
| 4.7 Finanzierung | 176 |
| 4.8 Fortschreibung | 185 |
| 4.9 Stellungnahmen zu Anregungen und Bedenken | 186 |
| 5. Fazit und Ausblick | 192 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|-----|
| Abb. 2-1: Gesetzliche Vorgaben und Aufgabenübertragung (Abkürzungen sind im Text erläutert) | 5 |
| Abb. 2-2: Verfahrensablauf zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes | 16 |
| Abb. 2-3: Lage des Westerwaldkreises im Raum | 19 |
| Abb. 2-4: Einfluss und Wechselwirkung zwischen Indikatorzielen, Analyse und Maßnahmen | 26 |
| Abb. 2-5: Schienenparalleles ÖPNV-Angebot zur Erschließung von Wohngebieten auf dem Abschnitt Montabaur – Siershahn | 28 |
| Abb. 2-6 Einzugsbereich von Haltestellen – Luftlinie und Fußweg | 28 |
| Abb. 2-7: Zeitanteile der Reisezeit im ÖPNV | 32 |
| Abb. 2-8: Zeitanteile der Reisezeit im mIV | 32 |
| Abb. 2-9: Haltestelle ‚Nistertal-Erbach, Bf‘ (links) und Bahnhof ‚Nistertal-Bad Marienberg‘ (rechts) | 40 |
| Abb. 2-10: ZOB ‚Hachenburg Neumarkt‘ | 40 |
| Abb. 2-11: BR 628, BR 612, GTW 2/6 (von links nach rechts) | 43 |
| Abb. 2-12: Linienkorridor AST Montabaur (Zielgebiete) | 56 |
| Abb. 2-13: Tageszeitliche Verteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen im gesamten Untersuchungsgebiet (z.B.: Stundengruppe 7 = 7.00 Uhr bis 07.59 Uhr) [32] | 64 |
| Abb. 2-14: Reiseweitenverteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen [32] ... | 65 |
| Abb. 2-15: Reisezeitenverteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen [32] | 65 |
| Abb. 2-16: Mindest-Qualitätsstufen in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und Motorisierung..... | 69 |
| Abb. 3-1: Betriebsformen [13] | 84 |
| Abb. 3-2: Ausprägungen von Richtungsbändern [13] | 85 |
| Abb. 3-3: Funktionales ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Stand Juli 2000 [35]..... | 87 |
| Abb. 3-4: Koordinierung des Angebots im Korridor Höhr-Grenzhausen | 92 |
| Abb. 3-5: Zeitliche Verteilung der Fahrten, hier 6 Fahrten/(Tag und Richtung) nach [48] | 104 |
| Abb. 3-6: Beispiel für einen AST- Rahmenangebotsplan [14]..... | 106 |
| Abb. 3-7. Chip-Karte im Verkehrsverbund Rhein-Sieg [Quelle: VRS GmbH]..... | 109 |
| Abb. 3-8: Elektronische Zahlungssysteme im ÖPNV [5]..... | 110 |
| Abb. 3-9: Systemkonzept der Übertragung von aktuellen Fahrgastinformationen auf das Handy [46] | 112 |
| Abb. 3-10: Wegeketten im ÖPNV mit Informationsorten und Informationsbedarf [5] .. | 113 |
| Abb. 3-11: Bahnhof Westerburg..... | 115 |

| | |
|--|-----|
| Abb. 3-12: Haltestellenausstattung: links: Haltestellenschild an der Haltestelle Höchstenbach Kirche (s. Abb. 3-13); rechts: Haltestellenaushangfahrplan der WeBa in Luckenbach..... | 116 |
| Abb. 3-13: Haltestelle Höchstenbach Kirche | 117 |
| Abb. 3-14: Haltestelle Mündersbach Mitte..... | 117 |
| Abb. 3-15: Haltestelle Simmern (WW) Dorfplatz | 117 |
| Abb. 3-16: Potentielle Umsteigeanlage Ransbach-Baumbach Stadthalle..... | 118 |
| Abb. 3-17: Verkehrszeichen STVO Z 325 (Verkehrsberuhigte Zone) und STVO Z 274.1 (Tempo-30 Zone)..... | 120 |
| Abb. 3-18: Schulbus 2000, Außen- und Innenansicht | 122 |
| Abb. 4-1: Organisationsstruktur VRM..... | 127 |
| Abb. 4-2: Bestehende Verkehrsverbünde in Rheinland-Pfalz..... | 131 |
| Abb. 4-3: Fahrpreisermittlung im VRM | 132 |
| Abb. 4-4: Fahrpreisermittlung und Fahrscheinautomat im VRM | 138 |
| Abb. 4-5: ICE-RegioBahnhof, links Empfangsgebäude, rechts ZOB mit Blick vom Empfangsgebäude in Richtung Stadt..... | 141 |
| Abb. 4-6: Verkehrsinformationstafel im Umfeld des ICE-RegioBahnhof Montabaur | 150 |
| Abb. 4-7: Gebietsabgrenzung Los I und Los II | 164 |
| Abb. 4-8: Gebietsabgrenzung Los III..... | 166 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|------------|---|-----|
| Tab. 2-1: | Transfermittel aus § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz..... | 8 |
| Tab. 2-2: | Bundesweite GVFG-Mittel bis 2003 [Mio. EUR] | 14 |
| Tab. 2-3: | Verbandsgemeinden des Westerwaldkreises | 20 |
| Tab. 2-4: | Mindestanzahl an Fahrten in Abhängigkeit von..... | 30 |
| Tab. 2-5: | Angebote im Wochenendgrundnetz..... | 30 |
| Tab. 2-6: | Level of Service-Kriterien für ÖPNV-Verbindungen | 31 |
| Tab. 2-7: | Reisezeitkomponenten | 33 |
| Tab. 2-8: | Ausstattungsstandards von Haltestellen (Quelle VRN) | 36 |
| Tab. 2-9: | Durchschnittliche Fahrgastzahlen der RegioLinie 3116 im Mai 2001 | 39 |
| Tab. 2-10: | Kosten und Finanzierung von Haltestellen..... | 40 |
| Tab. 2-11: | Netzlänge und Betriebsleistung des SPNV im Westerwaldkreis (WW) | 52 |
| Tab. 2-12: | Stillgelegte Schienenstrecken im Westerwaldkreis | 53 |
| Tab. 2-13: | AST-Linien in der Verbandsgemeinde Montabaur | 55 |
| Tab. 2-14: | Abgedruckte Anschlussbeziehungen im Kreisfahrplan Westerwaldkreis [19] | 59 |
| Tab. 2-15: | Pendlermatrix im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises [17] | 61 |
| Tab. 2-16: | Auspendlerangaben | 62 |
| Tab. 2-17: | Verkehrsmittelwahl | 62 |
| Tab. 2-18: | Reisezeitenvergleich IV/SPNV bzw. ÖSPV auf ausgewählten Strecken ... | 66 |
| Tab. 2-19: | Bewertung der Fahrtenhäufigkeit..... | 69 |
| Tab. 2-20: | Bewertung der Fahrtenhäufigkeit in Abhängigkeit von der Qualitätsstufe. | 70 |
| Tab. 2-21: | Bewertung der Reisezeiten..... | 70 |
| Tab. 2-22: | Anzustrebende Erreichbarkeiten von zentralen Orten nach RROP [35] ... | 71 |
| Tab. 3-1: | ÖPNV-Einnahmen im Westerwaldkreis, Basis: 202.000 EW, davon 20.000 Schüler | 79 |
| Tab. 3-2: | Prognose der Entwicklung des ÖPNV 1997 im Rheinland-Pfalz-Takt in Mio. Personenfahrten pro Jahr [25] | 80 |
| Tab. 3-3: | Abschätzung der zukünftigen Nachfrage | 82 |
| Tab. 3-4: | Verbindungsfunktionsstufen im öffentlichen Verkehrsnetz [26] | 83 |
| Tab. 3-5: | Verkehrsachsen im Primärnetz des Westerwaldkreises..... | 90 |
| Tab. 3-6: | Verknüpfungspunkte im Westerwaldkreis | 98 |
| Tab. 3-7: | Zentrale Umsteigeanlagen im Westerwaldkreis | 99 |
| Tab. 3-8: | IST-Zustand Umsteigen in Rehe von Linie 4285 auf Linie 5353..... | 100 |
| Tab. 3-9: | Beförderungsqualität innerhalb von ÖV-Fahrzeugen, gemessen am Platzangebot (Quelle: HBS 2001 [9]) | 121 |
| Tab. 4-1: | Zahlen und Fakten zum SPNV-Nord und zum Westerwaldkreis im Vergleich | 124 |

| | | |
|------------|---|-----|
| Tab. 4-2: | Zahlen und Fakten zum VRM mit und ohne die Landkreise Altenkirchen und Westerwald..... | 133 |
| Tab. 4-3: | Finanzielle Mittel für Marketingmaßnahmen der VRM-GmbH mit und ohne die Landkreise Altenkirchen und Westerwald..... | 134 |
| Tab. 4-4: | Wegelängen und Reisezeiten im VRM..... | 137 |
| Tab. 4-5: | Wartezeiten beim Übergang zu bzw. vom regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-Bahnhof | 142 |
| Tab. 4-6: | Fahrzeitvergleich nach Montabaur tÖV/tIV | 144 |
| Tab. 4-7: | Fahrzeiten Montabaur – Westerburg und Westerburg – Rennerod..... | 145 |
| Tab. 4-8: | Wartezeiten für den regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-RegioBahnhof..... | 146 |
| Tab. 4-9: | ÖPNV-Bedienung Montabaur mit Angabe der Haltestellenfunktion „Bahnhof“..... | 147 |
| Tab. 4-10: | Betriebsleistung für das Rahmenangebot Westerwaldkreis | 154 |
| Tab. 4-11: | Fahrgäste und Erlöse im ÖPNV 1999/2000 | 156 |
| Tab. 4-12: | Verfahrensschritte und Zeitbedarf einer Ausschreibung..... | 159 |
| Tab. 4-13: | Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (genauere Angaben können erst auf Basis der Haushaltspläne 2002/2003 des Landes Rheinland-Pfalz und des Westerwaldkreises abgeschätzt werden) | 178 |
| Tab. 4-14: | Kosten Schüler- und Kindergartenverkehr im Haushaltsjahr 2002 (genauere Angaben können erst auf der Basis der Haushaltspläne 2002/2003 des Westerwaldkreises abgeschätzt werden)..... | 180 |
| Tab. 4-15: | Bestimmungsgrößen für Fahrerkosten..... | 182 |
| Tab. 4-16: | Betriebskosten für einen Standardlinienbus..... | 183 |
| Tab. 4-17: | Vollkosten für einen Standardlinienbus..... | 184 |
| Tab. 4-18: | Anregungen und Bedenken zum Nahverkehrsplan mit planerischen Stellungnahmen..... | 189 |
| Tab. 5-1: | Wartezeiten beim Übergang zu bzw. vom regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-RegioBahnhof..... | 193 |
| Tab. 5-2: | Fahrzeitvergleich nach Montabaur tÖV/tIV | 195 |
| Tab. 5-3: | Wartezeiten für den regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-RegioBahnhof..... | 196 |

Unterlagenverzeichnis

- Unterlage 1.1: Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 2001/2002
- Unterlage 1.2 Verkehrsangebot am Wochenende; Bestand 2000/2001
- Unterlage 1.3 Verkehrs- und Betriebsleistung
- Unterlage 1.4 Bedienungsstandard des SPNV im Westerwaldkreis
- Unterlage 2.1: Analyse der Verbindungsqualität: Bedienungshäufigkeiten
- Unterlage 2.2: Analyse der Verbindungsqualität: Reisezeiten
- Unterlage 3: Einzugsbereiche des SPNV
- Unterlage 4: Tabellen Einwohner, Motorisierungsgrad und ÖPNV-Qualitätsstufen
- Unterlage 5.1: ÖPNV-Netz-Konzeption Westerwaldkreis
- Unterlage 5.2: ÖPNV-Rahmenangebotsplan an schulfreien Werktagen
- Unterlage 5.3: ÖPNV-Rahmenangebotsplan an Wochenenden
- Unterlage 5.4: ÖPNV-Netzkonzeption – Linienzuordnung
- Unterlage 5.5: ÖPNV-Rahmenangebotsplan – Beschreibung
- Unterlage 5.6: ÖPNV-Rahmenangebotsplan – Fahrplankilometer
- Unterlage 6.1: Aufgabenverteilung im Verkehrsverbund Rhein-Mosel
- Unterlage 6.2: Tarifzonenplan VRM
- Unterlage 6.3: Strecken und Linien im Verbundraum
- Unterlage 7.1: ÖPNV-Konzept zur Anbindung des ICE-RegioBahnhofes Montabaur
- Unterlage 7.2: Fahrplan am ICE-RegioBahnhof Montabaur
- Unterlage 7.3: Anfahrtsplan Linienbus-Verkehr Montabaur
- Unterlage 7.4: Fahrplanentwurf Unterwesterwaldbahn als ITF-Grafik – stündliche Ankunft in Montabaur
- Unterlage 8.1: Ausschreibungsunterlagen
- Unterlage 8.2: Verwaltungsvorschrift des MWVLW vom 14. Oktober 1997 (VV ÖPNV/SPNV)
- Unterlage 9: Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr im Westerwaldkreis

1. Einleitung

Mit der Regionalisierung des ÖPNV zum 01.01.1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte zum Aufgabenträger des ÖPNV erklärt worden und müssen damit neue Verantwortungen auf dem Sektor der Verkehrsplanung übernehmen.

Im Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) wird in § 8 Abs. 1 der Aufgabenträger aufgefordert, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dabei bildet der Nahverkehrsplan "den Rahmen für die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Er muss den Zielen und Anforderungen der Raumordnung, der Landesplanung, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit entsprechen".

Der Nahverkehrsplan ist kein unverbindlicher Zielplan, sondern ein rechtlich verbindlicher Fachplan, der als politische Vorgabe eine Selbstbindung des Aufgabenträgers bewirkt. Gleichzeitig dient er als Entscheidungsgrundlage für die Genehmigungsbehörde bei der Konzessionsvergabe neuer Linienverkehre, bei der Wiedererteilung ausgelaufener Konzessionen sowie bei der Genehmigung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen.

Der Westerwaldkreis hat gemäß dem Nahverkehrsgesetz als Aufgabenträger 1997 einen Nahverkehrsplan aufgestellt und verabschiedet. Auf Basis dieses ersten Nahverkehrsplans wurden seit 1997 im Westerwaldkreis eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots durchgeführt.

Nach § 8 Abs. 4 NVG „soll der Nahverkehrsplan entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen im Bedarfsfall fortgeschrieben werden“. Die Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main mit dem neuen ICE-RegioBahnhof Montabaur bedeutet für den Westerwaldkreis eine erheblich verbesserte Anbindung an das Fernverkehrsnetz. Die Integration des ICE-RegioBahnhofs in das ÖPNV-Netz sowie die Ausrichtung der Fahrpläne auf die Fernverkehrszüge ist erforderlich. Der Kreisausschuss des Westerwaldkreises hat die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2000 beschlossen.

Die Förderung des Nahverkehrs im Westerwaldkreis ist auch ein wesentlicher Bestandteil der „Lokalen Agenda 21“. Kerngedanke der Lokalen Agenda 21 ist eine nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung ökonomischer, sozialer und ökologischer Aspekte. Dies beinhaltet einen sinnvollen Umgang mit Ressourcen. Ein funktionierendes, leistungsfähiges Nahverkehrsnetz ist die Grundlage hierfür. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans gehört daher zu den Maßnahmen, die der Westerwaldkreis im Rahmen der Lokalen Agenda 21 eingeleitet hat.

Der Westerwaldkreis hat „Rahmenbedingungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Westerwaldkreises“ erarbeitet, die zusammen mit dem

ersten Nahverkehrsplan [21] die Basis für den vorliegenden zweiten Nahverkehrsplan darstellen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis fällt in einen Zeitraum, in dem verschiedene laufende Verfahren zu berücksichtigen sind:

- Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Rhein/Main mit dem **ICE-RegioBahnhof Montabaur**.
- Neuausrichtung und Einbindung der regionalen ÖPNV-Verkehre in das **ICE-Bedienungskonzept**.
- **Ausschreibung des Schienennetzes** im Westerwald und im Lahntal durch den SPNV-Nord.
- Start des **Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM)** zum 01.01.2002 ohne Beitritt des Westerwaldkreises (möglicher, späterer Beitritt).
- Entwurf der **EG-Verordnung 1191neu** durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen vom 26.07.2001, KOM (2000) 7).

Insbesondere durch den Entwurf der EG-Verordnung 1191neu, welche die problematische Differenzierung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren zugunsten der Vergabe einheitlicher, öffentlicher Dienstleistungsaufträge ersetzt, und der Inbetriebnahme des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) werden neue Aufgaben und finanzielle Belastungen auf den Westerwaldkreis zukommen, deren Konsequenzen und Folgen zurzeit weder vorhersehbar noch abschätzbar sind.

Aufgrund der Tatsache, dass die Verkehrsunternehmen im Westerwald das ÖPNV-Angebot auf der Basis weiterstgehender Integration des Schülerverkehrs eigenwirtschaftlich erbringen (Ausnahme: Ausbildungsverkehr Selters - Westerbürg und Linie 4237 Pendelverkehr Montabaur, Stadt – ICE-RegioBahnhof) sind keine wirtschaftlichen Daten verfügbar, die eine belastbare Einteilung des Westerwaldkreises in Teilnetze für eine Ausschreibung ermöglichen.

Die o. g. Aspekte erlauben in wesentlichen Bereichen des Verkehrsplanes keine konkrete Maßnahmenkonzeption und Abschätzung der Auswirkungen, so dass die offenen Fragen eine offene Planung bedingen.

Die Planung des ÖPNV-Angebots wird an die sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst werden müssen. Hierfür kann eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgen.

2. Problemanalyse

2.1 Erarbeitung eines Zielkonzeptes

2.1.1 Gesetzliche Vorgaben

Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs hat am 01. Januar 1996 begonnen. Mit diesem Zeitpunkt ist die Aufgabe der Organisation und Finanzierung vom Bund auf die Länder übertragen worden (Abb. 2-1).

Zur Vermeidung von Missverständnissen muss vorab die Bedeutung des Begriffes „ÖPNV“ definiert werden. In der Fachsprache bedeutet öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) [43]:

„Personenbeförderung mit Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnen, Bussen, Oberleitungsbussen, Taxen und Wasserfahrzeugen im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs, bei denen die Mehrzahl der Beförderungsfälle eine Reiseweite von nicht mehr als 50 km hat“.

Deshalb werden im Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis in Anlehnung an § 1 NVG folgende Begriffsdefinitionen verwendet:

| | | |
|------|---|--|
| SPNV | = | Schienengebundener Personennahverkehr, |
| ÖSPV | = | Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr, |
| ÖPNV | = | SPNV + ÖSPV |

EG-Gesetzgebung

Grundlage der Regionalisierung ist die „EG-Verordnung 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs“ in der Fassung der Verordnung Nr. 1893/91 vom 20. Juli 1991¹.

Das Ziel dieser Verordnung ist die Stärkung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit der Verkehrsunternehmen. Diese soll durch eine Aufhebung der gemeinwirtschaftlichen (d.h. nicht kostendeckenden) Leistungen erfolgen.

Sofern gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste beibehalten werden, sind vertraglich ausgehandelte Preise an das Unternehmen zu zahlen oder durch ande-

¹ Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft Nr. L 156/1 vom 28.06.1996 bzw. Nr. L 169/1 vom 29.06.1991

re geeignete Maßnahmen die wirtschaftlichen Nachteile des Verkehrsunternehmens auszugleichen.

Die EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-Verordnung 1893/91 ist am 01. Januar 1995 in Kraft getreten. Da eine Verordnung in allen EG-Mitgliedsstaaten unmittelbar geltendes Recht ist, gilt diese Regelung automatisch auch für die Bundesrepublik Deutschland.

Zuständig für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die „zuständige Behörde“ (in Deutschland der Aufgabenträger).

Einen entscheidenden Einschnitt in die bisherige Gesetzgebung stellt die Richtlinie 91/440 vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft² dar. Sie fordert die Mitgliedsstaaten zur Umsetzung folgender rechtlicher Rahmenbedingungen auf:

- Unabhängigkeit der Geschäftsführung,
- Obligatorische Trennung der Rechnungsführung,
- Fakultative Organisationstrennung zwischen Netz und Betrieb,
- Recht auf diskriminierungsfreie Netzbenutzung und
- Sanierung der Finanzstruktur.

² Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft Nr. L 237 vom 24. August 1991

Gesetzliche Vorgaben/Aufgabenübertragung

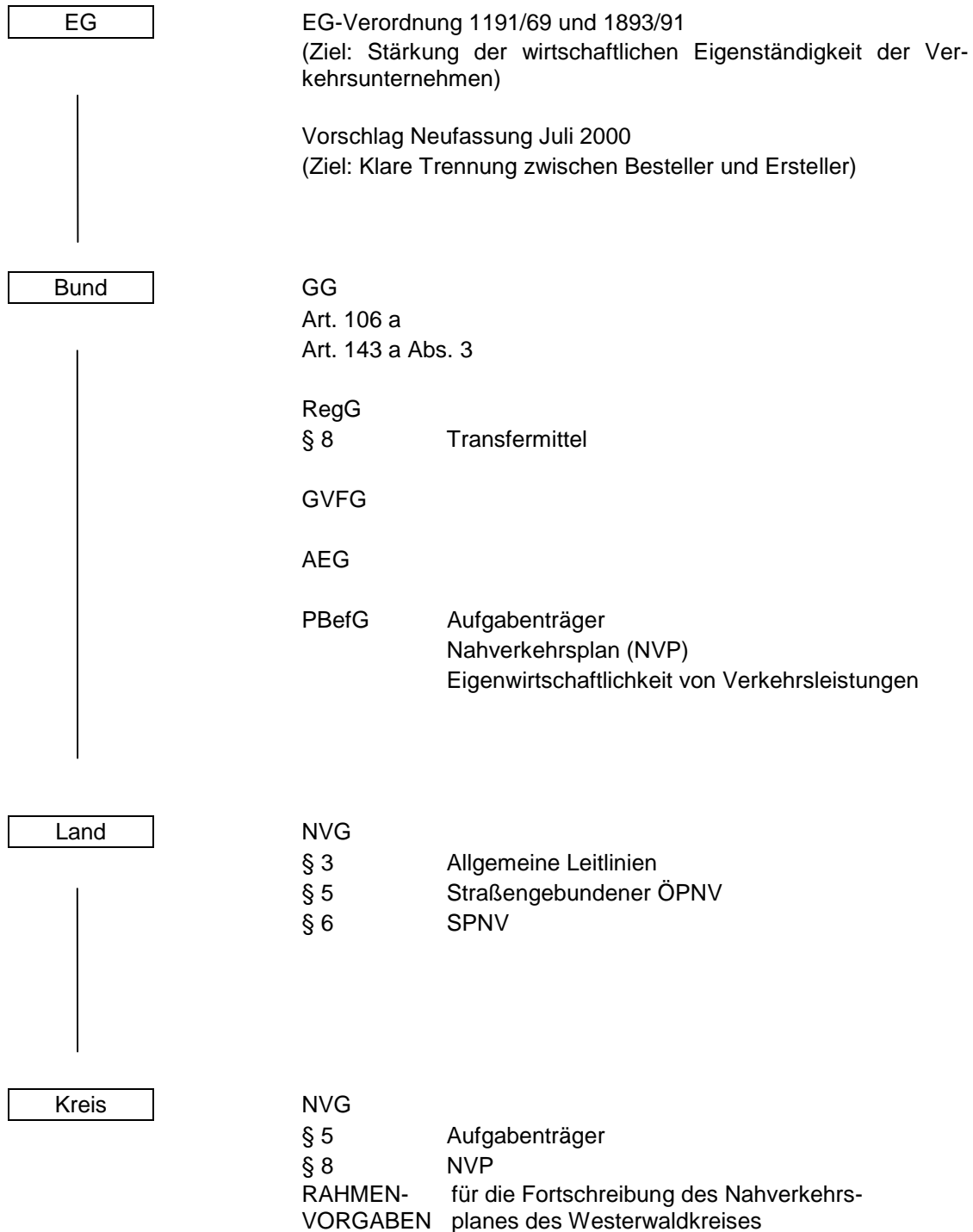


Abb. 2-1: Gesetzliche Vorgaben und Aufgabenübertragung
(Abkürzungen sind im Text erläutert)

Ausblick: Zukünftige Strukturen im ÖPNV nach der EU-Gesetzgebung

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat im Juli 2000 einen Vorschlag für eine „Verordnung des europäischen Parlaments und Rates über Maßnahmen der Mitgliedsstaaten im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Anforderungen und der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verträge für den Personennahverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen“ vorgelegt. Diese Verordnung soll die EU-Verordnungen 1191/69 sowie 1893/91 ablösen.

Frühestens im Jahre 2004 wird das Gesetz in Kraft treten. Dann ist auch eine Umsetzung in der Bundes- und Landesgesetzgebung erforderlich. Für die Anwendung der neuen Regelung ist eine Übergangszeit von 3 Jahren, in Verkehrsverbänden von 5 Jahren, vorgesehen.

Der Entwurf der EU-Verordnung wird voraussichtlich erhebliche Änderungen der Aufgabenteilung im ÖPNV mit sich bringen. Im folgenden werden die wesentlichen Grundsätze des Entwurfs erläutert [12].

Die geforderte klare Trennung zwischen Besteller und Ersteller von ÖPNV-Leistungen führt zu einem erweiterten Aufgabengebiet für den Aufgabenträger (Besteller). Dem Aufgabenträger unterliegt in Zukunft

- die Planung des ÖPNV-Angebots
- die Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen sowie
- die Vergabe an den günstigsten (wirtschaftlichsten) Bieter.

Da keine Trennung zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger im Vorschlag vorgesehen ist, ist zu erwarten, dass Finanz- und Aufgabenverantwortung für den ÖPNV komplett vom Aufgabenträger übernommen werden. Ihm unterliegt also das komplette Verfahren von der Ausschreibung über die (wettbewerbs-neutrale) Vergabe bis hin zur Finanzierung von Verkehrsleistungen.

Daraus ergeben sich auch die Anforderungen an einen Nahverkehrsplan der 2. Generation, der vom Aufgabenträger ohne maßgebende Mitwirkung von im Wettbewerb teilnehmenden Verkehrsunternehmen zu erstellen ist:

- Konzept angemessener öffentlicher Verkehrsleistungen
- Definition von Qualitätsstandards
- Festlegung von Ausschreibungslosen (Teilnetze, Linienbündel)
- Definition von Tarifstruktur und Finanzrahmen.

Dem Aufgabenträger obliegt auch die Entwicklung und Einsetzung von Controllinginstrumenten zur Gewährleistung der Qualitätsstandards. Nach der neuen Verordnung wird eine jährliche Berichterstattung an die EU-Kommission erforderlich sein. Der Aufgabenträger hat sich an der Entwicklung von Tarifkonzepten zu beteiligen sowie an der Planung und anteiligen Finanzierung (neben der Landes- und Bundesförderung) der Infrastruktur.

Für den Ersteller von ÖPNV-Leistungen (ein privates oder kommunales ÖPNV-Unternehmen) besteht die Pflicht, die vertraglich vereinbarten Leistungen zu erbringen. Die bisher von einigen Verkehrsunternehmen durchgeführten Planungen von ÖPNV-Angeboten oder die Ausschreibung und Vergabe von Leistungen an Dritte fällt in den Aufgabenbereich des Bestellers.

Die Funktion des Aufgabenträgers, d.h. des Bestellers von ÖPNV-Leistungen, kann im Westerwaldkreis in Zukunft entweder vom Landkreis selbst bzw. nach Übertragung der Aufgabenbereiche vom SPNV-Nord und dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel übernommen werden. Dem SPNV-Nord obliegt bereits diese Aufgabe. Eine Übertragung an die VRM-GmbH ist weiterhin möglich.

Bundesgesetzgebung

Für den verfassungsrechtlichen Rahmen der Aufgaben- und Organisationsprivatisierung der Deutschen Bundes- und Reichsbahn war eine Änderung und Ergänzung des Grundgesetzes (GG) erforderlich. Das am 20. Dezember 1993 verkündete Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes umfasst im Wesentlichen die folgenden Punkte:

- Artikel 87 e Abs. 3 Grundgesetz - Privatrechtliche Organisationsformen
„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt“. Der Bau, die Unterhaltung und das Betreiben des Schienenweges verbleiben in der Verantwortung des Bundes.
- Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz - Gewährleistungsklausel
„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahn des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“.
- Artikel 143 a Abs. 3 Grundgesetz - Übertragung der Verantwortung für den SPNV
„Die Erfüllung der Aufgaben im Bereich des SPNV der bisherigen Bundesseisenbahnen ist bis zum 31.12.1995 Sache des Bundes“. Damit wird die Regionalisierung des SPNV mit Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung vom Bund auf die Länder auf den 01.01.1996 festgelegt.
- Artikel 106 a Grundgesetz - Finanzierung
„Den Ländern steht ab dem 01.01.1996 für den ÖPNV ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu“. Die genaue Höhe und Verteilung der Mittel wird in einem Bundesgesetz geregelt (Regionalisierungsgesetz). Die

Mittel sind nicht zwingend für den SPNV zu verwenden, vielmehr wird in Artikel 106 a Grundgesetz allgemein der ÖPNV als Zweck genannt.

Die Änderungen im Grundgesetz vom 20. Dezember 1993 sind Grundlage der verfassungsrechtlichen Absicherung des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) vom 27.12.1993. Hierbei handelt es sich um ein sogenanntes „Artikelgesetz“ - alle zur Verwirklichung der Reform erforderlichen Gesetze werden als Gesamtpaket in diesem Gesetz zusammengefasst:

- Artikel 4, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz, RegG),
- Artikel 5, Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- Artikel 6 Abs. 116, Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Artikel 6 Abs. 107, Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Regionalisierungsgesetz

Das Regionalisierungsgesetz ist Ausführungsgesetz zu dem neuen Artikel 106 a Grundgesetz, wonach die Länder seit dem 01. Januar 1996 für die Übernahme des gesamten ÖPNV einen Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes erhalten (Tab. 2-1).

„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“ (§ 1 RegG) und wesentliches Ziel des Regionalisierungsgesetzes.

| Transfermittel aus § 8 RegG | | | | | | | |
|---|-------------|------|------|------|------|------|------|
| [Mio. EUR] | | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
| Schlüssel A (Finanzierung des SPNV) | | | | | | | |
| Mittel nach § 8 | RLP | 197 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| Abs. 1 RegG | Bund | 3958 | 3988 | 3988 | 3988 | 3988 | 3988 |
| Schlüssel B (Finanzierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs) | | | | | | | |
| Mittel nach § 8 | RLP | 23 | 102 | 102 | 116 | 128 | 139 |
| Abs. 2 RegG | Bund | 490 | 2148 | 2148 | 2451 | 2697 | 2937 |
| <i>insgesamt</i> | <i>RLP</i> | 220 | 302 | 302 | 316 | 328 | 339 |
| | <i>Bund</i> | 4448 | 6136 | 6136 | 6439 | 6684 | 6924 |

Tab. 2-1: Transfermittel aus § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz

Allgemeines Eisenbahngesetz

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) setzt die Vorgaben der EG-Richtlinie 91/440 um. „Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, dass die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden, und dass durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird“ (§ 1 Abs. 2 AEG).

Im Güterverkehr entfällt die Beförderungs- und Tarifpflicht. Im Personenverkehr dürfen Tarife, die nicht kostendeckend sind, nur noch unter den Voraussetzungen der EG-VO 1191/69 auferlegt werden (§ 12 AEG).

Öffentliche Eisenbahnunternehmen haben anderen Unternehmen den Zugang zu ihrem Netz zu öffnen und dafür selber einen Anspruch auf diskriminierungsfreien Netzzugang bei anderen Unternehmen (§ 14 AEG). Das Recht auf Benutzung der Infrastruktur erfolgt gegen Zahlung eines Entgeltes.

Personenbeförderungsgesetz

Um gleichzeitig mit der Regionalisierung des SPNV den gesamten ÖPNV zu regionalisieren, musste auch das Personenbeförderungsrecht (PBefG) geändert werden. Neu eingeführt wurde der Begriff „Aufgabenträger des ÖPNV“ (§ 8 Abs. 3), das Instrument des Nahverkehrsplans (§ 8 Abs. 3), eine Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Genehmigungen (§ 13) sowie eine Einschränkung des bisherigen Besitzstandsschutzes (§ 13 Abs. 2 a).

Mit dem „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ vom 27.04.2002 wurde zum Inhalt des Nahverkehrsplans der § 8 Abs. 3 des PBefG durch folgenden Satz ergänzt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

- *Konzessionsrechtliche Grundlage (§ 13 Personenbeförderungsgesetz)*

Im novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde das Konzessionsrecht (Genehmigungsrecht) zum Betreiben einer Buslinie nicht wesentlich verändert. Während bisher ein Verkehrsunternehmer die Genehmigung für eine Linie (auf max. 8 Jahre begrenzt) erhielt, kann nun, nach dem novellierten Gesetz, einem Verkehrsunternehmer für eine oder mehrere Linien gebündelt die Genehmigung erteilt werden (ebenfalls auf max. 8 Jahre).

Die novellierte Vorschrift des § 13 über die Voraussetzungen der Genehmigungserteilungen ist in zwei Bestimmungen unterschiedlichen Inhalts aufgespalten worden, und zwar

- für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen (§ 13) und
- für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen (§ 13 a).

Für eigenwirtschaftliche Verkehre ist nochmals zu unterscheiden zwischen

- dem Antrag auf eine neue Linienkonzession und
- dem Antrag auf Wiedererteilung einer ausgelaufenen Genehmigung.

Die Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 13 PBefG kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers für den ÖPNV nicht übereinstimmt (§ 13 Abs. 2 a PBefG). Eine konkrete Anwendung dieser Option ist nicht bekannt. Wegen der nicht eindeutigen Rechtsprechung besteht hierüber keine Erfolgsaussicht, in bestehende Genehmigungen (Konzessionen) einzugreifen. Die Entscheidung der Genehmigungsbehörde muss immer in Verbindung mit § 8 Abs. 3 (ausreichende Verkehrsbedienung) und § 13 Abs. 3 PBefG getroffen werden.

Für die gemeinwirtschaftlichen Verkehre gilt die Sonderregelung des § 13 a PBefG. Damit entfällt der bisherige Besitzstandsschutz für vorhandene Verkehrsunternehmen ganz, da in der Regel aufgrund einer Ausschreibung der kostengünstigste Anbieter mit der Durchführung der Verkehrsleistung zu beauftragen ist.

Zur rechtlichen Bewertung der Nahverkehrspläne im Hinblick auf Konzessionen verweist die Bezirksregierung Koblenz auf die Stellungnahme des Bund-Länder-Fachausschusses "Straßenpersonenverkehr" [6]. Diese Stellungnahme bildet die Grundlage der nachfolgenden Ausführungen.

- *Antrag auf eine neue Linienkonzession bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen*

Die Genehmigungsbehörde hat nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG auf eine ausreichende, d.h. den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Verkehrsbedienung der Bevölkerung ebenso wie auf die Wirtschaftlichkeit zu achten. Sie soll zu diesem Zweck mit dem Aufgabenträger ebenso wie mit den Verkehrsunternehmen zusammenwirken.

Nach § 13 Abs. 2 a PBefG kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht. Dadurch ist der Nahverkehrsplan eine Grundlage für die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan kein zwingender Versagungsgrund ist, sondern nur ein abwägungserheblicher Belang unter weiteren Aspekten.

Liegt der Genehmigungsbehörde ein Antrag auf eine neue Linienkonzession vor, hat sie zu entscheiden, ob die beantragte Verkehrsleistung eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet. Dabei hat sie den Nahverkehrsplan als "Rahmen für die Entwicklung" des ÖPNV zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3 PBefG). Die Genehmigungsbehörde darf den Plan also nicht ignorieren. Sie kann von den Vorstellungen des Planes als Ergebnis der pflichtgemäßen Ermessensausübung im Rahmen des § 13 Abs. 2 a PBefG in dem Maße abweichen, in dem übergeordnete Interessen, die der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers nicht genügend berücksichtigt, oder die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung dieses notwendig machen.

Zusätzlich zu berücksichtigen sind die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 PBefG (Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und fachliche Eignung des Betriebes) sowie die objektiven Zulassungsvoraussetzungen nach § 13 Abs. 2 und Abs. 2 a PBefG (Verkehrssicherheit, öffentliches Verkehrsinteresse und Nahverkehrsplan). Während Abs. 2 a nur das Ermessen der Genehmigungsbehörde erweitert, stellen die Voraussetzungen des Abs. 2 zwingende Versagungsgründe dar.

- *Antrag auf Wiedererteilung einer ausgelaufenen Genehmigung bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen*

Bei der Entscheidung über den Antrag auf Wiedererteilung einer ausgelaufenen Genehmigung sind sowohl die Festlegung des Nahverkehrsplanes als auch - nach Maßgabe des § 13 Abs. 3 PBefG - der Umstand, dass der Antragsteller den Verkehr jahrelang zufriedenstellend bedient hat, angemessen zu berücksichtigen.

Auch für diese Entscheidung gelten zunächst die für den Antrag auf eine neue Linienkonzession dargestellten Grundsätze zur pflichtgemäßen Ermessensentscheidung. Als besonderes Entscheidungskriterium tritt hinzu, dass die Genehmigungsbehörde den Umstand einer langfristigen zufriedenstellenden Verkehrsbedienung angemessen zu berücksichtigen hat. Sie muss danach insbesondere zwischen den mit dem Nahverkehrsplan verfolgten ÖPNV-Belangen und den Besitzstandsinteressen des vorhandenen Unternehmers abwägen. Auch im Falle, dass der bisherige Verkehr eigenwirtschaftlich betrieben worden ist, hat die Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob diese Verkehrsleistung eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet. Damit ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, bei dieser Prüfung im Rahmen des ihr gesetzlich gewährten Beurteilungsspielraumes gegebenenfalls zwischen den Vorgaben des Nahverkehrsplanes und den Vorstellungen des Unternehmers, die in seinem Antrag festgehalten sind, abzuwägen.

Besteht ein Widerspruch zwischen dem Antrag des Unternehmers und den Vorgaben des Nahverkehrsplanes, hat die Genehmigungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden, inwieweit eine Umsetzung des

Nahverkehrsplanes aus öffentlichen Verkehrsinteressen geboten und gegebenenfalls vorrangig gegenüber unternehmerischen Interessen ist. Es ist sowohl eine Versagung wie auch eine Zustimmung denkbar.

Der Bund-Länder-Fachausschuss "Straßenpersonenverkehr" stellte dementsprechend fest, dass die Festlegungen im Nahverkehrsplan eines kommunalen Aufgabenträgers in die Ermessensentscheidung der Genehmigungsbehörde einfließen müssen und ihnen in der Praxis ein um so größeres Gewicht zukommen wird, je substantieller und zeitnaher sie den beantragten Verkehr aufgrund begründeter Prognosen betreffen.

- *Konzessionsentscheidung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren*

Ist eine ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich nicht zu erbringen, dann ist nach § 8 Abs. 4 Satz 3 PBefG die EG-VO 1191/69 maßgebend. Die Genehmigung der Konzession richtet sich dann nach der Sonderregelung im § 13 a PBefG. Sie ist der innerstaatliche Vollzug für die nach der EG-VO 1191/69 in der geltenden Fassung durchzuführenden Verkehrsleistungen aufgrund von Vereinbarungen oder Auflagen der zuständigen Behörde. Diese zuständige Behörde ist nach den Nahverkehrsgesetzen der Länder mit dem ÖPNV-Aufgabenträger identisch. Eine Berücksichtigung des Nahverkehrsplans ist hier durch die Selbstbindung des Aufgabenträgers an den von ihm beschlossenen Plan beim Abschluss von Vereinbarungen und der Erteilung von Auflagen im Vorfeld der Konzessionsentscheidung gewährleistet.

Voraussetzungen für die Genehmigung der Konzession sind die schon zuvor erläuterten subjektiven und objektiven Zulassungsvoraussetzungen. Allerdings entfällt bei der gemeinwirtschaftlichen Konzession die objektive Zulassungsvoraussetzung des Bestehens eines Verkehrsbedürfnisses nach § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG. Eine weitere Genehmigungsvoraussetzung ist nach § 13 a Abs. 1 Satz 1 PBefG, dass der Aufgabenträger für die Umsetzung der Verkehrsleistung diejenige Lösung gewählt hat, welche die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt.

Die Bestimmung der geringsten Kosten erfolgt in der "Verordnung zur Anwendung von § 13 a Abs. 1 Satz 3 des PBefG" des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. Dezember 1995. Als geringste Kosten für die Allgemeinheit sind die Kosten einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung anzusehen, die zu der niedrigsten Haushaltsbelastung für die zuständige Behörde führt.

Es wird bei der Durchführung einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung unterschieden zwischen

- einer vertraglichen Vereinbarung und
- einer Auferlegung.

Geht es um eine Vereinbarung, ist die Verkehrsleistung nach Maßgabe der Verdingungsordnung für Leistungen (VOL/A) auszuschreiben. Wenn die zuständige Behörde einem Verkehrsunternehmen die Leistung auferlegt, so hat sie in Art und Umfang vergleichbare Verkehrsleistungen verschiedener kostengünstig arbeitender Unternehmen heranzuziehen. Maßstab ist dann die Verordnung 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen.

- *Ergebnisse*

Mit dem Nahverkehrsplan ist in Verbindung mit den entsprechenden landesgesetzlichen Regelungen ein Planungsinstrument zur künftigen Gestaltung des ÖPNV geschaffen worden.

Der Nahverkehrsplan ist ein bei der Entscheidung der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigendes gewichtiges Kriterium.

Soweit Konflikte zwischen kommunaler Planung und unternehmerischen Interessen entstehen, hat die Genehmigungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden. Dies hat in enger Abstimmung mit kommunalen Behörden und den betroffenen Unternehmern zu geschehen. Bei Anträgen auf Wiedererteilung der Genehmigung sind dabei die Besitzstandsinteressen der Unternehmer einzubeziehen. Werden dabei die o.g. Gesichtspunkte beachtet, ergeben sich auch bei ablehnenden konzessionsrechtlichen Entscheidungen keine Entschädigungsansprüche.

Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ist eine Berücksichtigung des Nahverkehrsplanes durch die Selbstbindung des Aufgabenträgers an den von ihm aufgestellten Plan beim Abschluss von Vereinbarungen und der Auferlegung bereits im Vorfeld der Konzessionsentscheidung gewährleistet.

Der Westerwaldkreis räumt eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen einen Vorrang gegenüber gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ein, auch wenn Abweichungen gegenüber dem Nahverkehrsplan vorliegen. Es werden aber nur Abweichungen in geringem Umfang akzeptiert.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das GVFG regelt die Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Mit den Mitteln aus dem GVFG können Investitionen in Vorhaben des ÖPNV und des kommunalen Straßenbaus gefördert werden. Dafür standen bundesweit 1996 3,21 Mrd. EUR (6,28 Mrd. DM) zur Verfügung. Ein Jahr später reduzierte sich dieser Betrag auf 1,67 Mrd. EUR, weil 1,53 Mrd. EUR in den Topf des RegG umgeschichtet wurden und dort dynamisiert zur Verfügung stehen (Tab. 2-2).

Nach § 1 Abs. 1 RegG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Wer dafür jeweils zuständig sein soll, bestimmen die Länder (§ 1 Abs. 2 RegG). Damit müssen die Länder ÖPNV-Gesetze erlassen, welche die Aufgabenverantwortung für den ÖPNV definieren. Auch die Finanzierung des ÖPNV, vor allem die Verteilung der Transfermittel des Bundes, sowie die Planung des ÖPNV müssen in diesen Gesetzen geregelt werden.

| Jahr | Grundbetrag ¹⁾ | Plafond-erhöhung | GVFG gesamt | 20% Bundesprogramm | 80% Länderprogramme | davon ÖPNV ²⁾ | GVFG-Mittel für ÖPNV gesamt |
|-----------|---------------------------|------------------|-------------|--------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 1996 | 1.672,84 | 1.533,88 | 3.206,72 | 641,34 | 2.565,38 | 1.539,22 | 2.180,57 |
| 1997-1998 | 1.672,84 | ---- | 1.672,84 | 334,57 | 1.338,28 | 668,88 | 1.003,71 |
| 1999 | 1.672,84 | ---- | 1.672,84 | 334,57 | 1.338,28 | 669,14 | 814,59 |
| 2000 | 1.672,84 | ---- | 1.672,84 | 334,57 | 1.338,28 | 654,60 | 775,63 |
| 2001 | 1.673,36 | ---- | 1.673,36 | 334,67 | 1.338,69 | 654,60 | 785,04 |
| 2002 | 1.673,36 | ---- | 1.673,36 | 334,67 | 1.338,69 | 654,60 | 785,04 |
| 2003 | 1.673,36 | ---- | 1.673,36 | 334,67 | 1.338,69 | 654,60 | 785,04 |

Alle Angaben in Millionen EUR

1) abzüglich 0,25 % für Forschungszwecke

2) Annahme: bis 1996 60 % ÖPNV; ab 1997 50 % ÖPNV

Tab. 2-2: Bundesweite GVFG-Mittel bis 2003 [Mio. EUR]

Landesgesetzgebung

Der Landtag von Rheinland-Pfalz hat hierzu am 17. November 1995 das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) verabschiedet.

Aufgabenträger für den (straßengebundenen) ÖPNV sind die Landkreise und kreisfreien Städte (§ 5 Abs. 1). Die Zuständigkeiten werden als freiwillige Selbstverwaltungsaufgaben wahrgenommen. Nach § 6 Abs. 1 wird die Aufgabe SPNV vom Land getragen, soweit es sich um landesweit bedeutsame SPNV-Investitionsmaßnahmen, den Netzausbau und die bedarfsgerechte Ausstattung mit Nahverkehrsfahrzeugen handelt. Diese Aufgabenträgerschaft des Landes besteht aber lediglich unterstützend neben der Verantwortung des Bundes und der Unternehmen des SPNV. Die Angebotsgestaltung im SPNV ist aber nach § 6 Abs. 2 Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte.

Die SPNV-Trägerschaft ist Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung (§ 6 Abs. 2). Im Interesse einer integrierten und koordinierten ÖPNV-Gestaltung wird gemäß § 6

Abs. 3 der Zweckverband „SPNV Rheinland-Pfalz Nord“ mit Sitz im Straßen- und Verkehrsamt Koblenz diese Aufgabe im Wege der Organleihe wahren.

Die Landkreise und kreisfreien Städte sollen gemäß § 8 Abs. 4 NVG den Nahverkehrsplan entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen im Bedarfsfall fortschreiben.

Den Zweckverbänden stehen für den SPNV und vergleichbare regionale Busverkehre 1996 die Transfermittel aus § 8 Abs. 1 RegG vollständig zu (§ 10 Abs. 2 NVG). Ab dem Folgejahr erhalten Sie 75 % der Mittel aus § 8 Abs. 1 und Abs. 2 RegG.

Für die Erstellung der Nahverkehrspläne erhalten die Aufgabenträger nach § 10 Abs. 1 NVG eine zweckgebundene Zuweisung von jährlich 1,02 EUR (2 DM) pro Einwohner, mindestens jedoch 102.000,- EUR (200.000 DM). Diese Mittel werden entsprechend § 5 Abs. 2 RegG dynamisiert. Für das Jahr 2001 lag der Betrag bei 1,05 EUR/Einwohner. Die restlichen Transfermittel verbleiben beim Land und sollen insbesondere für die Schieneninfrastruktur und Nahverkehrszüge verwendet werden. Nach § 11 Abs. 1 NVG wird das Land weiterhin Zuwendungen für den ÖPNV gemäß den Verwaltungsvorschriften des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 24. Juni 1992 gewähren. Diese Verwaltungsvorschrift ist jedoch neu erarbeitet worden und befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung.

Gemäß NVG ist der Westerwaldkreis Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und - im Rahmen seiner Mitgliedschaft im Zweckverband NORD - verantwortlich für die Angebotsgestaltung im SPNV. Der Landkreis Westerwald hat - entsprechend dem NVG - 1997 einen Nahverkehrsplan aufgestellt.

Laut § 8 NVG ist im Bedarfsfall eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans „entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen“ erforderlich. Der Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis von 1997 empfiehlt die Fortschreibung im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der ICE-Strecke Köln – Rhein/Main und der Einbindung des ICE-RegioBahnhofs Montabaur in das vorhandene ÖPNV-Netz.

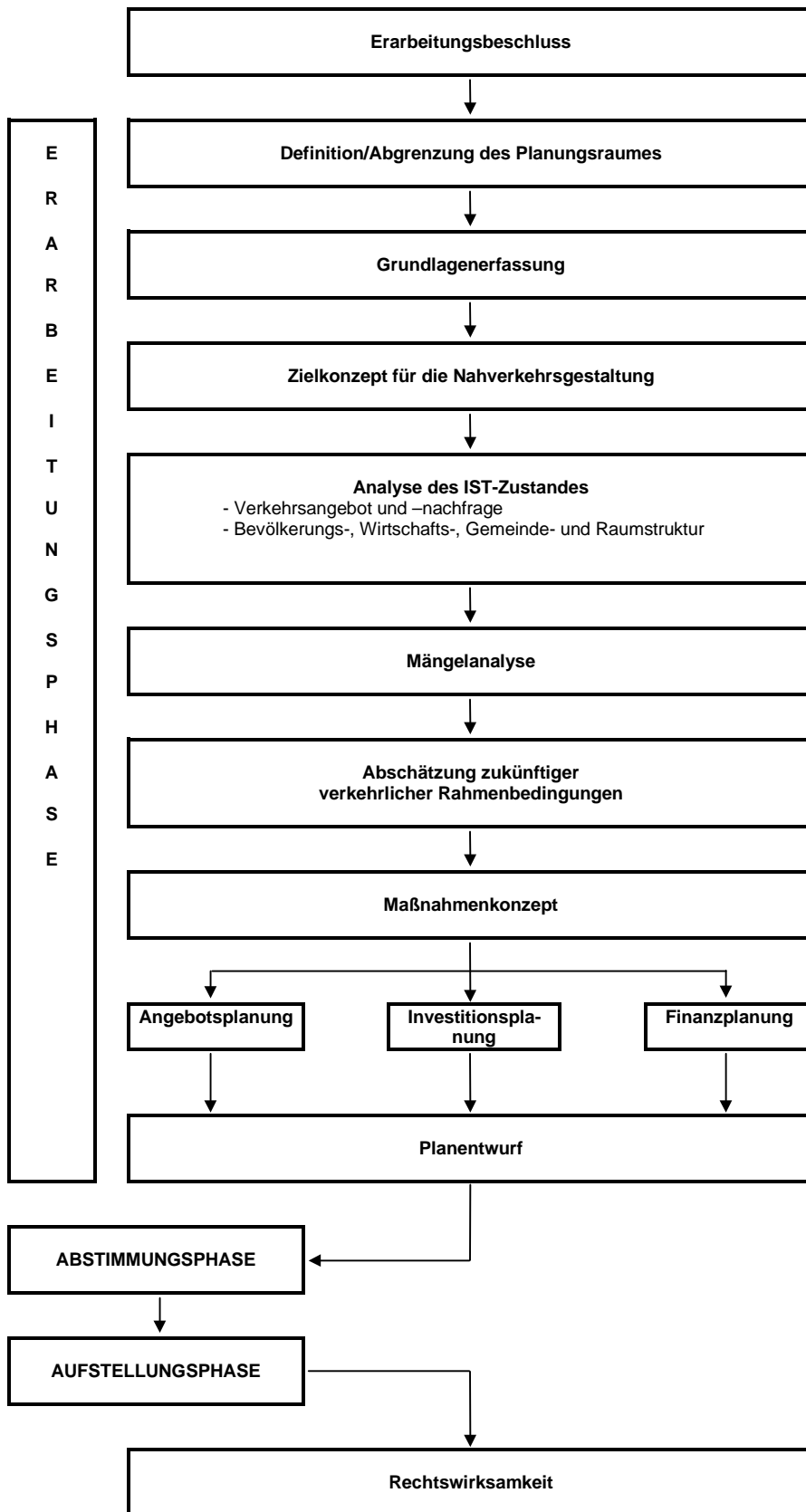


Abb. 2-2: Verfahrensablauf zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes

Der Nahverkehrsplan enthält Aussagen zu

- den verkehrspolitischen Zielen,
- dem Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie der Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr,
- der Fahrplangestaltung, der Bedienungshäufigkeit, der Taktdichte und den Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten,
- den Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen,
- der Tarifgestaltung einschließlich Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich,
- den Vertriebssystemen,
- der baulichen Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschließlich ihres Umfeldes, Haltestellen und zentralen Umsteigeanlagen,
- den Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs und
- den Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs;
- der Durchführung und den Inhalten von Ausschreibungen.

Die Gestaltung der Angebote des Schienenpersonennahverkehrs wird beachtet.

Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit der zuständigen regionalen Planungsgemeinschaft Mittelrhein/Westerwald aufgestellt. An der Aufstellung werden beteiligt

- die zehn Verbandsgemeinden Bad Marienberg, Hachenburg, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod, Westerburg und Wirges;
- der Ausschuss für Umwelt, Wirtschaft und Verkehr des Westerwaldkreises;
- der Kreisausschuss des Westerwaldkreises;
- der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord in Koblenz;
- der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) in Koblenz;
- das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen in Koblenz;
- das Straßen- und Verkehrsamt Diez;
- die Deutsche Bahn AG, die Regionalbusgesellschaften Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (RMV), Verkehrsgesellschaft mbH Untermain (VU), Regionalverkehr Kurhessen (RKH), Westfalen Bus GmbH (WB) sowie die betroffenen privaten Verkehrsunternehmen Becker, Griesar, Koblenzer Elektrizitäts- und Verkehrs AG (KEVAG), MESO, Modigell & Scherer, Müller, Orthen, Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH (RWN), Rossbach, Steeger, VG Montabaur - Anruf-Sammel-Taxi (AST), Westerwaldbahn und Zickenheiner;
- die benachbarten Landkreise;

- die Industrie- und Handelskammer Koblenz;
- die örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände (im Westerwaldkreis nur VCD).

Zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes und zur Umsetzung der darin genannten Ziele wird dem Westerwaldkreis als Aufgabenträger die zweckgebundene Zuweisung von jährlich 2 DM bzw. 1,02 EUR/Einwohner (2001: 1,05 EUR/Einwohner) zur Verfügung gestellt. Auf der anderen Seite ergeben sich für die Verkehrsunternehmen gesetzliche Ausgleichsansprüche auf entstehende Fahrpreisausfälle, wenn sie u.a. Schwerbehinderte oder Personen mit Zeitfahrtausweisen des Ausbildungsverkehrs befördern (§ 62 Schwerbehindertengesetz und § 45 a PBefG).

2.1.2 Rahmenbedingungen

Lage des Kreises

Der Westerwaldkreis (Abb. 2-1) gehört zur Region Mittelrhein/Westerwald. Er liegt im nördlichen Rheinland-Pfalz und wird im Nordosten durch die Kreise Siegen-Wittgenstein, Lahn-Dill-Kreis und Limburg-Weilburg von den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Hessen umschlossen. Des Weiteren grenzt der Westerwaldkreis im Süden an den Rhein-Lahn-Kreis, im Südwesten an die Stadt Koblenz und im Westen an die Landkreise Mayen-Koblenz und Neuwied sowie im Nordwesten an den Kreis Altenkirchen. Großräumig gesehen wird die Lage des Westerwaldkreises in der Mitte zwischen den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Rhein-Main bestimmt.

Nach dem LEP III vom 27.06.95 wird die südliche Hälfte des Westerwaldkreises als ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen³ und die nördliche Hälfte als dünn besiedelter ländlicher Raum⁴ eingestuft. Als Mittelzentren im Grundnetz fungieren die Städte Hachenburg und Westerburg sowie die Kreisstadt Montabaur.

³ EW-Dichte VG Montabaur, Ransbach-Baumbach, Höhr-Grenzhausen, Wirges 293,70 EW/km²

⁴ EW-Dichte VG Hachenburg, Bad Marienberg, Rennerod, Westerburg, Selters, Wallmerod 166,14 EW/km²



Abb. 2-1: Lage des Westerwaldkreises im Raum

Die Stadt Höhr-Grenzhausen sowie die Stadt Wirges im Verbund mit der Gemeinde Dernbach/WW sind Mittelzentren im Ergänzungsnetz. Als Grundzentren sind die übrigen Verbandsgemeindesitze Bad Marienberg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, und Wallmerod im Regionalen Raumordnungsplan (RROP) Mittelrhein/Westerwald ausgewiesen. In die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Westerwaldkreis werden darüber hinaus die Orte Neuhäusel, Höhn und Herschbach sowie Nentershausen, Hof, Höchstebach, Meudt und Nauort wegen ihrer Funktion als „besonders tragfähige Gemeinden“ zusätzlich integriert und in der ÖPNV-Netzkonzeption sowie der Angebotsplanung besonders berücksichtigt.

Fläche und Bevölkerung

Der Westerwaldkreis ist Teil der Planungsregion Mittelrhein-Westerwald und umfasst 10 Verbandsgemeinden (Tab. 2-1) mit insgesamt 192 Ortsgemeinden (OG):

| Verbandsgemeinden | Anzahl OG [30.06.00] | Einwohner [30.06.00] | Fläche [km ²] [30.06.00] | Einwohner- dichte |
|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|---|----------------------|
| VG Bad Marienberg | 18 | 19.900 | 83,11 | 239 |
| VG Hachenburg | 33 | 24.246 | 173,61 | 140 |
| VG Höhr-Grenzhausen | 4 | 14.336 | 35,86 | 400 |
| VG Montabaur | 25 | 38.568 | 151,11 | 255 |
| VG Ransbach-Baumbach | 11 | 14.386 | 49,76 | 289 |
| VG Rennerod | 23 | 16.997 | 133,05 | 128 |
| VG Selters | 21 | 16.437 | 111,17 | 148 |
| VG Wallmerod | 24 | 14.406 | 82,94 | 174 |
| VG Westerburg | 12 | 23.547 | 111,5 | 211 |
| VG Wirges | 12 | 18.884 | 56,68 | 333 |
| <i>Westerwaldkreis (06/2000)</i> | <i>192</i> | <i>201.707</i> | <i>988,71</i> | <i>204</i> |
| <i>(06/1995)</i> | | <i>194.133</i> | | <i>197</i> |

Tab. 2-1: Verbandsgemeinden des Westerwaldkreises

Der Westerwaldkreis ist mit einer Fläche von ca. 989 km² einer der größten Kreise des Landes Rheinland-Pfalz. Im Kreisgebiet wohnen 201.707 Einwohner (Stand: 30.06.2000). 1995 waren es 194.133 Einwohner. Die mittlere Einwohnerzahl pro Gemeinde bzw. Stadt (abgekürzt Ort) beträgt ca. 1.000 EW/Ort. Die kleinste Einwohnerzahl hat die Gemeinde Zehnhausen, VG Wallmerod, mit 158 EW (1995: 136 EW), die höchste die Kreisstadt Montabaur mit 12.558 EW (1995: 12.279 EW). Die positive Entwicklung der Einwohnerzahlen ist hauptsächlich auf Wanderungsgewinne zurückzuführen (vgl. Abschnitt 3.1.3), jedoch ist der Anstieg nicht so stark wie prognostiziert.

Die mittlere Einwohnerdichte ergibt sich zu 204 EW/km² (1995: 197 EW/km²). Der Westerwaldkreis liegt somit leicht über dem Landesdurchschnitt von 203 EW/km² und ist nach Mayen-Koblenz der bevölkerungsstärkste Kreis in Rheinland-Pfalz. Allerdings muss die große Spannweite bei der Siedlungsdichte berücksichtigt werden. Einerseits gibt es Orte wie die Gemeinde Steinen, VG Selters, mit einer Siedlungsdichte von 51 EW/ km², auf der anderen Seite hat

die Ortsgemeinde Neuhäusel, VG Montabaur, 1.282 EW/km² zu verzeichnen. Jedoch überwiegt eindeutig der ländliche Charakter des Raumes, denn von den 192 Ortsgemeinden haben 142 eine Einwohnerzahl unter 1000 aufzuweisen.

Siedlungsstruktur

Bezüglich der Siedlungsdichte lassen sich weiterhin starke regionale Disparitäten erkennen. Es besteht im Kreisgebiet ein Dichtegefälle von Norden nach Süden. In den südlichen Verbandsgemeinden Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Ransbach-Baumbach und Wirges, die 30 % der Fläche einnehmen, leben 43 % der Bevölkerung des Westerwaldkreises (Unterlage 4).

Alle Verbandsgemeinden weisen eine positive Bevölkerungsentwicklung auf (vgl. Unterlage 4), die allerdings nicht auf einem natürlichen Bevölkerungszuwachs beruht, sondern lediglich auf Wanderungsgewinnen. Im Zuge der Suburbanisierung hat der ländliche Raum mit seiner hohen Wohnqualität immer mehr an Bedeutung gewonnen, was jedoch wiederum zu vermehrten Pendlerströmen führt.

Konzentrationspunkte des Gewerbes sind zum einen die Verbandsgemeindesitze Bad Marienberg und Ransbach-Baumbach/Mogendorf, die im LEP III als Gewerbestandorte mit besonderen Entwicklungsimpulsen ausgewiesen sind und zum anderen die Kreisstadt Montabaur, die durch den Schienenschnellverkehr im LEP III als Standortbereich mit besonderen Entwicklungsimpulsen gekennzeichnet ist.

Bildungswesen

Der Westerwaldkreis verfügt zum Schuljahr 1999/2000 bezüglich seiner Schulinfrastruktur über 49 Grundschulen, 10 Hauptschulen, 4 organisatorisch verbundene Grund- und Hauptschulen, 4 Regionale Schulen sowie über 6 Realschulen, 6 Gymnasien, 2 Duale Oberschulen, 8 Sonderschulen, 3 Berufsbildende Schulen und sowie über eine Anzahl weiterer privatrechtlicher und kommunaler Bildungseinrichtungen, die sich auf die folgenden Gemeinden verteilen:

Grundschulen:

Bad Marienberg, Hof, Neunkhausen, Nistertal, Norken, Unnau, Alpenrod, Atzelgift, Borod, Hachenburg (2), Kroppach, Roßbach, Müschenbach, Höhr-Grenzhausen, Hilgert, Hillscheid, Montabaur, Neuhäusel, Horressen, Girod, Horbach, Niedererbach, Niederelbert, Ruppach-Goldhausen, Welschneudorf, Ransbach-Baumbach, Nauort, Wittgert, Rennerod, Hellenhahn, Nister-Möhrendorf, Elsoff, Irmtraut, Selters, Herschbach, Marienrachdorf, Hundsanzen, Meudt, Niederahr, Herschbach, Weroth, Wallmerod, Westeburg, Höhn, Langenhahn, Stockum-Püschen, Gemünden, Guckheim, Kaden, Wirges, Dernbach, Siershahn.

Hauptschulen:

Bad Marienberg, Hachenburg, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Horressen, Neuhäusel, Nentershäusen, Ransbach-Baumbach, Nauort, Rennerod, Selters, Salz, Westerburg, Höhn.

Regionale Schulen:

Selters, Salz, Wirges, Ransbach-Baumbach

Realschulen:

Bad Marienberg, Hachenburg, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Westerburg, Rennerod.

Gymnasien:

Marienstatt, Höhr-Grenzhausen, Montabaur (2), Westerburg (2).

Sonderschulen:

Bad Marienberg, Hachenburg (2), Höhr-Grenzhausen, Westerburg, Höhn, Wirges, Siershahn.

Duale Oberschulen:

Montabaur, Hachenburg

Bezüglich der sonstigen Bildungseinrichtungen sind in Hachenburg die Fachoberschule der Deutschen Bundesbank, in Höhr-Grenzhausen die Fachhochschule für den Fachbereich Keramik und das Wirtschaftsgymnasium in Westerburg sowie zahlreiche Fach- und Berufsschulen zu nennen. In der Kreisstadt ist die Akademie der deutschen Genossenschaftsbanken im Schloss Montabaur von Bedeutung.

Im Schuljahr 1999/2000 wurden an den allgemeinbildenden Schulen 24.409 Schülerinnen und Schüler registriert (zum Vergleich: 1994 waren es nur 20.952 Schüler). In Zukunft wird jedoch aufgrund des Geburtenrückgangs mit abnehmenden Schülerzahlen zu rechnen sein (vgl. Abschnitt 3.1.3).

Kreisgrenzen überschreitender Ausbildungspendlerverkehr findet zum Schulzentrum Dierdorf, dem Gymnasium Bendorf sowie allen Bildungseinrichtungen im Oberzentrum Koblenz (z.B. Fachhochschule) statt. Die universitäre Orientierung im nördlichen Westerwaldkreis erfolgt in Richtung Köln - Bonn. Weitere Ausbildungspendlerverkehre überschreiten die Landesgrenzen zu Schulen in Limburg, Hadamar, Herborn und Siegen.

Verkehr

Das Schienennetz im Westerwaldkreis besteht aus eingleisigen Nebenbahnen und ist 129 km lang. Auf einer Länge von 62 km wird noch SPNV durchgeführt. Schienengüterverkehr (SGV) findet sich noch auf einer Länge von 95 km.

Die Deutsche Bahn AG ist zur Zeit noch auf allen Strecken im Kreis Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der Westerwaldkreis verfügt über ein klassifiziertes Straßennetz mit einer Gesamtlänge von 1072,4 km (1995: 1076,8 km). Davon entfallen 37,2 km (unverändert seit 1995) auf Bundesautobahnen (BAB), 157,3 km (1995: 156,4 km) auf Bundesstraßen (B), 413,4 km (1995: 406,6 km) auf Landesstraßen und 464,5 km (1995: 476,6 km) auf Kreisstraßen. Im Vergleich zum gesamten Straßennetz in Rheinland-Pfalz ist der Anteil an BAB und B im Westerwaldkreis unterdurchschnittlich. Dieser Anteil ist weiter rückläufig, da neue Straßen dieser Art im Westerwaldkreis nicht gebaut werden. Der Anteil der Landesstraßen entspricht in etwa dem Landesdurchschnitt. Dagegen hat der Westerwaldkreis deutlich mehr Kreisstraßen zu unterhalten als im Mittel der Landkreise.

Von dem straßengebundenen ÖPNV werden weiterhin etwa 760 km des klassifizierten Straßennetzes genutzt.

Im Westerwaldkreis sind am 01.01.2001 insgesamt 146.856 Kraftfahrzeuge zugelassen (01.07.1995: 129.369), die Zahl der PKW beträgt 119.016 (108.046). Der Motorisierungsgrad im Westerwaldkreis liegt mit 590 PKW pro 1.000 EW deutlich über dem Landesdurchschnitt von 549 PKW pro 1.000 EW (Stand: 01.07.1999) und ist im Vergleich zu 1995 (558 Pkw/1000 EW) weiter gestiegen. Dies ist kennzeichnend für den ländlichen Raum mit hohen Pendlerzahlen und einem wenig attraktiven ÖPNV-Angebot hinsichtlich Netz und Fahrzeiten. Das derzeit bestehende ÖPNV-Angebot ist auf der Basis einer kostendeckenden Nachfrage im Laufe der vergangenen Jahre entstanden. Hierin sind die in Abschnitt 2.1.1 erwähnten Ausgleichszahlungen bereits eingerechnet. 89 % der Berufsauspendler benutzen den PKW, nur 7 % fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Arbeitsplatz (Ergebnisse der Volkszählung 1987) [40]. An dieser Verteilung hat sich auch im Jahr 2000 nicht wesentlich verändert.

Für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr fungieren im Westerwaldkreis

- 5 größere Verkehrsgesellschaften (KEVAG, RMV, WB, RKH, VU), die sich teilweise privaten Busunternehmen als Subunternehmern bedienen, mit insgesamt 42 Linien (davon 14 vorrangig Schülerbeförderung)
- 6 kleinere Verkehrsgesellschaften (Becker, Modigell, Westerwaldbahn GmbH, MESO, Griesar, Zickenheiner) mit insgesamt 15 Linien (davon 5 vorrangig Schülerbeförderung und 1 Stadtbuslinie in Hachenburg) sowie
- 4 private Betreiber mit 15 Linien.

Ergänzt wird das Linienverkehrsangebot durch ein Anruf-Sammeltaxi (AST) der VG Montabaur mit 7 Linien.

Insgesamt sind für den öffentlichen Personennahverkehr im Westerwaldkreis 77 Linien vorhanden, die von 16 Verkehrsunternehmen (VU) betrieben werden.

2.1.3 Verkehrspolitische Ziele

Die allgemeinen Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV sind gemäß § 3 NVG keine verbindlichen Vorgaben sondern üben nur eine Leitfunktion aus. Demnach soll der ÖPNV "bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr soll das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs bilden".

Nach den Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms vom 27.06.1995 (LEP III), [26] ist der ÖPNV in den regionalen Verbindungen „vor allem im Berufsverkehr so zu entwickeln, dass er zu einer gegenüber dem Individualverkehr bevorzugten Alternative wird“. In den ländlichen Räumen, zu denen der Westerwaldkreis überwiegend gehört, muss eine Mindestbedienung sichergestellt werden.

In den Rahmenbedingungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Westerwaldkreises wird die besondere Rolle des ICE-RegioBahnhofs Montabaur aufgrund der guten Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Fernverkehr, ÖPNV, SPNV und motorisiertem Individualverkehr betont. Hauptaufgabe der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist eine Neuausrichtung aller relevanten ÖPNV-Verkehre auf den ICE-RegioBahnhof. Als Zielsetzungen werden in diesem Zusammenhang genannt:

- Verlagerung und Neugewinnung eines möglichst großen Fahrgastpotentials für den ICE-RegioBahnhof;
- Einbindung der Stadt Montabaur in das Netz des ÖPNV;
- Nutzung der vorhandenen und reaktivierbaren Schienenstrecken zur Erschließung des ICE-RegioBahnhofs;
- Neuausrichtung aller relevanten Verkehre auf den Busbahnhof am ICE-RegioBahnhof und Schaffung einer optimalen Verknüpfung zwischen ÖPNV und IV;
- Verknüpfung der ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg, falls sich die Betriebskonzepte der Bahnhöfe sinnvoll gegenseitig ergänzen.

Weiterhin werden die folgenden Zielvorgaben, anknüpfend an § 3 NVG sowie an die Leitlinien für den Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises von 1996, für die ÖPNV-Erschließung, Bedienung und Verkehrsmittelqualität genannt:

- Ausschöpfung des Optimierungspotentials für Netz und Fahrplan unter Beachtung des § 9 NVG (Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip).

Hierzu wird ausgeführt, dass „neue Verkehrsangebote in der Regel nur mit der Perspektive auf eigenwirtschaftlichen Betrieb zu schaffen“ sind. Auf Steuermittel zur Finanzierung der Gemeinwirtschaftlichkeit von ÖPNV-Angeboten ist, mit Ausnahme der Schülerbeförderung, weitestgehend zu verzichten.

Da in diesem Zusammenhang zu erwarten ist, dass das Instrument der Ausschreibung in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird, sollen daher im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans einheitliche Ausschreibungsstandards entwickelt werden.

- Verbesserung der Verbindung zwischen Verbandsgemeindesitzen (Grund- und Mittelzentren), der Kreisstadt (Mittelzentrum), anderen wichtigen Orten (z.B. Einwohnerschwerpunkte, Standorte wichtiger Infrastruktur) und außerhalb der Kreisgrenzen gelegenen Zentren.

Hierbei sind wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Straße, Schiene und ICE-Netz unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben (Rheinland-Pfalz-Takt) festzulegen und zu entwickeln.

- Die vorhandenen Schienenverbindungen sind weitestgehend im Bestand zu sichern und ggf. durch die Erschließung neuer Potentiale (Fahrgäste und Güter) zu stärken. Im Rahmen des Nahverkehrsplans sollen die Auswirkungen der möglichen Entwicklungen (Reaktivierung oder Teilreaktivierung einzelner Abschnitte der Strecken Altenkirchen – Raubach – Selters – Siershahn und Siershahn – Höhr-Grenzhausen – Grenzau) untersucht und ein Maßnahmenkatalog zur Stärkung der Bahnstrecken erarbeitet werden.

Die verabschiedeten Rahmenvorgaben bilden die Basis für die Analyse des Zustandes und der damit verbundenen Mängelanalyse sowie für die Herleitung der Zielvorgaben für das zukünftige ÖPNV-Angebot. Aus den o.g. Zielsetzungen werden konkrete Qualitätskriterien hergeleitet.

2.1.4 Indikatorziele / Qualitätskriterien (Level of Service⁵)

Als Qualitätskriterien (Indikatorziele) sind anzulegen:

- Räumliche Erreichbarkeit (Erschließung).
- Zeitliche Erreichbarkeit (zeitlich passende Angebote).
- Verkehrliche Erreichbarkeit (Umsteigevorgänge).
- Reisezeit (gesamter Zeitbedarf vom Start bis zum Ziel, nicht nur reine Fahrzeit).
- Technische Gebrauchsfähigkeit (Verknüpfung der Verkehrssysteme – keine Nutzungshemmnisse auf dem Weg von und zur Haltestelle bei Fahrzeugen und Anlagen).
- Soziale Gebrauchsfähigkeit (Haltestellenausstattung hinsichtlich Ambiente, Bezahlbarkeit, Service, Sauberkeit).
- Soziale Sicherheit (vor Bedrohung, tätlichen Übergriffen).
- Betriebliche Sicherheit (Anforderung an Fahrzeuge).

⁵ Der Begriff Level of Service (LOS) stammt aus der amerikanischen „Verkehrsbibel“ Highway Capacity Manual (HCM). Unter dem Titel HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) wurde unter Federführung der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) ein vergleichbares Werk erarbeitet [9].

- Betriebsqualität (Information, Pünktlichkeit).

In seinen Qualitätskriterien legt der Westerwaldkreis die von ihm gewünschte ÖPNV-Struktur als Ziel bzw. Sollzustand nach Art und Umfang fest. Dazu werden Mindeststandards definiert, die im Sinne der Grundversorgung einzuhalten sind. Diese Mindeststandards werden auf den **schulfreien Werktag** und das **Wochenende** bezogen. Diese Qualitätskriterien können örtlich verändert oder angepasst werden. Die Funktionalität und vorhandene Dienstleistungseinrichtungen in einer Gemeinde (z.B.: Einstufung als „besonders tragfähige Gemeinde“, Unterlage 5.1) sind hierbei zu berücksichtigen.

Die Qualitätskriterien werden benötigt als

- Basis (Vergleichsgröße) für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrssystems (Ist-Zustand) bzw. für den Soll-Vergleich der wichtigsten Merkmale und als
- Basis (Vergleichsgröße) für die Entwicklung der Angebotskonzeption und der Ableitung von Maßnahmen.

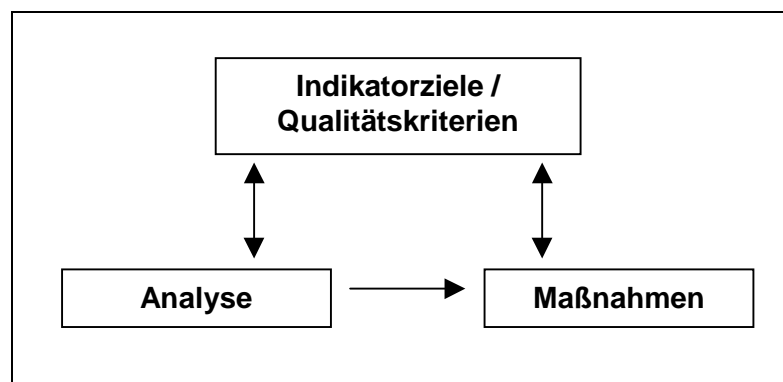


Abb. 2-1: Einfluss und Wechselwirkung zwischen Indikatorzielen, Analyse und Maßnahmen

Der Westerwaldkreis kann den Soll-Zustand des ÖPNV zwar frei definieren, sollte aber die übergeordneten Rahmenvorgaben und Finanzierungsmöglichkeiten berücksichtigen. Neben den Rahmenvorgaben des SPNV-Nord und des VRM sind die Vorgaben

- zur Raumstruktur,
- zur gesamten Verkehrsstruktur und
- zum regionalen Bahn- und Busnetz

zu beachten. Bedeutung bei der Bewertung haben dabei insbesondere die Vorgaben

- zur zentralörtlichen Gliederung,
- zu den regionalen Siedlungs- und Nahverkehrsachsen,
- zur Erschließungsqualität,

- zur Verbindungsqualität,
- zur Haltestellenausstattung und
- zu den Fahrzeugstandards.

Inwieweit die in der Analyse festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen von definierten Standard auch einen Handlungsbedarf begründen, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte entschieden werden.

Die Qualität im ÖPNV (Level of Service – LOS) kann anhand verschiedener Kenngrößen beurteilt werden. Unter der Berücksichtigung der bereits genannten Rahmenbedingungen legt der Westerwaldkreis als Aufgabenträger die folgenden Zielgrößen fest:

- **Räumliche Erreichbarkeit (Erschließung von Siedlungsflächen)**

Wohn- und Gewerbeflächen gelten als erschlossen, wenn die Fußwege zu den Haltestellen bestimmte Werte nicht überschreiten.

Für den gesamten Westerwaldkreis gilt ein Haltestelleneinzugsbereich um die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte

- von 10 Minuten (bzw. 600 m Luftlinie oder max. 700 m Fußweg) als gut und
- von 15 Minuten (bzw. 900 m Luftlinie oder max. 1.100 m Fußweg) als ausreichend.

Für Einzugsbereiche, die mehr als 15 Fußwege-Minuten von der Schiene entfernt liegen, sind schienenparallele ÖPNV-Angebote mit Bushaltestellen vorzusehen (Abb. 2-2). Der Schienenverkehr ist aber in jedem Fall zu stärken.

Für alle Verbandsgemeinden und auch die Städte Montabaur und Höhr-Grenzhausen (> 10.000 EW) gelten Bereiche als erschlossen, wenn ein Einzugsbereich der Bushaltestellen von 7 Minuten (bzw. 400 m Luftlinie oder max. 500 m Fußweg) nicht überschritten wird (Abb. 2-6). Die allgemeine Empfehlung für Städte sieht einen Einzugsbereich von 300 m Luftlinie oder max. 400 m Fußweg vor.

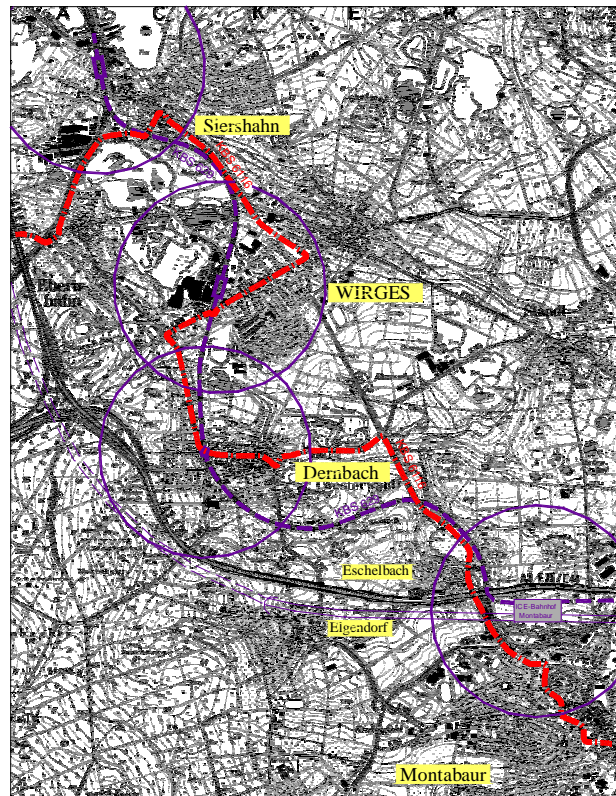


Abb. 2-2: Schienenparalleles ÖPNV-Angebot zur Erschließung von Wohngebieten auf dem Abschnitt Montabaur – Siershahn

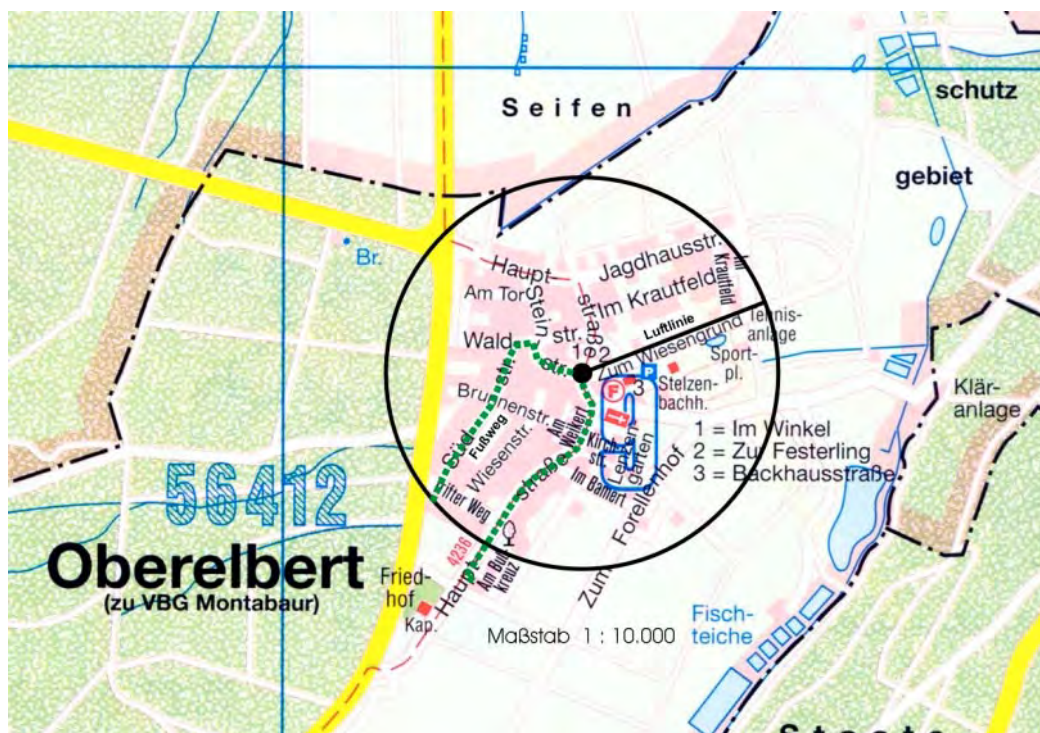


Abb. 2-3 Einzugsbereich von Haltestellen – Luftlinie und Fußweg

- **Zeitliche Erreichbarkeit (Bedienungsstandard an schulfreien Werktagen)**

Das ÖPNV-System wird hierarchisch gegliedert und besteht aus einem Grundnetz 1., 2. und 3. Ordnung (Unterlage 5.1).

Im Grundnetz 1. Ordnung soll das Angebot von 6.00 bis 21.00 Uhr möglichst im 60-Minuten-Takt vertaktet sein. Angebotsverdichtungen sind in den Hauptverkehrszeiten (morgens von 6.00 bis 8.00 Uhr, mittags 12.00 bis 14.00 Uhr und nachmittags von 16.00 bis 18.00) Uhr in Abhängigkeit der Nachfrage anzustreben.

Auf dem Grundnetz 2. Ordnung soll ein 60-Minuten-Takt angestrebt werden. Im Unterschied zum Grundnetz 1. Ordnung kann hiervon aus finanziellen oder Nachfragegründen abgewichen werden.

Auf dem Grundnetz 3. Ordnung soll das ÖPNV-Angebot bedarfsorientiert erfolgen.

Das Grundnetz besteht dabei aus folgenden Elementen:

- Entwicklungs- und Siedlungsachsen der Raumordnung, wenn die zu erwartende Nachfrage einen Grundtakt von mindestens 60 Minuten rechtfertigt,
- zusätzliche wesentliche, nachfragestarke Relationen sowie
- zusätzliche Achsen mit einer hohen Bedienungsintensität (durch Überlagerung von Einzelverbindungen).

Die Bedienungsqualität zwischen Orten und Ortsteilen wird durch die Kriterien

- Regelmäßigkeit der ÖPNV-Bedienung und
- Häufigkeit des ÖPNV-Angebotes

gekennzeichnet. Die Zielkriterien werden von der ÖPNV-Arbeitsgruppe für das jeweilige Grundnetz differenziert nach

- Montag bis Freitag an Ferientagen sowie
- für das Wochenende

jeweils für die Verbindung zum nächsten Zentrum festgelegt:

- Grundnetz 1. Ordnung: mindestens 60-Minuten-Takt
- Grundnetz 2. Ordnung: 60-Minuten-Takt angestrebt, mindestens gleichmäßiges, bedarfsgerechtes Angebot ohne Bedienungslücken von mehr als 2 Stunden
- Grundnetz 3. Ordnung - Stadt: Die Taktfrequenz soll in der Hauptverkehrszeit 30 Minuten und in den Nebenverkehrszeiten 60 Minuten betragen

gen. Linienüberlagerungen infolge regionaler Mitbedienung sind nach Möglichkeit zu integrieren.

- Grundnetz 3. Ordnung - VG: Bedarfsorientiertes Angebot, das als ausreichend gilt, wenn die folgenden Fahrtenzahlen erreicht werden:

| Größe der Siedlungseinheit | Mindestanzahl Fahrtenpaare Montag bis Freitag an Ferientagen |
|----------------------------|---|
| ab 250 Einwohner | 3 Fahrtenpaare |
| ab 500 Einwohner | 6 Fahrtenpaare |
| ab 1000 Einwohner | 12 Fahrtenpaare |

Tab. 2-1: *Mindestanzahl an Fahrten in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl*

Die angegebenen Fahrtenpaare sollen auf die Tagesabschnitte Vormittag und Nachmittag verteilt sein. Eine abendliche Verbindung nach 20 Uhr ist wünschenswert.

Für den Verkehr an Samstagen im Westerwaldkreis wird angestrebt, dass vormittags Verbindungen wie an schulfreien Werktagen bestehen. Für den Samstag Nachmittag sowie für Sonn- und Feiertage wird für Buslinien, die als „Wochenendgrundnetz“ definiert werden, eine zweistündliche Bedienung gefordert. Für die Wochenend-Bedienung werden folgende Bedienungszeiten festgelegt:

| Bedienungszeiten | Samstag | Bedienungszeiten | Sonn- und Feiertag |
|------------------------|-------------------------------------|------------------|---------------------------|
| (6:00) 7:00 – 12:00 | = schulfreie Werktage → Anrufbus | | |
| 12:00 – 20:00 | 2-stündlich → Anrufbus | 8:00 – 20:00 | 2-stündlich → Anrufbus |
| ab 20:00 | ./. → Anrufbus | ab 20:00 | ./. → Anrufbus |

Tab. 2-2: *Angebote im Wochenendgrundnetz*

• Verkehrliche Erreichbarkeit (Umsteigehäufigkeit)

Drittes Kriterium für den LOS ist die Anzahl der Umsteigevorgänge. Für die wichtigen Verkehrsrelationen wird eine direkte bzw. eine Verbindung mit maximal einem Umsteigevorgang gefordert. Es werden die gleichen Verbindungen in den gleichen Zeiträumen wie für das Reisezeitverhältnis untersucht. Verbindungen, für die beim Umsteigen eine Wartezeit von mehr als 20 Minuten hingenommen werden muss, werden als ungenügend gekennzeichnet. Die Wartezeit fließt in die Reisezeit für ÖPNV-Verbindungen ein und bestimmt damit die Qualität des Reisezeitverhältnisses.

- **Reisezeit**

Die Qualität der Verbindung im ÖPNV wird u.a. durch das Verhältnis der Reisezeit im ÖPNV zu der Reisezeit im mIV gemessen.

| Level of Service (LOS) | WW |
|------------------------|------------|
| gut | $\leq 1,5$ |
| ausreichend | $\leq 2,0$ |
| ungenügend | $> 2,0$ |

Tab. 2-3: Level of Service-Kriterien für ÖPNV-Verbindungen

Bei der Bewertung gilt es zu beachten, dass die Reisezeiten neben der reinen Beförderungszeit (Fahrzeit) die Zugangs- und Abgangszeiten beinhalten.

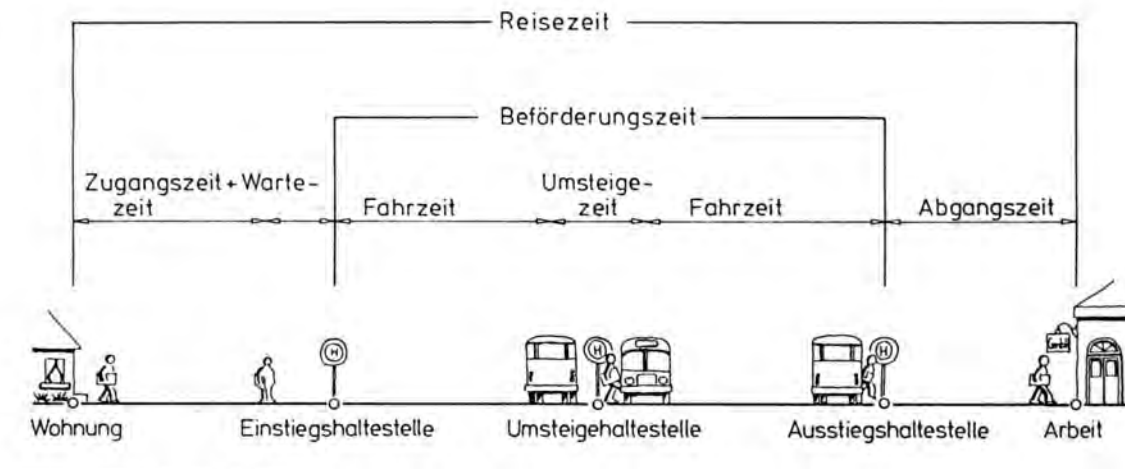


Abb. 2-4: Zeitanteile der Reisezeit im ÖPNV

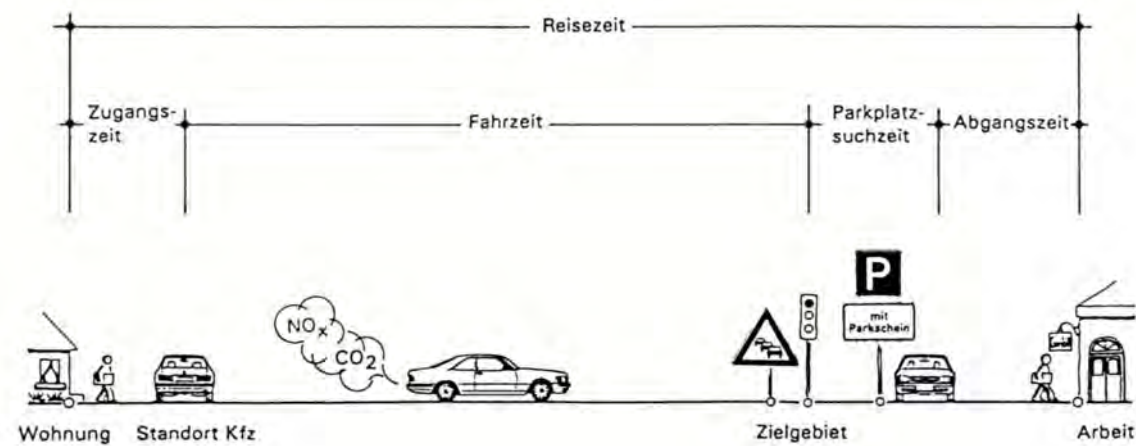


Abb. 2-5: Zeitanteile der Reisezeit im mIV

| Reisezeitkomponenten | | Verkehrsmittel | | |
|------------------------------|-----------------------|---------------------|------------------|-------------------|
| | | IV | ÖPNV | |
| | | Pkw (min) | Bus (min) | Bahn (min) |
| Zugangszeit | Wohnung - Stellplatz | 2 | - | - |
| | Wohnung - Haltestelle | - | 4 | 8 |
| Wartezeit an der Haltestelle | | - | 5 | 5 |
| Beförderungszeit | | t_F , Pkw | t_F , Bus | t_F , Bahn |
| Parkplatzsuchzeit | | 3 (4) | - | - |
| Abgangszeit | Parkplatz - Ziel | 2 (4) | - | - |
| | Haltestelle - Ziel | - | 5 | 5 |
| Reisezeit | | $7(10) + t_F$, Pkw | $14 + t_F$, Bus | $18 + t_F$, Bahn |

(4) = Wert für Mittel- und Oberzentren

Tab. 2-4: Reisezeitkomponenten

• Technische Gebrauchsfähigkeit (Verknüpfung der Verkehrssysteme)

Zu einem attraktiven ÖPNV gehört eine gute zeitliche Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander. So bestehen bei der Umsetzung integraler Taktfahrpläne (Rheinland-Pfalz-Takt) an den definierten Knotenpunkten (Westerburg und Montabaur) kurze Umsteigezeiten von / nach jeder Richtung.

Der Westerwaldkreis legt unter Mitwirkung des SPNV-Nord und der Verkehrsunternehmen für seinen Bereich die Verknüpfungspunkte und zentralen Umsteiganlagen fest. Hier sind folgende Qualitätskriterien einzuhalten:

- Übergangszeit von weniger als 20 Minuten zwischen Bahn- und Buslinien,
- Umsteigeweglänge von weniger als 100 m,
- ein möglichst höhengleicher Übergang sowie
- eine übersichtliche Gestaltung für Fahrgäste und Fahrpersonal, im günstigsten Fall Sichtkontakt zwischen Zug und Bus.

In der Analyse werden an den Verknüpfungs- und Umsteiganlagen nur die Verkehre / Linien mit mehr als 9 Fahrtenpaaren an einem schulfreien Werktag betrachtet. Verknüpfungspunkte bzw. Umsteiganlagen ergeben sich als

Schnittpunkte aus der Netzkonzeption zwischen den zentralen Orten (siehe Unterlage 5.1).

Nach dem Fußgänger stellt das Fahrrad das wichtigste Zubringerverkehrsmittel dar. Deshalb sind B+R-Anlagen an möglichst allen Schienenthaltepunkten, vorrangig an Verknüpfungspunkten und Umsteigeanlagen, zu errichten.

Zur Sicherung des Übergangs zwischen dem mIV und dem ÖPNV sollen auch an wichtigen Haltepunkten der Schiene P+R-Anlagen errichtet werden. Die Akzeptanz und Nutzung dieser Anlagen muss durch eine entsprechende Ausschilderung unterstützt werden.

Parallelverbindungen von Zug und Bus sind zu vermeiden, wenn beide die gleichen Funktionen hinsichtlich der Erschließung und Verbindung erfüllen können.

• **Soziale Gebrauchsfähigkeit (Haltestellenausstattung)**

Bahnhöfe und Haltestellen sind neben den Fahrzeugen die "Visitenkarten" des ÖPNV, an denen Nutzer und potentielle Kunden die Angebotsqualität messen. Der Zugang zum ÖPNV muss deshalb möglichst einfach und attraktiv sein.

Aus Sicht der Fahrgäste müssen Haltestellen gut erreichbar, sauber sein, eine angenehme Aufenthaltsqualität und ein hohes (subjektives) Sicherheitsgefühl vermitteln.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb reibungslos abgewickelt werden können und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel möglichst gering sein.

Auf Grundlage dieser Kriterien wird eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte vorgenommen. Die Ausstattungskategorien werden dabei nach den Verkehrsmittel unterschieden. Die Verkehrsverbünde Rhein-Neckar, Rhein-Main und Rhein-Sieg haben Ausstattungsstandards von Haltestellen erarbeitet (s. Tab. 2-8). Nach derzeitigem Sachstand ist ein vergleichbares Papier für den VRM in Vorbereitung.

Zusätzliche Ausstattungskriterien betreffen:

- die bessere Kommunikation und Information zwischen den zu verknüpfenden Verkehrsmitteln, die eine kundengerechte Abwicklung der Bedienung auch bei Störungen bzw. Verspätungen ermöglicht, und
- die Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für Mobilitätsbehinderte durch kurze Wege und die Schaffung niveaugleicher Einstiegsmöglichkeiten.

- **Soziale Sicherheit (Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen)**

Die spezifischen Sicherheits- und Mobilitätsanforderungen von Frauen sind besonders zu berücksichtigen, z. B. durch Mindestanforderungen an Haltestellen und in Fahrzeugen.

Um den Interessen der teilweise oder ständig mobilitätsbehinderten Mitbürger gerecht zu werden, sind stark frequentierte Haltestellen an den Verknüpfungspunkten und andere vom Westerwaldkreis in Abstimmung mit den Behindertenverbänden festgelegten Haltestellen nutzergerecht auszubauen. Insbesondere an den Bahnhöfen werden ein behindertengerechter Zugang zu allen Bahnsteigen und entsprechende Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen bei den Fahrzeugen gefordert.

| Merkmal/Haltestellenbezeichnung | Bahn | | Straßenbahn* | | | Bus | | Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen ^{***} |
|---|---------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|--|-----------------------------------|---|---|
| | Regionalbahn-/S-Bahn-Halt | Regional-Express-Halt | Haltestelle in der Stadt | Haltestelle in der Region | Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen ^{**} | Haltestelle ohne Aufnahmefunktion | Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen ^{***} | |
| Aufenthalt | | | | | | | | |
| Mülleimer, Ascher | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Sitzgelegenheit | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Witterungsgeschützte Wartegelegenheit | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Geschlossener Warteraum | E | X | X | X | X | X | E | X |
| Informationen | | | | | | | | |
| Haltestellenschild (reflektierend) | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Beschilderung der Haltestelle im Ort | X | X | X | E | X | X | E | X |
| Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgang, etc. | X | X | X | E | X | X | E | X |
| Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch) | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Lautsprecheranlagen | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Uhr | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Fahrpläne an/abfahrender Züge und Busse | X | X | X | X | X | X | X | X |
| ÖPNV-Liniennetzplan | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Tarifinformation | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Umgebungsplan/Ortsplan | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Informationen über Veranstaltungen/Touristik | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Sicherheit | | | | | | | | |
| Beleuchtung | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Notrufmöglichkeiten über Telefonzelle/Notrufsäule | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Videouberwachung | E | E | E | E | E | E | E | E |
| Bahnsteig- und Bordsteinhöhe (cm) | 55/76 | 55/76 | 18/30*** | 18/30*** | 18/30*** | E | 18*** | 18*** |
| Service | | | | | | | | |
| Telefonzellen-/hauben | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Briefkasten | E | X | X | X | X | X | E | E |
| Toiletten (behindertengerecht) | E | X | X | X | X | X | E | E |
| Wickelraum | | E | E | E | E | | | |
| Gepäckschließfächer | | X | X | X | X | | | |
| Fahrscheinverkauf | | | | | | | | |
| Fahrscheinverkauf am Schalter | E | X | X | E | X | X | E | E |
| Fahrausweisautomat | X | X | X | X | X | X | E | E |
| Verknüpfung | | | | | | | | |
| Abstellanlage PKW (Park+Ride)* | X | X | X | X | X | X | E | E |
| Abstellanlage Fahrräder (Bike+Ride)** | X | X | X | X | X | X | E | E |
| abschließbare Fahrradboxen | E | E | | | | | | |
| Versorgung | | | | | | | | |
| Getränkeautomat/Süßwaren | | E | E | E | E | E | E | E |
| Kiosk (evtl. mit Gaststätte) | | X | X | X | X | X | E | E |

Legende

- X = Bestandteil des Standards
- E = im Einzelfall prüfen
- 55/76 = bei S-Bahn 76 cm, sonst mind. 55 cm
- 18/30 = bei Niederflurfahrzeugen sind 30 cm zu empfehlen

Anmerkungen

- ⁰ Haltestellen an Meter-spur-Eisenbahnen (RHB/OEG) sind wie Straßenbahnhaltestellen auszustatten.
- ¹⁰⁰ Verknüpfungen Strab/Strab und Strab/Bus
- ¹⁰⁰⁰ Verknüpfungen Bus/Bus
- * Bei P+R Anlagen ist das Angebot nach Bedarf und verfügbarer Fläche auszurichten.
- ** B+R Anlagen sind überdacht, beleuchtet und in Bugelausführung herzustellen.
- *** Bei Erfordernissen ist eine niedrigere Bordsteinhöhe möglich.

Tab. 2-5: *Ausstattungsstandards von Haltestellen (Quelle VRN)*

Als weitere Qualitätskriterien aus Sicht der unterschiedlichen Nutzergruppen sind zu nennen:

- Verkehrsräume
 - belebtes Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen (Öffentlichkeit und soziale Kontrolle),
 - gute Erreichbarkeit der Haltestelle durch sichere Fahrbahnquerung (Fahrbahnsteiler oder Lichtsignalanlage),
 - direkte oberirdische Wegführung, gute Orientierung, übersichtliche Gestaltung der Haltestellen-Anlagen und ausreichende Beleuchtung,
 - kurze Umsteigewege, möglichst Rampen und / oder Aufzüge zur Überwindung von Höhenunterschieden sowie
 - ausreichend große Bewegungsflächen und Treppenpodeste für Mitbürger im Rollstuhl und Gehbehinderte.

- Verkehrsanlagen
 - Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Informations- und Orientierungsplan (Beschilderung in Augenhöhe),
 - Hinweise auf mögliche Gefahrenpunkte durch die Ausstattung der Bahn- und Bussteige mit Leitelementen und Plattenbelagwechsel z. B. am Fahrbahnrand und vor Treppenstufen gemäß DIN 32 984.

- Erschließung und Bedienung
 - Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen (z. B. Einkaufszentren, Alteneinrichtungen),
 - ausreichende Umsteigezeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zwischen den Verkehrssystemen an Verknüpfungspunkten.

- Betriebliche Sicherheit (Anforderungen an Fahrzeuge)

Grundlage für die Festlegung der Anforderungen an Fahrzeuge des ÖPNV sind die Richtlinien des Landes an Fahrzeuge für die Vergabe von Fördermitteln nach GVFG. Der vorhandene Fahrzeugpark ist auf die Einhaltung der Förderkriterien zu überprüfen. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ist bei den eingesetzten Fahrzeugen verstärkt auf die Belange der Mobilitätsbehinderten und der Eltern mit Kinderwagen zu achten. Ein guter Einstiegs- und Innenraumkomfort erfordert deshalb

- mindestens eine doppelbreite Tür ohne Mittelpfosten und
- Mehrzweckflächen gegenüber der Tür für Rollstühle, Kinderwagen bzw. Traglasten.

Darüber hinaus sollte die Fahrgastinformation rund um das Fahrzeug folgenden Anforderungen genügen:

- einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrziel,

- Informationstafeln im Fahrzeug mit Netzplan, Linienverlauf und Tarifinformation sowie
- Einsatz optischer und/oder akustischer Informationssysteme (Haltestellenanzeige bzw. -ansage).

Zur Erreichung dieser Qualitätsstandards sind bei den Verkehrsunternehmen erhebliche Mittel einzusetzen. Die Qualitätsstandards sind deshalb bei der Neu- bzw. Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen zu beachten. Dabei sollen die Qualitätsstandards vorrangig im Grundnetz erster und zweiter Ordnung erfüllt werden.

- Betriebsqualität (Fahrgastinformation)

Fahrgastinformationen werden in erster Linie über den Fahrplan weitergegeben. Damit Fahrpläne einfach, verständlich und begreifbar werden, sind entsprechend einfache und verständliche Bedienungszeiten und Linienführungen vorzusehen. Das Layout sowie die Liniennummern, Farben und Signets sollten im Westerwaldkreis als Teil des VRM-Raumes möglichst einheitlich verwendet werden (Corporate Identity). Nach derzeitigem Kenntnisstand wird das Layout der RMV-Fahrpläne weiter verwendet, jedoch die Liniennummer maximal dreistellig sein. Es sollte einen Liniennetzplan und Fahrplan für den gesamten Landkreis geben. Dieser sollte möglichst haltestellen- oder linienbezogen ausgegeben werden können (siehe www.rmv.de).

2.2 Analyse des Zustandes

2.2.1 Bilanzierung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis 1997

Der Rheinland-Pfalz-Takt wird auch auf Buslinien (**RegioLinien**) ausgedehnt. Das Konzept des **integralen Taktfahrplans** beschränkt sich nicht mehr nur auf den Schienenverkehr. Vielmehr kommen die Vorteile des Konzepts erst voll zum Tragen, wenn auch das Busnetz nach den gleichen Regeln geplant und organisiert wird. Mit der Einführung von regionalen Busverbindungen – RegioLinien – werden auch die nicht mit der Schiene erreichbaren Zentren in den Rheinland-Pfalz-Takt eingebunden. Der SPNV-Nord hat ab September 1997 insgesamt 8 RegioLinien in Betrieb genommen, u.a. Koblenz – Montabaur – Westerburg – Rennerod. Die Inanspruchnahme dieser Linie durch die Bevölkerung ist auf den Streckenabschnitten sehr unterschiedlich (Tab. 2-1).

Am 15.12.1997 erfolgt die Inbetriebnahme der NeiTech-Linie Koblenz – Bad Ems – Limburg – Gießen.

Auf den Strecken Westerburg – Limburg, Betzdorf – Herdorf und Siershahn – Limburg wird ein **2-Stunden-Takt an Sonntagen** eingerichtet.

| Streckenabschnitt Fahrgäste/Bus | Mo-Fr | Sa | So+F |
|------------------------------------|-------|----|------|
| | S | S | S |
| Mai 2001 | | | |
| Koblenz – Neuhäusel | 18 | 10 | 18 |
| Neuhäusel – Montabaur | 14 | 7 | 11 |
| Montabaur – Westerburg | 8 | 4 | 5 |
| Westerburg – Rennerod | 4 | 3 | 3 |
| Westerburg – Bad Marienberg | 6 | 5 | 2 |

Tab. 2-1: Durchschnittliche Fahrgastzahlen der RegioLinie 3116 im Mai 2001

Die Linie 8061 Dierdorf – Maroth – Dierdorf des Verkehrsunternehmens Zikkenheiner ist seit dem Fahrplanjahr 1997/1998 auch im Kreisfahrplan des Westerwaldkreises enthalten (vorher nur im Fahrplan des Landkreises Neuwied).

Im März 1998 vermeldet der SPNV-Nord, dass im Vergleich zur ersten Erfassung im Spätherbst 1997 jetzt durchschnittlich 3,5 % mehr Fahrgäste mitfahren.

Die RegioLinien (Bus) verkehren grundsätzlich über den kürzesten Fahrweg um attraktive Fahrzeiten zu erzielen. Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen neuestem Standard und verfügen in der Regel über eine Klimaanlage.

Mit der Einführung des integralen Taktfahrplans hat sich das Land Rheinland-Pfalz zum Ziel gesetzt, auch das Erscheinungsziel der Bahn zu verbessern. Neben dem Einsatz von neuen Fahrzeugen steht dabei die Aufwertung der Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen im Vordergrund. Das Land ermuntert die Städte und Gemeinden zur Initiative und lockt mit einer Förderhöhe für Investitionen von bis zu 85 % aus den Mitteln des GVFG und des FAG. Im Westerwaldkreis sind zu nennen:

| Bezeichnung der Maßnahme | Sachstand | Gesamtkosten [EUR] | Bewilligte Zuwendung [EUR] | Bewilligte Zuwendung [%] |
|--|----------------------|--------------------|----------------------------|----------------------------|
| Dreikirchen-Oberhausen - Neugestaltung des Haltepunktes mit behindertengerechtem Ausbau | 2001 in Umbau | 245.400 | 171.800 | 70,0 ⁶ |
| Westerburg, Bf – Städtebauliche Aufwertung inkl. P+R und Busbahnhof | Eröffnung 06.10.2001 | 766.900 | 547.100 | 71,3 |
| Bf Nistertal-Bad Marienberg - behindertengerechter Ausbau der Bahnsteige mit P+R und Busbahnhof ⁷ | Eröffnung 15.05.1999 | 935.200 | 695.400 | 74,4 ⁸ |

⁶ DB AG 25.600 EUR, SPNV-Nord 5.100 EUR, OG Dreikirchen 42.900 EUR

⁷ Zusätzlich 15.300 EUR für Umbenennung von „Erbach (Ww)“ in „Nistertal-Bad Marienberg“

⁸ Von DB AG 47.100 EUR, VG Bad Marienberg 82.800 EUR und OG Nistertal 82.800 EUR

| Bezeichnung der Maßnahme | Sachstand | Gesamtkosten [EUR] | Bewilligte Zuwendung [EUR] | Bewilligte Zuwendung [%] |
|---|----------------------|--------------------|----------------------------|----------------------------|
| ZOB Hachenburg, Neumarkt – Städtebauliche Aufwertung durch Neugestaltung ⁹ | Eröffnung 28.10.2000 | 1.022.600 | 690.200 | 67,5 ¹⁰ |
| Bad Ems, Hbf ¹¹ – Städtebauliche Maßnahme mit P+R und Busbahnhof | In Bau | n.b. | n.b. | |
| Altenkirchen, Bf ¹¹ – Städtebauliche Maßnahme mit P+R und Busbahnhof | In Planung | n.b. | n.b. | |
| Neuwied, Bf ¹¹ – Neugestaltung des Bahnhofes mit P+R und Busbahnhof | In Planung | n.b. | n.b. | |

n.b. nicht bekannt

Tab. 2-2: Kosten und Finanzierung von Haltestellen



Abb. 2-1: Haltestelle ‚Nistertal-Erbach, Bf‘ (links) und Bahnhof ‚Nistertal-Bad Marienberg‘ (rechts)

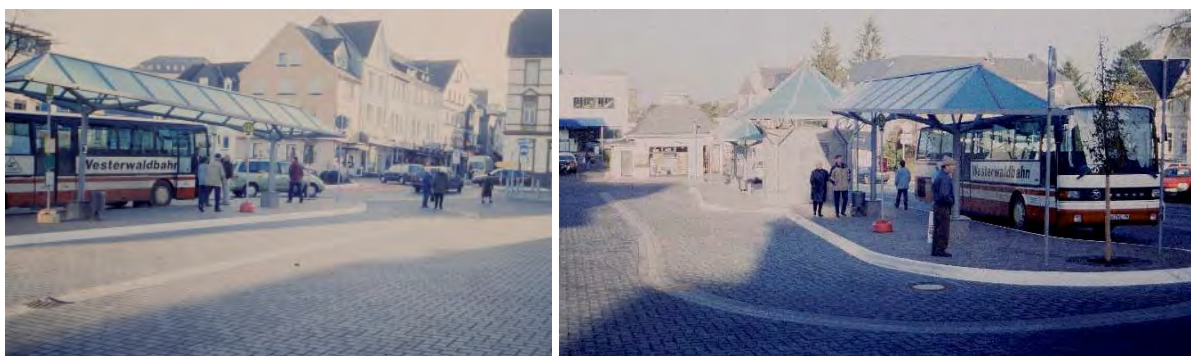


Abb. 2-2: ZOB ‚Hachenburg Neumarkt‘

Die umfangreichste Neuerung im nördlichen Rheinland-Pfalz betrifft 1998 die rechte Rheinstrecke zwischen Koblenz und Köln. Hier wird erstmals ein ganztägiger 30-Minuten-Takt angeboten.

⁹ Busbahnhof inkl. Kreisverkehrsplatz

¹⁰ Nach Presseberichten 179.000 EUR vom Kreis und 153.400 EUR von der Stadt

¹¹ Benachbarter Zentraler Ort

1998 wird mit Bau des ICE-RegioBahnhofs in Montabaur begonnen. Mit dem Bau dieses Bahnhofes wird die ICE-Strecke Köln-Rhein/Main direkt mit dem SPNV der Strecke Siershahn – Limburg sowie mit dem regionalen Busnetz verknüpft.

Auch die Ausschreibung von Verkehrsleistungen rückt in das Blickfeld für die Weiterentwicklung von ÖPNV-Angeboten. Durch die europaweite Ausschreibung von SPNV-Leistungen soll in Rheinland-Pfalz mehr Wettbewerb im Nahverkehr auf der Schiene einkehren. Ziel ist es, ein kostengünstiges und attraktives Angebot über einen längeren Zeitraum vertraglich fest vereinbaren zu können. Insbesondere der Einsatz neuer Fahrzeuge soll hierbei zu Komfortverbesserungen für den Kunden führen.

Im Westerwaldkreis wird im März 1998 eine zentrale ÖPNV-Auskunftsstelle eingerichtet. Diese Servicestelle gibt telefonisch Auskunft über die Verkehrsangebote aller ÖPNV-Unternehmen im Westerwaldkreis.

1999 liegt der Schwerpunkt der Angebotsverbesserungen im nördlichen Rheinland-Pfalz auf dem Wochenendverkehr. Ab Ende September wird am Sonntag Nachmittag auf dem Abschnitt Betzdorf – Neunkirchen stündlich gefahren. Die Hellertalbahn nimmt auf diesem Abschnitt ihren Betrieb auf.

Im August 1999 wird auch das Netz der RegioLinien im Westerwald weiter ausgebaut. Hinzu kommt der Linienabschnitt Westerburg-Bad Marienberg. Im Vorfeld hat der Westerwaldkreis in 1998 eine Untersuchung zum „Anschluss von Bad Marienberg und Wallmerod an die RegioLinie 3116“ durchgeführt. Wegen der bestehenden Fahrtenhäufigkeit Richtung Montabaur und Koblenz (Unterlage 2.1) durch die Linie 4281 ist der direkte Anschluss von Wallmerod an die RegioLinie noch nicht realisiert.

Als sichtbarer Ausdruck der Marketingoffensive zur Präsentation des Rheinland-Pfalz-Takts in der Öffentlichkeit wird 1999 ein neues Design (blau/orange) aufgelegt.

Zwar wurde die Haltestellenbezeichnung auf der Linie 8415 (Stadtverkehr Hachenburg) für die zentrale Haltestelle ‚Neumarkt‘ seit 1999 in ‚Busplatz‘ und aktuell in ‚Busbahnhof‘ umbenannt, aber die Linienführung sieht weiterhin nicht die Bedienung der Haltestelle Hachenburg Bahnhof vor. Eine direkte Verknüpfung mit der Bahnstrecke (Köln –) Au – Altenkirchen – Westerburg – Limburg besteht daher noch nicht.

Mit dem Fahrplan 1999/2000 wurden die Leistungen im Schülerverkehr in die Linie 8410 integriert und somit die Gemeinde Stein-Wingert an das Linienangebot eingebunden.

Der Westerwaldkreis lässt alle Haltepunkte im Kreis in einer Haltestellendatenbank zusammenfassen. Die Ersterfassung der Haltestellen wird im Sommer

1999 abgeschlossen. Eine Aktualisierung der Datenbank soll jährlich erfolgen (bisher: jeweils zum 15. November 2000 und 2001). Basierend auf der Haltestellendatenbank kann ermittelt werden, an welchen Haltestellen Bedarf an Verbesserungsmaßnahmen besteht. Der Westerwaldkreis startet ein Förderprogramm für Maßnahmen an Haltestellen, das zunächst 25.600 EUR/Jahr (50.000 DM/Jahr) vorsieht, dann aber auf 51.100 EUR/Jahr (100.000 DM/Jahr) aufgestockt wird.

Nach dem schon seit Dezember 1989 bestehenden Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) startet am 01.08.1999 der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN). Mit Wirkung zum 01.04.2000 nimmt der Westpfalz Verkehrsverbund (WVV) seine Tätigkeit auf.

Auch im Norden von Rheinland-Pfalz haben sich insgesamt 9 Gebietskörperschaften zusammengeschlossen, um den flächenmäßig größten Verkehrsverbund des Landes – den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) – zu gründen. Ca. 1,3 Millionen Einwohner auf einem Gebiet von etwa 6.400 km² können auf Verkehrsangebote von rund 50 Verkehrsunternehmen, die ein Netz von 7.500 km Buslinie und knapp 500 km Schienenstrecke vorhalten, zurückgreifen. Im ersten Jahr des VRM wird mit ca. 65 Mio. beförderten Fahrgästen gerechnet. Der Verbundstart ist zum 01.01.2002 mit 7 Gebietskörperschaften (ohne den Landkreis Altenkirchen und den Westerwaldkreis) erfolgt. In den ersten Geschäftsjahren werden die Verbundkosten (hochgerechnet für 9 Gebietskörperschaften) auf ca. 5 Mio. EUR geschätzt, wovon das Land Rheinland-Pfalz 50% trägt und auf den Westerwaldkreis etwa 500.000 EUR/Jahr (ca. 10 %) entfallen. Aufgrund von Einsparungen bei der Schülerbeförderung reduziert sich die zusätzliche Haushaltsbelastung nach Angaben des VRM auf rund 200.000 EUR/Jahr; dies konnte bisher jedoch noch nicht verifiziert werden (siehe 4.2 Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)).

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main, die für Juli 2002 vorgesehen ist, wird zu einer Neustrukturierung des Fernverkehrs führen. Auch der Nahverkehr muss darauf Rücksicht nehmen, in Rheinland-Pfalz insbesondere auch die Anbindung des ICE-RegioBahnhofs Montabaur. Um die mit dem künftigen ICE-Angebot verbundenen Zeitgewinne in die Fläche weitergeben zu können, wird für die Strecke Limburg – Siershahn ein Stunden-Takt angestrebt.

Schwerpunkt im Rheinland-Pfalz-Takt 2000 sind neue Fahrzeuge und umgestaltete Bahnhöfe. Neben den neuen NeiTech-Triebwagen der Baureihe 612 und den Talent-Triebwagen der Baureihe 643 wird im Westerwald nur auf dem Streckenabschnitt von Betzdorf nach Dillenburg der neue Triebwagen GTW 2/6 der Hellertalbahn eingesetzt. Auf den Schienenstrecken im Westerwaldkreis wird weiterhin die Baureihe 628 eingesetzt.



Abb. 2-3: BR 628, BR 612, GTW 2/6 (von links nach rechts)

Neben dem neuen ICE-RegioBahnhof Montabaur wird auch der Koblenzer Hauptbahnhof und sein Umfeld neu gestaltet. Nach Fertigstellung im August 2000 ist der Bahnhofsvorplatz weitgehend vom mIV befreit. Eine Tiefgarage mit 430 Stellplätzen steht zur Verfügung. Neben überdachten Fahrradabstellplätzen und Fahrradboxen ist der neu angelegte zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) Verknüpfungspunkt für die regionalen Busverbindungen, auch in den Westerwaldkreis. Auch die mittleren und kleineren Bahnhöfe sollen als Schnittstelle zwischen Bahn- und dem Zu- bzw. Abbringer-Verkehrsmittel ausgebaut werden, wobei die Verkehrsmittel und die Wege des „Umweltverbundes“ (Fußwege, Fahrrad, Bus) eindeutigen Vorrang genießen. Insbesondere bei Bahnhöfen mittlerer Größe mit großer Bedeutung für das Umland (hier: Westerbürg) werden höhere Anforderungen an die Verknüpfungsanlagen zwischen Bus- und Pkw-Verkehr sowie an die Straßenanbindung gestellt.

Um den Rheinland-Pfalz-Takt weiter ausbauen zu können und auch auf Dauer bezahlbar zu halten, werden an mehreren Stellen des Netzes größere Investitionsmaßnahmen erforderlich. Im Westerwald sind dies neben der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main die Einrichtung eines Funk-Fahr-Betrieb (FFB) auf den Strecken Limburg – Au und Limburg – Siershahn. Diese Strecken sollen mittelfristig umgerüstet werden. Der Zeitrahmen für diese Maßnahmen ist aber noch offen.

Das Netz der dieselbetriebenen Strecken im Bereich Westerwald und Taunus wird aktuell gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ausgeschrieben. Es werden die Lahntalstrecke Limburg – Koblenz sowie die Strecken Limburg – Wiesbaden, Limburg – Au und Limburg – Siershahn einbezogen. Diese Ausschreibung sieht auch optional die Möglichkeit einer späteren Reaktivierung der Strecke von Siershahn in Richtung Höhr-Grenzhausen bzw. Neuwied-Engers vor. Die Reaktivierung der letztgenannten Strecke wurde im Zusammenhang mit der Bedienung des neuen ICE-RegioBahnhofs Montabaur in gesonderten Gutachten untersucht. Dabei werden einer Reaktivierung der Brexthalbahn Neuwied – NR-Engers – Höhr-Grenzhausen – Siershahn realistische Chancen eingeräumt. Dagegen ist die Reaktivierung der Holzbachbahn Siershahn – Altenkirchen eher unwahrscheinlich.

Die Ausschreibung des Westerwald-Lahntal-Netzes ist am 30.10.2001 im EU-Amtsblatt bekannt gemacht worden. Von Limburg ausgehend umfasst es die Strecken nach Au, Siershahn, Koblenz und Wiesbaden über Niedernhausen mit insgesamt 223 km. Die Leistungen sollen ab dem Fahrplanwechsel 2004 (voraussichtlich 12.12.2004) für einen Zeitraum von 10 Jahren erbracht werden.

Während 1997 dem Land Rheinland-Pfalz ca. 305 Millionen EUR aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes zur Verfügung standen, geht die Landesregierung im Mai 2001 davon aus, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes ca. 150 Millionen EUR/Jahr betragen werden. Damit soll der Rheinland-Pfalz-Takt in den nächsten Jahren vor allem dort ausgebaut werden, wo die Nachfrage besonders groß ist (südliches Rheinland-Pfalz). Dazu ist eine Ausweitung des Zugangebotes auf bis zu 35 Mio. Zug-km pro Jahr geplant (zum Vergleich 1994 ca. 22 Mio. Zug-km).

Der Schließung von Fahrkartenschaltern im ländlichen Raum bzw. an Nebenstrecken will das Land mit dem Projekt „ReStation“ entgegenreten. Ziel der Landesregierung ist es, im Rahmen des Gesamtprojektes Rheinland-Pfalz-Takt eine an den Kundenbedürfnissen orientierte Vertriebsstruktur zu sichern und weiter auszubauen. Dafür werden Langzeitarbeitslose, Behinderte und berufliche Rehabilitanden geschult und wieder in die Erwerbstätigkeit zurückgeführt. Der Pilotversuch im Bahnhof Bad Breisig im Dezember 1999 ist erfolgreich angelaufen. Zwischenzeitlich ist im Bereich Westerwald der Bahnhof Bad Ems zu einer „ReStation“ geworden. Im Westerwaldkreis wird der Bahnhof Westerbürg in dieses Projekt integriert werden.

Neben den Verkehrsverbänden VRN, WVV und RNN besteht in Rheinland-Pfalz seit dem 01.01.2001 auch der Verkehrsverbund Region Trier (VRT). Damit sind die Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz beinahe flächendeckend. Zum 01.01.2002 ist auch der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) gestartet. Hierzu schreibt das MWVLW im LVP 2000 [25] „Die Landkreise Altenkirchen und Westerwald werden dem VRM leider erst später beitreten“.

Der Bau der ICE-Strecke von Köln in das Rhein-Main-Gebiet geht seiner Vollendung entgegen. Dann wird auch der einzige an dieser Strecke gelegene Bahnhofsneubau in Rheinland-Pfalz in Betrieb gehen: der ICE-RegioBahnhof in Montabaur. Als einziger Bahnhof dieser Art erhält Montabaur eine eigene Autobahn-Anschlussstelle und Verkehrsinformationen auf eigenen Anzeigetafeln (s. Abb. 4-2, s. 150). 350 Parkplätze stehen dem mIV zur Verfügung. Die vorhandene Schienenstrecke Limburg – Siershahn mündet bereits in den ICE-Bahnhof. Die Regionalzüge benutzen diesen Bahnhof seit 01.07.2000. Durch die Verlegung des bestehenden „alten“ Bahnhof Montabaur an die Neubaustrecke besteht auch Platz für die Anlage eines großzügigen Busbahnhofs auf der Stadt zugewandten Südseite. Damit konnte die Anbindung des Bahnhofs an den mIV und den ÖPNV baulich getrennt werden.

Die Busanbindung des Bahnhofs Montabaur wird derzeit vom Westerwaldkreis im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans konzipiert (siehe Abschnitt 4.3 ÖPNV-Betriebskonzept zur Anbindung des ICE-RegioBahnhofs Montabaur).

Im Zusammenhang mit der Einrichtung des ICE-RegioBahnhofs Montabaur ist die Frage entstanden, ob für die Strecken von Siershahn nach Engers und Altenkirchen sowie von Grenzau nach Höhr-Grenzhausen eine ausreichende Nachfrage zu erwarten ist. In den dazu durchgeführten Untersuchungen zur Infrastruktur [56] und zum Fahrgastpotential [50], [57] hat sich ergeben, dass im Brexbachtal (zwischen Grenzau und Engers) und im Holzbachtal (zwischen Selters und Raubach) umfangreiche Sanierungsarbeiten erforderlich sind, um die Strecken wieder befahrbar zu machen. Für die Holzbachbahn wäre eine nur geringe Nachfrage zu erwarten, die in keinem günstigen Verhältnis zu den Kosten stünde.

Im Brexbachtal wäre dagegen eine ausreichende Nachfrage zu erwarten, wenn durch den Bau einer Verbindungskurve bei Siershahn direkte Züge von Montabaur über Ransbach-Baumbach nach Neuwied fahren könnten. Diese Strecken würden nicht nur Zubringerdienste zu dem Fernverkehrsbahnhof in Montabaur leisten, sondern auch dem regionalen Verkehr, vor allem dem Schülerverkehr, von großem Nutzen sein. Der zuständige SPNV-Nord und das Land Rheinland-Pfalz haben sich für eine Reaktivierung der Strecke ausgesprochen. Damit wäre die einzige direkte Verbindung aus dem Westerwald in das Rheintal im Bestand gesichert.

Neue Streckenreaktivierungen wird es aber nur dann geben, wenn Kreise und Kommunen dies unterstützen.

Die Planungen für eine Reaktivierung der Westerwaldquerbahn auf dem Abschnitt Westerburg – Rennerod [20] hingegen werden aufgrund der hohen erforderlichen Investitionskosten aufgegeben. Der Trassensicherungsvertrag zwischen dem Land und der DB Netz AG soll eingestellt werden. Stattdessen ist die Anlage eines Radweges auf der bestehenden Schienentrasse geplant.

Bei den bisherigen Ausschreibungen hat sich gezeigt, dass die bislang durchgeführte Praxis, nur einzelne Linien auszuschreiben, nicht zu optimalen Ergebnissen führt. Die Anbieter sind gezwungen, für einzelne, von einander isolierte Strecken Fahrzeug- und Werkstattkapazitäten bereit zu halten. Die damit verbundenen hohen Fixkosten könnten gesenkt werden, wenn Ausschreibungen künftig auf Basis von funktional zusammenhängenden Netzen erfolgen, die eine wirtschaftliche Betriebsführung ermöglichen.

Mit Inbetriebnahme des Bahnhofs Montabaur im Dezember 2002 werden von Neuwied bzw. Altenkirchen Busverbindungen im Rheinland-Pfalz-Takt (Regio-Linien) die Erreichbarkeit sicher stellen. Das Ergebnis der Ausschreibung Westerwald-Lahntal-Netz wird über die Betriebsdauer entscheiden. Ab 2006 könnte

der ICE-RegioBahnhof Montabaur nach den Vorstellungen des SPNV-Nord und des Landes auch von Neuwied aus wieder über die Schiene erreichbar sein.

Der Westerwaldkreis ist zwischen Juli 1997 und Dezember 2001 an der Mitwirkung bei Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen durch SPNV-Nord und VRM beteiligt. Schwerpunkte liegen auf den Einzelmaßnahmen

- ICE-RegioBahnhof Montabaur mit zentralem Omnibusbahnhof,
- Planung und Einführung von RegioLinien,
- Aufbau der Haltestellendatenbank inkl. Förderprogramm zur Verbesserung der Haltestellenausstattung,
- Planung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Augst in Neuhäusel [60] und
- Einführung des Verbundtarif.

2.2.2 Analyse des Verkehrsangebots im Vergleich zu 1997

Das Verkehrsangebot im ÖPNV des Westerwaldkreises hat sich in den letzten fünf Jahren verändert. In der Regel ist das Fahrplanangebot unter Berücksichtigung der Nachfrage verändert worden. Ausnahmen sind die angebotsorientierten Fahrten im Rheinland-Pfalz-Takt auf den Linien 461, 629 und 3116. Der Bedienungsstandard auf den einzelnen Linien des Westerwaldkreises liegt nach dem Fahrplan 2001/2002 zwischen **einem Fahrtenpaar pro Tag** auf weniger nachgefragten Verbindungen (z.B. Linie 8411 Hachenburg – Mörsbach der Fa. MESO) und mehr als 25 Fahrtenpaaren pro Tag auf der RegioLinie 3116 im Abschnitt Koblenz – Montabaur. Eine tabellarische Zusammenstellung des Fahrtenangebots befindet sich in Unterlage 1.1. Dort sind neben der Summe der Fahrten auf den einzelnen Linien auch die durchgehenden Fahrten angegeben.

Im Vergleich zum Fahrplan 1996/97 haben sich neben den bereits genannten Änderungen (Integration des Schülerverkehrs, Umbenennung einzelner Linien, neue Linien) einige Änderungen ergeben. Die Fahrtenhäufigkeit an Werktagen ist in vielen Fällen gleich geblieben (\pm 1-2 Fahrtenpaare pro Tag), während die meisten Verbindungen an Samstagen gestrichen wurden.

Auf der Schienenstrecke Siershahn - Limburg (KBS 629) besteht gegenüber 1996/97 heute auch ein Fahrplanangebot an Sonntagen. Auch auf der KBS 461 Au - Altenkirchen - Westerburg - Limburg ist das Fahrplanangebot an Sonntagen erweitert worden. Während 1996/97 die Züge lediglich auf dem Abschnitt Au - Westerburg verkehrten, fahren Sie heute durchgehend von Au bis Limburg (siehe auch Abschnitt 2.2.1).

Die zahlenmäßig größten Veränderungen im Busverkehr sind auf der Linie 7/7 A der KEVAG festzustellen. Auf der Verbindung Koblenz – Höhr-Grenzhausen wurde das Fahrtenangebot von Montag bis Freitag um 6 Fahrtenpaare reduziert. An Samstagen ist das Angebot um 7 Fahrtenpaare, an Sonntagen um 12 Fahrtenpaare reduziert worden. Aber mit 18 Fahrtenpaaren an Samstagen

und 13 Fahrtenpaaren an Sonntagen liegt das Verkehrsangebot immer noch auf hohem Niveau.

Die Westfalen Bus GmbH hat zwischenzeitlich nicht nur ihre Linienbezeichnung geändert (4014 jetzt R24 und 4814 jetzt R25), sondern auch das Fahrtenangebot an Samstagen und Sonntagen im Westerwaldkreis eingestellt.

Das Fahrplanangebot auf der neu eingerichteten RegioLinie Koblenz - Montabaur - Westerburg - Rennerod/Bad Marienberg wird vom SPNV-Nord bestellt und bezahlt¹². An Werktagen werden etwa 8 durchgehende Fahrtenpaare angeboten, an Samstagen und Sonntagen 6 Fahrtenpaare. Das Fahrplanangebot ist in Folge der Überlagerung mit der Linie 6105 auf den Abschnitt Koblenz – Montabaur noch weiter verdichtet. Hier werden an Werktagen 25 Fahrtenpaare, an Samstagen 16 Fahrtenpaare und an Sonntagen 14 Fahrtenpaare angeboten. Die Fahrtenhäufigkeit ist damit zwischenzeitlich höher als auf der Stadtbus-Linie der KEVAG.

Auf der RMV-Linie 4233 Betzdorf - Hachenburg ist ebenfalls das Fahrplanangebot an Samstagen eingestellt worden. Gleiches gilt für die RMV-Linie 4235 Bad Marienberg - Daaden.

Wegen des Baus der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Rhein/Main ist der Bahnhof in Montabaur bekanntlich verlegt worden. Nach Inbetriebnahme des ICE-RegioBahnhofs durch den regionalen Zugverkehr am 09.07.2000 ist ein Pendelverkehr zwischen Montabaur, Stadt und dem „Neuem Bahnhof“ bzw. dem Schulzentrum eingerichtet worden (RMV-Linie 4237).

Die Rundfahrlinie 4239 der RMV Montabaur - Horressen - Elgendorf - Montabaur beinhaltet jetzt auch das Fahrtenangebot Montabaur - Heiligenroth, Industriegebiet. Vom Ausgangspunkt Elgendorf bis zum Endpunkt Heiligenroth wird lediglich ein Fahrtenpaar als Direktfahrt angeboten:

- Elgendorf ab 10:38 Uhr, Heiligenroth real an 10.58 Uhr
- Heiligenroth real ab 11:41 Uhr, Elgendorf an 11.54 Uhr

Damit bleiben potentiellen Nutzern im Einkaufsverkehr exakt 43 Minuten für ihre Besorgungen. Ansonsten bedienen die Busse der Linie 4239 entweder die Strecke Montabaur – Elgendorf oder die Strecke Montabaur – Industriegebiet Heiligenroth.

Während die Linie 4280 der Verkehrsgesellschaft Untermain im Fahrplan 1996/97 noch die Relation Limburg - Westerburg bediente, verkehrt sie heute lediglich auf der Relation Limburg - Salz. Für diese Verbindung werden mindestens 5 Fahrtenpaare täglich angeboten. Infolge der Ausweitung des Sonntags-

¹² 3116 Koblenz – Montabaur – Westerburg – Rennerod, ca. 63 km einfach, gesamt ca. 340.000 Wagen-km/Jahr, Betriebskosten ca. 430.000 EUR/Jahr
3116 Westerburg – Bad Marienberg, ca. 19 km einfach, gesamt ca. 100.000 Wagen-km/Jahr, Betriebskosten ca. 130.000 EUR/Jahr

verkehrs auf der Oberwesterwald-Bahn zwischen Westerburg und Limburg ist der 1996/97 noch existierende Busverkehr auf der Linie 4280 an Sonntagen eingestellt worden.

Das Angebot der RMV-Linie 4281 auf der wichtigen Achse Westerburg - Wallmerod - Montabaur ist von Montag bis Freitag sowohl an Schultagen als auch an Ferientagen im Wesentlichen beibehalten worden. Auf Veranlassung des Westerwaldkreises sind zum Fahrplanwechsel 2000/2001 auf der Linie 4281 im Abschnitt Hundsangen - Steinefrenz - Weroth - Montabaur direkte Busverbindungen eingerichtet worden. Die Betriebsaufnahme des neuen Regionalbahnhofs in Montabaur am 09.07.2001 machte wegen der größeren räumlichen Entfernung zwischen dem neuen Bahnhof und den Schulen die Einrichtung zusätzlicher Fahrten aus dem Bereich der Verbandsgemeinde Wallmerod notwendig. Zusätzlich eingerichtet wurde morgens eine Hinfahrt nach Montabaur und mittags drei Rückfahrten Richtung Obererbach. Eingestellt wurde die Bedienung an Samstagen.

Ebenfalls eingestellt wurde die Samstags-Bedienung für die RMV-Linie 4282 Limburg - Wallmerod - Guckheim.

Auch auf der RMV-Linie 4283 Westerburg/Rennerod - Bad Marienberg - Hachenburg ist der Samstagsverkehr eingestellt worden. Von Montag bis Freitag werden im Wesentlichen bedarfsorientiert Teilstrecken bedient. Lediglich ein durchgehendes Fahrtenpaar ist für diese Linie zu notieren.

Ebenfalls eingestellt wurde die Samstags-Bedienung auf der RMV-Linie 4284 Westerburg - Rennerod. Das Angebot von Montag bis Freitag wurde weitgehend beibehalten.

Das Verkehrsunternehmen Beul hat zwischenzeitlich sein eigenes Verkehrsangebot eingestellt. Die Leistungen der ehemaligen Linie 8430 werden jetzt auf dem Abschnitt Rehe - Rennerod - Westerburg - Montabaur von der RMV-Linie 4285 wahrgenommen. Die Leistungen auf dem Abschnitt Montabaur - Koblenz sind in die Linie 6105 integriert worden. Die RMV hat das Angebot der Firma Beul zwischenzeitlich leicht erhöht.

Während die Gesamtzahl an Fahrten auf der Linie 5353 Herborn – Rehe (Firma RKH) an Werktagen innerhalb der Schulzeit von 11 auf 26 stieg, wurde die Zahl der durchgehenden Verbindungen zwischen Herborn und Rehe von 8 bzw. 4 auf 3 bzw. 2 Fahrten pro Tag reduziert. Im Fahrplan 1996/97 gab es keine Fahrten am Wochenende. Jetzt sind samstags 12 und sonntags 4 Fahrtenpaare auf dieser Linie vorgesehen. Der Ort Rehe wird jedoch am Wochenende weiterhin nicht bedient.

Das Verkehrsangebot im Schülerverkehr auf den Linien 8030 und 8031 der Verkehrsgesellschaft Untermain ist zwischenzeitlich in das Angebot der Linie 5421 Limburg - Hundsangen - Bilkheim integriert worden. Auf den durchgehenden Fahrtenangeboten haben sich aber dadurch keine Veränderungen erge-

ben. Das Angebot an Samstagen wurde – im Gegensatz zu anderen Linien – leicht erhöht. Die Leistungen auf der Linie 5422 Limburg - Rennerod/Weilburg sind auf dem Abschnitt Rennerod - Limburg auf die Linie 5420 ausgelagert worden. Das Angebot an durchgehenden Fahrtenpaaren auf dem Abschnitt Limburg - Rennerod wurde beibehalten. Auch das Angebot an Samstagen besteht unverändert weiter.

Während auf der RMV-Linie 6116 Höhr-Grenzhausen - Montabaur das Angebot nur leicht verbessert wurde, ist die Angebotsgestaltung auf der RMV-Linie 6117 Montabaur - Siershahn - Selters - Hartenfels infolge der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes in Montabaur am 09.07.2001 deutlich zugunsten der Nutzer verbessert worden. Wegen der größeren räumlichen Entfernung zwischen dem neuen Bahnhof und den Schulen sind Probleme hinsichtlich der Zumutbarkeit des Weges für Schüler zur nächstgelegenen Haltestelle entstanden. Auf Veranlassung des Westerwaldkreises sind zum Fahrplanwechsel 2000/2001 direkte Busverbindungen bis nach Montabaur eingerichtet worden. Dafür ist das Fahrplanangebot auf der Linie 6117 komplett neu gestaltet worden. Die Linie beinhaltet heute vertaktete Fahrtzeiten auf der Hauptlinie von Hartenfels über Selters und Siershahn nach Montabaur (2-Stunden-Takt). Auf dem Linienzweig Siershahn - Dierdorf werden ebenfalls zusätzliche Fahrplanangebote eingerichtet. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten sind diese als Anschlussverbindungen Bus / Bus am Verknüpfungspunkt Siershahn, Bahnhof, eingerichtet. Insbesondere an Schultagen besteht heute auf der RMV-Linie 6117 ein wesentlich besseres Fahrplanangebot als in 1996.

Das Angebot auf den Linie 6118, 6119, 6120 und 6125 wurde unverändert bis zum heutigen Fahrplan beibehalten.

Die Linie Altenkirchen - Wahlrod - Hachenburg des Verkehrsunternehmens Martin Becker wird zwischenzeitlich unter der Bezeichnung 598 (ehemals 8261) geführt. Während die durchgehenden Fahrtenpaare beibehalten worden sind, wurde das gesamte Fahrplanangebot von Montag bis Freitag nur leicht verändert. Deutliche Reduzierungen sind im Samstagsangebot vorgenommen worden.

Das Samstagsangebot für die OG Maroth in der VG Selters durch die Linie 8061 der Firma Zickenheiner ist eingestellt worden. Damit verfügt Maroth nur noch an Schultagen über ein ÖPNV-Angebot.

Das Fahrtenangebot der Firma Modigell + Scherer auf der Linie 8282 Bad Ems - Arzbach - Neuhäusel - Koblenz ist unverändert. Nicht im Kreisfahrplan abgedruckt ist das Angebot auf der Linie 8280 Arzbach - Neuhäusel - Vallendar. Diese Linie führt zum Berufsförderungswerk in Vallendar und wird nur an Schultagen angeboten.

Die Linie 8370 von König Reisen Hillscheid - Koblenz ist zwischenzeitlich eingestellt worden. Die Leistungen hat die RMV in ihre Linie 6120 integriert.

Das Verkehrsunternehmen Müller bedient den Raum Hachenburg - Dreifelder Weiher mit Rundfahrten. Die Fahrplanangebote auf den Linien 8380 und 8383 ergänzen sich und sind deshalb auch im Zusammenhang zu sehen. In absoluten Zahlen gesehen, hat sich das Angebot der Firma Müller erhöht. Aber die Anzahl der durchgehenden Verbindungen ist konstant geblieben. Dies gilt auch für das Fahrplanangebot auf der Linie 8381 Hachenburg - Selters.

Das Angebot der Firma Orthen auf der Linie 8160 ist an Schultagen um ein Fahrtenpaar erhöht worden.

Das Fahrplanangebot auf der Linie 8390 des Verkehrsunternehmen Roßbach Montabaur - Nentershausen - Limburg ist weitgehend unverändert geblieben. Das Fahrtenangebot an Samstagen ist auf der Linie 8391 Montabaur - Gelbachtal und zurück eingestellt worden. Hier übernimmt das Anrufsammeltaxi der Verbandsgemeinde Montabaur die Bedienung.

Das Fahrtenangebot der WeBa-Linie 8400 Hachenburg/Marienstadt - Betzdorf - Scheuerfeld ist erhöht worden. Allerdings werden keine durchgehenden Verbindungen angeboten, sondern lediglich Nachfrage-orientierte Teilverbindungen bedient. Gleiches gilt für die Linie 8401 Hachenburg/Marienstadt - Rosenheim - Elkenroth - Betzdorf - Scheuerfeld. Die Liniennummern auf den Verbindungen Herschbach - Hattert - Hachenburg und Nauroth - Bad Marienberg sind getauscht worden. Das Fahrplanangebot auf der heutigen Linie 8402 Herschbach - Hattert - Hachenburg ist gegenüber dem Fahrplan 1996/97 erhöht worden. Insbesondere der Verkehr an Samstagen wurde ausgeweitet. Dagegen besteht das Angebot auf der Linie 8403 Nauroth - Bad Marienberg nur noch an Schultagen und dann auch in gekürzter Häufigkeit.

Die Firma MESO aus Kroppach wollte zwischenzeitlich ihr Fahrplanangebot auf den Linien 8410 - 8416 an die Firma WeBa abtreten. Letztendlich wurde dieses Vorhaben nicht umgesetzt. Das Fahrplanangebot auf der Linie 8410 Wissen - Hachenburg ist (durch Integration der Leistungen aus Linie 8412) nennenswert erhöht worden. Allerdings maßgeblich auf Teilverbindungen. Auf der Linie Hachenburg - Mörsbach wird gemäß Fahrplan 2001/02 jetzt auch ein Fahrtenpaar an Ferienpaaren angeboten. Das Angebot auf der Linie 8412 Hachenburg - Kroppach ist eingestellt worden. Die Leistungen sind in die Linie 8410 integriert worden. Auf der Linie 8413 Hachenburg - Borod besteht jetzt auch ein Fahrtenpaar an Ferientagen. Die Fahrplankilometer auf der Linie 8414 entfallen. Das Angebot im Stadtverkehr Hachenburg (Linie 8415) bleibt unverändert erhalten. Die Linie 8416 wird zwar unter dem Namen Altenkirchen - Marienstadt und zurück geführt, aber die Stadt Altenkirchen ist im Fahrplanangebot dieser Linie nicht enthalten. Ausgangspunkt dieser Linie ist der Ort Wahlrod.

Das Fahrtenangebot auf der Linie 8420 Rennerod - Hadamar - Limburg ist um zwei Fahrtenpaare an Schul- und Ferientagen erhöht worden.

Das Fahrplanangebot der Linien 8440 bis 8446, die von der Verbandsgemeinde Montabaur bestellt und von einem einheimischen Taxiunternehmen durchge-

führt werden, ist im Wochenendverkehr an Samstagen und Sonntagen bestehen geblieben. Das Angebot an Schul- und Ferientagen von Montag bis Freitag wurde leicht reduziert. Gründe hierfür sind die Einführung der RegioLinie 3116, die im Abschnitt Montabaur - Boden parallel zur AST-Linie 8440 bedient sowie dem Abgleichen der Fahrplanangebote des Linienverkehrs mit dem des AST.

Das Fahrplanangebot im Schülerverkehr stellt ein vollständig Nachfrage orientiertes Angebot dar. Dieses Angebot verändert sich jährlich mit den Schülerzahlen und der Wahl der Schulen in der Sekundarstufe. Wegen der identischen Schulanfangs-, aber unterschiedlicher Schulendzeiten sind in der Regel für den Rückweg mehr Fahrtenangebote vorhanden. Die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge ist aber wegen der identischen Schulanfangszeiten morgens weit aus höher.

Die Fahrten der Firma Beul zu den Schulen und Kindergärten in der VG Rennerod werden jetzt von der RMV durchgeführt und sind in den RMV-Linien 7000, 7017 und 7018 integriert. In der Verbandsgemeinde Montabaur sind jetzt auch die Fahrten zu den Grundschulen in Girod, Ruppach sowie Grund- und Hauptschulen in Nentershausen in das für jedermann verfügbare Fahrplanangebot aufgenommen worden. Die Fahrten zu diesen Schulen werden von der Firma Rossbach durchgeführt.

Von Nauort und Caan werden Fahrten zum Schulzentrum Bendorf durchgeführt. Diese sind im Kreisfahrplan des Landkreises Mayen-Koblenz unter der Bezeichnung „7009 Schülerbeförderung Bendorf“ zu finden. Dieses Angebot ist im Kreisfahrplan Westerwaldkreis nicht abgedruckt.

Ebenfalls der Schülerbeförderung dient die Linie 7016 der Firma RMV. Diese verbindet die Haiderbachgemeinden und Nauort mit der Schönstätter Marienschule (zu Vallendar).

Der Schülerverkehr auf der Linie 8264 Borod - Hachenburg - Marzhausen durch das Verkehrsunternehmen Martin Becker entfällt. Die Fahrten zu den jeweiligen Schulen werden jetzt durch die Firma MESO im Rahmen der bestehenden Buslinien durchgeführt.

Die Schülerfahrten der Firma Auto-Müller (Linie 8382, 8384, 8385 und 8386) weisen eine leicht rückläufige Tendenz auf.

Die o.g. Angaben verdeutlichen, dass allein die linienbezogene Darstellung (Unterlage 1.1) wenig Informationen über die Verbindungsqualität in einzelnen Orten gibt. Letztendlich kann die Qualität des ÖPNV nur durch eine Betrachtung der Fahrmöglichkeiten in den einzelnen Orten ermittelt werden. Hier spielen nicht nur Direktverbindungen eine Rolle, sondern – besonders bei Fahrten über längere Strecken, z.B. ins Mittel- oder Oberzentrum – auch die Umsteigerrelationen. Die Analyse über die Verbindungsqualität zwischen den Orten im Westerwaldkreis und den benachbarten zentralen Orten in angrenzenden Landkreisen ist im Abschnitt 2.3 vorgenommen worden.

2.2.3 Netz des öffentlichen Personennahverkehrs

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Für den schienengebundenen Personennahverkehr steht im Westerwaldkreis ein Schienennetz von 129 km Länge zur Verfügung. Aber lediglich auf einer Länge von 62 km verkehren zur Zeit noch zwei Zuglinien, die von der Deutschen Bahn AG betrieben werden. Diese Linien - im Fahrplan [19] als Kursbuchstrecken (KBS) bezeichnet - sind

- die KBS 461 von Au (Sieg) über Altenkirchen und Westerburg nach Limburg sowie
- die KBS 629 von Siershahn nach Limburg über Montabaur.

| | Netzlänge [km] | Betriebsleistung [Zug-km/Werktag an Schultagen] | | |
|-------------------------------------|-------------------|--|-----------------|---------------------|
| | | 21.08.93 | 02.06.96 ITF | Fahrplan 2001/02 |
| <i>KBS 461:</i> innerhalb des WW | 37 | 962 | 1036 | 1073 |
| Gesamtstrecke | 78 | 2316 | 2526 | 2565 |
| <i>KBS 629:</i> innerhalb des WW | 25 | 431 | 448 | 465 |
| Gesamtstrecke | 35 | 581 | 608 | 635 |
| <i>Summe:</i> innerhalb des WW | 62 | 1393 | 1484 | 1538 |
| Gesamtstrecke | 113 | 2897 | 3134 | 3200 |

Tab. 2-1: *Netzlänge und Betriebsleistung des SPNV im Westerwaldkreis (WW)*

Beide Strecken sind Nebenstrecken. Das Bedienungsangebot werktags besteht weiterhin aus einem durchgehenden 2 h-Takt, der während der Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet wird. Auf der Linie 461 werden 29 Fahrtenpaare pro Werktag angeboten, wovon aber nur 10 Fahrtenpaare durchgehend sind. Auf der Linie 629 werden an Werktagen in jede Richtung 11 Fahrten angeboten. Davon sind 8 in Richtung Limburg bzw. 9 in Richtung Siershahn durchgängig.

Die Zahl und die Anordnung der Haltestellen ist zwischen der Anforderung ausreichender Beförderungsgeschwindigkeit und der Anforderung Erschließungswirkung (kurze Zugangswege) abzuwägen [1]. Haltestellenabstände kleiner als 600 m, auch in Siedlungsgebieten, sind unwirtschaftlich, und das tägliche Aufkommen sollte 100 Fahrgäste nicht unterschreiten. Insbesondere sollte die Beförderungsgeschwindigkeit über 40 km/h betragen.

Die Analyse der Bedienungsstandards in Unterlage 1.4 zeigt, dass die Abstände zwischen den Haltepunkten bei beiden Strecken größer als 600 m sind.

Die KBS 461 weist infrastrukturelle Defizite (zu geringe Geschwindigkeiten) auf den Teilstrecken

- Ingelbach – Hachenburg und
- Nistertal-Bad Marienberg – Langenhahn

sowie auf weiteren Abschnitten im Landkreis Altenkirchen und im Landkreis Limburg-Weilburg auf. Mit Ausnahme von Westerburg werden an allen Halten zu geringe Einsteigerzahlen registriert.

Auch auf der KBS 629 sind infrastrukturelle Defizite auf den Abschnitten

- Wirges – Dernbach,
- Goldhausen – Elz und
- Staffel – Limburg

zu beobachten. Durchschnittlich sind die Fahrgastzahlen hier höher als auf der KBS 461, bis auf Montabaur sind die Einstiegszahlen dennoch zu gering.

Als Maßnahme zur Erhöhung der Fahrgastzahlen wird bei beiden Schienenstrecken die Vergrößerung des Einzugsbereichs der Haltepunkte durch Einrichtungen für Fahrräder (B+R) inklusive Radwege und durch Umsteigemöglichkeiten von Linienbussen empfohlen.

Beide Strecken sind nicht elektrifiziert und werden mit Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 betrieben. Weitere Schienenstrecken im Westerwald existieren noch zwischen:

| Schienenstrecke | Status |
|---|---|
| Altenkirchen und Siershahn (ex KBS 421), Siershahn und Neuwied-Engers (ex KBS 423), Grenzau und Höhr-Grenzhausen (ex KBS 423), Montabaur und Wallmerod (ex KBS 425), Westerburg und Rennerod (ex KBS 425) Nistertal-Erbach - Bad Marienberg (ex KBS 251e). | Trassensicherung Trassensicherung keine Trassensicherung nur Güterverkehr } keine Reaktivierung, stillgelegt, entwidmet und rückgebaut |

Tab. 2-2: Stillgelegte Schienenstrecken im Westerwaldkreis

Der Personenverkehr auf diesen Strecken ist seit Jahren eingestellt. Derzeit laufen aber Ausschreibungen zur Reaktivierung einzelner Strecken bzw. Teilstrecken (siehe Abschnitt 2.2.1).

Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr

Insgesamt wird auf den Buslinien im Westerwaldkreis eine werktägliche Betriebsleistung von ca. 16.000 Wagen-km erbracht. Aus Darstellung des ÖPNV-Netzes im Westerwaldkreis wird ersichtlich, dass ein nahezu flächendeckendes Netz vorhanden ist.

Nicht angebunden an das "normale Linienbusnetz" sind in der Verbandsgemeinde Westerburg die Ortsgemeinden Bellingen und Stockum-Püschen. Diese Ortsgemeinden liegen jedoch im Einzugsbereich der Bahnhöfe Rotenhain und Langenhahn an der Schienenstrecke Au - Limburg. Im Rahmen der "Schülerbeförderung der Verbandsgemeinde Westerburg" ist die OG Bellingen außerdem über Westerburg und Langenhahn mit dem ÖPNV erreichbar.

Namentlich sind somit alle Orte (Städte und Gemeinden – OG) und ca. 99 % aller Einwohner an das ÖPNV-Netz des Westerwaldkreises angeschlossen.

Hinsichtlich der tageszeitlichen Angebotsqualität bestehen räumlich jedoch Unterschiede. Während im Südwesten (Montabaur, Höhr-Grenzhausen) auf den Linien nach Koblenz ein sehr dichtes Angebot besteht, ist die Bedienung der Linien im restlichen Kreisgebiet unregelmäßig und gering.

Die Abfahrtszeiten orientieren sich am Schülerverkehr (morgens und mittags) und im wesentlichen am Berufsverkehr (früh morgens und nachmittags). Nach 18.00 Uhr wird der Busverkehr praktisch eingestellt. Auch am Samstag Nachmittag und am Sonntag werden kaum Fahrten angeboten. Eine Ausnahme hiervon stellen die Relationen Montabaur - Koblenz und Höhr-Grenzhausen - Koblenz dar, die vom SPNV-Nord und der KEVAG angeboten werden.

Die Kreisstadt Montabaur wird von insgesamt 21 Linien, davon 7 Linien der alternativen Bedienungsform Anruf-Sammel-Taxi (AST) angefahren. Bis auf die Stadt Hachenburg haben alle anderen Verbandsgemeindesitze eine direkte Verbindung nach Montabaur. 28 Buslinien führen über die Kreisgrenzen hinaus; die Schwerpunkte bilden die Ziele Koblenz, Altenkirchen, Limburg und Herborn.

Neben dem Linienbusverkehr bestehen noch Vertragsfahrten für den Schüler- und Kindergartenverkehr, die jedoch nicht für die Allgemeinheit geöffnet sind.

2.2.4 Alternative Bedienungsformen/Bedarfsverkehr

Seit November 1990 gibt es in der Verbandsgemeinde Montabaur als alternative Bedienungsform das Anruf-Sammel-Taxi (AST). Als Fahrzeuge werden konzessionierte Taxen, Mietwagen und ein Kleinbus eingesetzt, die per Autotelefon zu erreichen sind. Die angemeldeten Fahrgäste werden an speziellen Haltestellen abgeholt und direkt am Reiseziel abgesetzt. Die Abfahrtszeit erfolgt nach festen Fahrplänen.

Der AST-Verkehr in der VG Montabaur besteht derzeit aus 7 Linien bzw. Kursbuchstrecken (KBS 8440 - 8446). Eine verstärkte Nachfrage der Anruf-Sammel-Taxis besteht hauptsächlich in den Abendstunden und am Wochenende.

Dieses Angebot der Verbandsgemeinde Montabaur verursacht jedoch je Beförderungsfall einen sehr hohen Subventionsbedarf (ca. 13 EUR/Fahrgast und etwa 25 - 30.000 EUR/Jahr). Ursache hierfür sind u.a. Bedienungsverbote auf Grund bestehender Konzessionen und den damit verbundenen häufigen Leerfahrten sowie der dezentrale Ausgangspunkt Nentershausen. Die gemeinsam von VG Montabaur und Westerwaldkreis veranlasste „Untersuchung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des AST in der VG Montabaur“ ist im Februar 2002 abgeschlossen worden. Die im Zwischenbericht vom März 2001 ausgesprochene Empfehlung, Taxi-Unternehmen aus Montabaur und/oder Neuhäusel mit der Durchführung des AST zu beauftragen, konnte im September 2001 realisiert werden, weil das bis dahin tätige Unternehmen aus Altersgründen seinen Betrieb aufgegeben hatte.

| AST-Linien VG Montabaur | |
|--------------------------------|---|
| KBS | Streckenführung |
| 8440 | Heiligenroth – Ruppach-Goldhausen – Boden – Montabaur und zurück |
| 8441 | Görgeshausen – Nentershausen – Großholbach – Montabaur und zurück |
| 8442 | Heilberscheid – Ettersdorf – Wirzenborn – Montabaur und zurück |
| 8443 | Hübingen – Gackenbach – Horbach – Holler – Montabaur und zurück |
| 8444 | Welschneudorf – Oberelbert – Niederelbert – Montabaur und zurück |
| 8445 | Horressen – Elgendorf – Eschelbach – Montabaur und zurück |
| 8446 | Montabaur – Augst – Koblenz und zurück |

Tab. 2-1: AST-Linien in der Verbandsgemeinde Montabaur

Die Darstellung der AST-Fahrtenangebote ist derzeit nicht in den Fahrplänen der übergeordneten Buslinien enthalten. Zwar werden diese ÖPNV-Angebote von zwei verschiedenen Erstellern (Verkehrsunternehmen und Taxi-Unternehmen) vorgehalten, aber es handelt sich letztlich um ein ergänzendes und abgestimmtes Angebot. Deshalb sollten die AST-Fahrten in den Fahrplänen der Buslinien dargestellt und mit einer besonderen Kennzeichnung für Anruf-Verkehre ausgewiesen werden (Beispiele im Landkreis Neuwied und Ahrweiler).

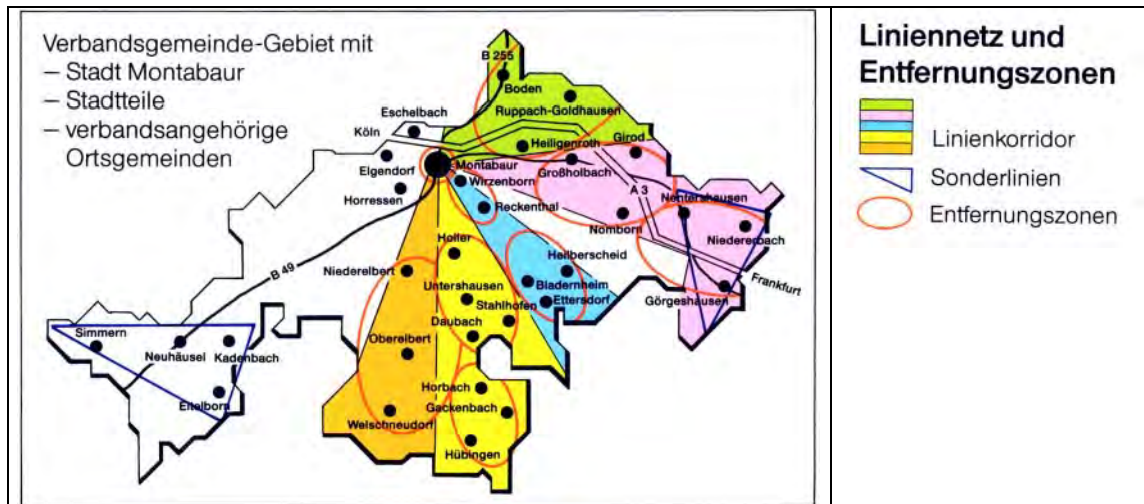


Abb. 2-1: Linienkorridor AST Montabaur (Zielgebiete)

Der Anruf-Linien-Dienst im Bereich Langenbach bei Kirburg (VG Bad Marienberg) wurde zwischenzeitlich vollständig eingestellt.

2.2.5 Verknüpfungspunkte

Der Schwerpunkt der ÖPNV-Linienstruktur im Westerwald liegt derzeit auf Direktfahrten (91 % aller Fahrten im ÖPNV). Dieser hohe Anteil an Direktfahrten ist aber nicht auf das Verhalten der Fahrgäste zurückzuführen, sondern auf die Tatsache, dass Umsteigemöglichkeiten fast überhaupt nicht angeboten werden. Hier spielen auch die bestehenden Konzessionsauflagen zwischen den Verkehrsunternehmen eine Rolle. Aus diesem Grund sind derzeit explizit keine Verknüpfungen im gesamten ÖPNV zu erkennen. Als ÖPNV-Knotenpunkte sind derzeit im Netz vorhanden:

- Hachenburg Bahnhof,
- Nistertal/Bad Marienberg Bahnhof,
- Westerbürg Bahnhof,
- Siershahn Bahnhof und
- Montabaur ICE-RegioBahnhof bzw. Konrad-Adenauer-Platz.

2.2.6 Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr

Der Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen in das Umland hinein kann durch günstige Verkehrsverbindungen vergrößert werden.

Schnittstellen zwischen dem Pkw und dem ÖPNV - Park and Ride (P + R) - sind an den Bahnhöfen Hachenburg, Nistertal/Bad Marienberg, Westerbürg und

Montabaur sowie an den Bushaltestelle Montabaur-Horressen, Abzweigung und Heiligenroth, Abzweigung an der B 255 vorhanden.

Möglichkeiten zum Bike and Ride (B+R) mit Fahrradabstellanlagen findet man an den Bahnhöfen Nistertal/Bad Marienberg und Westerbürg sowie am ICE-RegioBahnhof Montabaur.

2.2.7 Fahrplangestaltung

Interne Fahrplangestaltung der Verkehrsunternehmen

Aufgrund der historisch bedingten Entwicklungen (u.a. Einstellung des SPNV) und der bedarfsorientierten Angebotsgestaltung im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises sind Parallelbedienungen, d.h. verschiedene Buslinien auf einer Teilstrecke in einem fast gleichen Zeitraum, auch weiterhin vorhanden. Parallelbedienungen existieren u.a. im Raum Hachenburg und Rennerod sowie auf der Relation Montabaur - Koblenz:

Die Fahrplangestaltung sowie die Linienführung ist in den meisten Fällen bedarfsorientiert. Das hat zur Folge, dass auf vielen Linien kein regelmäßiger Taktfahrplan existiert und dass auch nicht alle Orte an einer Linie bei jeder Fahrt bedient werden.

Externe Fahrplangestaltung der Verkehrsunternehmen

Die Gestaltung des Taschenfahrplanes des Westerwaldkreises wird von der RMV übernommen. Die Fahrpläne der verschiedenen Buslinien und Verkehrsunternehmen sind deshalb einheitlich dargestellt. Direkte ÖPNV-Verbindungen sind aus dem Ortsverzeichnis über die Angabe der Kursbuchstreckenummern, die bei Abfahrts- und Zielort gemeinsam stehen, herauszufinden. Bei ein- oder mehrmaligem Umsteigen wird der Plan, zumindest für den Ortsunkundigen, schwieriger zu lesen.

Aufgrund der vielen Teillinien sowie der Angabe von Durchbindungen auf andere Linien ist der Streckenverlauf oft nicht nachvollziehbar. Die Übersichtlichkeit und Lesbarkeit des Fahrplanes wird auch eingeschränkt, wenn eine ÖPNV-Linie über mehr als eine Doppelseite geht (z.B. Linie 4281).

Die Fahrpläne an den Haltestellen sind nur nach Zielort und Abfahrtszeit geordnet. Auskünfte über Zwischenhaltestellen, Betreiber oder Fahrtarif gibt es nicht.

2.2.8 Taktdichte

Im 2 h-Takt befahren werden die beiden Schienenstrecken (KBS 461 und 629). Annähernd im ½ h-Takt wird die Verbindung Höhr-Grenzhausen - Koblenz

durch die KEVAG-Linie 7/7A befahren. Der RegioBus 3116 fährt im Stundentakt (Rheinland-Pfalz-Takt). Auf der Hauptlinie von Hartenfels über Selters und Siershahn nach Montabaur verkehrt die Linie 6117 (RMV) im 2 h-Takt.

Ansonsten sind keine vertakteten Linien im Westerwaldkreis vorhanden.

2.2.9 Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten

Anschlusssicherheiten sind nur in wenigen Fällen gewährleistet und meist zufälliger Art. Dies ist vor allem durch die unregelmäßigen Fahrpläne vieler Linien bedingt, die nicht aufeinander abgestimmt sind.

Im Vergleich zum Fahrplan 1996/97 hat sich die Situation verbessert. Mittlerweile werden im Fahrplan 2001/02 mehr Umsteigebeziehungen im Kreisfahrplan angegeben. Vor allem werden die Anschlüsse der verschiedenen RMV-Linien untereinander dargestellt (Tab. 2-1).

| Anschlussbeziehungen im Fahrplan | | | | | | |
|----------------------------------|--------------|--|--------------|----------------|--|-------------------------|
| Linie (KBS) | Konzessionär | Linienverlauf | Anschluss an | | | Häufigkeit pro Werktag |
| | | | Linie (KBS) | Konzessionär | Linienverlauf | |
| 3116 | RMV | Koblenz – Rennerod/Bad Marienberg | 461 629 | DB AG DB AG | Limburg – Au Siershahn - Limburg | 5 x / 7x nur Sa + So |
| 4235 | RMV | Bad Marienberg - Daaden | 463 | WEBA | Daaden - Betzdorf | immer |
| 4239 | RMV | Montabaur – Elgendorf - Heiligenroth | 4281 | RMV | Montabaur - Westerburg | 6 x |
| 4240 | RMV | Bad Marienberg - Montabaur | 6105 | RMV | Montabaur - Koblenz | 6 x |
| 4280 | VU | Wilsenroth/Salz - Limburg | 627 625 | DB AG DB AG | Frankfurt Gießen | immer immer |
| 4281 | RMV | Westerburg – Montabaur | 3116 | RMV | Rennerod/Bad Marienberg – Koblenz | 14 x |
| 6105 | RMV | Koblenz - Montabaur | 4240 | RMV | Montabaur - Bad Marienberg | 6 x |
| 6116 | RMV | Montabaur – Höhr-Grenzhausen | 6120 | RMV | Neuhäusel/Vallendar – Höhr-Grenzhausen | 3 x |
| | | | 6125 | RMV | Dierdorf – Siershahn | 1x |
| | | | 6117 | RMV | Montabaur – Hartenfels/Dierdorf | 2x |
| | | | 4281 | RMV | Montabaur – Westerburg | 1 x |
| 6117 | RMV | Dierdorf - Montabaur | 6120 | RMV | Neuhäusel/Vallendar – Höhr-Grenzhausen | 1 x |
| | | | 8160 | Orthen | Hachenburg – Koblenz | 1 x |
| 6118 | RMV | Koblenz – Höhr-Grenzhausen | 6120 | RMV | Neuhäusel/Vallendar – Höhr-Grenzhausen | 3 x |
| | | | 6119 | RMV | Neuwied/Koblenz - Siershahn | 2 x |
| 6119 | RMV | Siershahn – Neuwied/Koblenz | 6118 | RMV | Koblenz – Höhr-Grenzhausen | 2 x |
| 6120 | RMV | Neuhäusel/Vallendar – Höhr-Grenzhausen | 6118 | RMV | Koblenz – Höhr-Grenzhausen | 2 x |
| | | | 6116 | RMV | Höhr-Grenzhausen - Siershahn | 3 x |
| 6125 | RMV | Dierdorf - Siershahn | 6118 | RMV | Koblenz – Höhr-Grenzhausen | 1 x |

WEBA: Westerwaldbahn

Tab. 2-1: *Abgedruckte Anschlussbeziehungen im Kreisfahrplan Westerwaldkreis [19]*

Die Kreisstadt Montabaur ist von 8 der 9 übrigen Verbandsgemeindesitze ohne Umsteigen zu erreichen. Von Hachenburg nach Montabaur ist ein einmaliges Umsteigen, entweder in Hersbach/Uww. oder Westerburg, notwendig, wobei eine höhere Fahrtenzahl über Westerburg angeboten wird.

Viele andere Fahrbeziehungen sind nur mit Umsteigen zu bewältigen. Die einzelnen Linien sind jedoch praktisch überhaupt nicht aufeinander abgestimmt. Selbst zu den Hauptverkehrszeiten bestehen nur eingeschränkte Umsteigemöglichkeiten. Die Sicherung von Anschlussbeziehungen ist durch die differenzierten Erfordernisse der einzelnen Verkehrsunternehmen in Umsteigeorten, durch Schülerverkehre etc. nur bedingt erreichbar. Es kann daher nicht ver-

wundern, dass im Westerwaldkreis ca. 91 % Direktfahrten und ca. 9 % Umsteigerfahrten sind [32]. Im Rahmen des bestehenden Verkehrsangebotes besteht bei Umsteigerfahrten allerdings ein erhöhter Koordinationsbedarf.

2.2.10 Verkehrsnachfrage

Die Pendlermatrix (Tab. 2-1) aus dem ÖPNV-Konzept [17] des Westerwaldkreises gibt für das Jahr 1992 ca. 41.500 Berufs- und Ausbildungspendler an, die den öffentlichen Personennahverkehr potentiell nutzen können. Dies entspricht etwa 60 % der Gesamtauspendler des Westerwaldkreises (Tab. 2-2). Nach den Angaben aus der Volkszählung von 1987 fahren 26 % aller Auspendler mit SPNV/ÖPNV, 70 % mit dem Pkw und 4 % kommen mit sonstigen Verkehrsmitteln (zu Fuß, Fahrrad) zur Arbeit (Tab. 2-3).

Berufspendler

Berufspendler und Schülerverkehr stellen das wichtigste Fahrgastpotential im öffentlichen Personennahverkehr dar. Die Angaben des Statistischen Landesamtes aus der Volkszählung ergeben, dass ca. 89 % der Berufspendler mit Wohnsitz im Westerwaldkreis den Pkw für die Fahrt zur Arbeit und lediglich 7 % SPNV/ÖPNV benutzen. Diese Angaben werden im Gesamtzusammenhang dadurch bestätigt, dass dem Berufspendler nur ein begrenztes SPNV/ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht und dass aufgrund des hohen Motorisierungsgrades dem Berufspendler ein Pkw zur Verfügung steht. Berufspendler haben somit überwiegend die freie Verkehrsmittelwahl.

Pendlermatrix ÖPNV, Westerwaldkreis und Umgebung
in [Fahrten/Tag]

= Verkehr innerhalb VG

| | | nach | | | | | | | | | | von | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------|--------------|--------------|---------------|-------------|-------------------|---------------|------------|-----------|-----------------|-------------------|----------|---------------|--------------------|------------------|--------------|-------------------|------------------|--------|---------|---------|--------|--------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | Summe WW | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | Summe | Gesamt |
| | | VG Montabaur | VG Wallmerod | VG Westerburg | VG Rennerod | VG Bad Marienberg | VG Hachenburg | VG Selters | VG Wirges | VG Ransbach -B. | VG Höhr-Grenzshn. | Summe WW | Stadt Koblenz | Krs. Mayen-Koblenz | Rhein-Lanh-Kreis | Krs. Neuwied | Krs. Altenk. West | Krs. Altenk. Ost | Hessen | NRW, no | NRW, nw | Summe | Gesamt |
| 1 | VG Montabaur | 2483 | 365 | 103 | 7 | 13 | 24 | 156 | 763 | 207 | 140 | 4291 | 1652 | 277 | 957 | 242 | 26 | 28 | 839 | 36 | 11 | 4068 | 8359 |
| 2 | VG Wallmerod | 428 | 486 | 206 | 12 | 20 | 21 | 94 | 164 | 26 | 21 | 1478 | 129 | 45 | 169 | 53 | 13 | 12 | 854 | 28 | 8 | 1311 | 2789 |
| 3 | VG Westerburg | 106 | 204 | 2778 | 325 | 500 | 187 | 129 | 74 | 15 | 8 | 4326 | 107 | 33 | 89 | 66 | 42 | 143 | 871 | 149 | 22 | 1524 | 5850 |
| 4 | VG Rennerod | 7 | 11 | 333 | 773 | 185 | 18 | 7 | 5 | 1 | 0 | 1340 | 26 | 3 | 17 | 7 | 6 | 102 | 1174 | 316 | 8 | 1659 | 2999 |
| 5 | VG Bad Marienberg | 13 | 24 | 499 | 162 | 1365 | 333 | 38 | 17 | 4 | 2 | 2497 | 42 | 12 | 14 | 46 | 57 | 492 | 242 | 261 | 34 | 1200 | 3667 |
| 6 | VG Hachenburg | 24 | 13 | 181 | 18 | 318 | 1395 | 143 | 25 | 15 | 6 | 2138 | 80 | 36 | 14 | 259 | 666 | 687 | 116 | 195 | 130 | 2184 | 4322 |
| 7 | VG Selters | 146 | 66 | 132 | 7 | 42 | 152 | 778 | 328 | 118 | 42 | 1811 | 208 | 103 | 59 | 586 | 96 | 36 | 119 | 44 | 17 | 1268 | 3079 |
| 8 | VG Wirges | 829 | 160 | 72 | 5 | 19 | 32 | 375 | 1089 | 347 | 112 | 3040 | 387 | 128 | 172 | 214 | 26 | 14 | 203 | 27 | 10 | 1181 | 4221 |
| 9 | VG Ransbach -B. | 195 | 24 | 18 | 1 | 4 | 19 | 140 | 321 | 418 | 337 | 1477 | 537 | 363 | 118 | 453 | 31 | 8 | 61 | 16 | 8 | 1695 | 3172 |
| 10 | VG Höhr-Grenzshn. | 149 | 17 | 8 | 0 | 2 | 6 | 44 | 100 | 317 | 417 | 1060 | 996 | 421 | 171 | 265 | 13 | 6 | 46 | 8 | 5 | 1931 | 2991 |
| | Summe WW | 4378 | 1402 | 4330 | 1330 | 2458 | 2187 | 1804 | 2886 | 1468 | 1085 | 23428 | 4264 | 1421 | 1780 | 2193 | 976 | 1528 | 4525 | 1081 | 263 | 18021 | 41449 |
| 11 | Stadt Koblenz | 1560 | 114 | 99 | 25 | 41 | 77 | 200 | 365 | 641 | 1084 | 4236 | 39162 | 6982 | 6994 | 3284 | 125 | 71 | 391 | 86 | 49 | 57154 | 61390 |
| 12 | Krs. Mayen-Koblenz | 244 | 40 | 34 | 3 | 13 | 37 | 107 | 122 | 361 | 435 | 1396 | 7426 | 8390 | 730 | 6136 | 112 | 44 | 139 | 49 | 31 | 23057 | 24463 |
| 13 | Rhein-Lanh-Kreis | 926 | 142 | 88 | 16 | 12 | 17 | 66 | 168 | 120 | 177 | 1732 | 7134 | 725 | 13048 | 438 | 28 | 28 | 4633 | 59 | 16 | 26109 | 27841 |
| 14 | Krs. Neuwied | 226 | 42 | 82 | 8 | 50 | 273 | 578 | 191 | 435 | 266 | 2151 | 3764 | 6020 | 429 | 13180 | 1068 | 128 | 189 | 94 | 109 | 24962 | 27133 |
| 15 | Krs. Altenk. West | 24 | 10 | 44 | 6 | 61 | 618 | 94 | 22 | 29 | 13 | 921 | 125 | 112 | 28 | 1084 | 5496 | 1090 | 86 | 177 | 1484 | 9685 | 10606 |
| 16 | Krs. Altenk. Ost | 16 | 9 | 141 | 98 | 473 | 674 | 36 | 12 | 6 | 3 | 1488 | 72 | 43 | 28 | 132 | 1181 | 12133 | 525 | 4519 | 1784 | 20417 | 21885 |
| 17 | Hessen | 737 | 710 | 849 | 1180 | 227 | 117 | 115 | 188 | 63 | 46 | 4232 | 403 | 139 | 4593 | 191 | 86 | 544 | 60855 | 3405 | 87 | 70283 | 74525 |
| 18 | NRW, no | 37 | 31 | 151 | 281 | 260 | 201 | 41 | 24 | 16 | 8 | 1050 | 87 | 50 | 59 | 100 | 183 | 4744 | 3392 | 44368 | 612 | 53595 | 54645 |
| 19 | NRW, nw | 11 | 6 | 24 | 8 | 33 | 125 | 20 | 8 | 5 | 5 | 247 | 49 | 30 | 16 | 110 | 1438 | 1598 | 96 | 600 | 4715 | 8652 | 8698 |
| | Summe | 3801 | 1108 | 1512 | 1625 | 1170 | 2139 | 1257 | 1100 | 1676 | 2047 | 17433 | 58222 | 22481 | 25925 | 24665 | 9721 | 20380 | 70286 | 53357 | 8897 | 293844 | 311377 |
| | Gesamt | 8179 | 2508 | 5842 | 2955 | 3628 | 4326 | 3161 | 3986 | 3144 | 3132 | 40861 | 62466 | 23912 | 27705 | 26656 | 10697 | 21908 | 74611 | 54438 | 9150 | 311965 | 352826 |

Tab. 2-1: Pendlermatrix im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises [17]

| Auspendlerangaben | | | | |
|-------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|----------------------------|
| Jahr | Einwohner | Auspendler gesamt | Berufsaus- pendler | Ausbildungs- auspendler |
| 1987 | 170.663 + 9,18 % | 62.385 (100 %) | 47.077 (75 %) | 15.308 (25 %) |
| 1992 | 186.331 + 4,29 % | 68.112 ¹ | k.A. | k.A. |
| 1995 | 194.331 + 3,80 % | 71.966 ¹ | k.A. | k.A. |
| 2000 | 201.707 | 73.733 ¹ | ca. 55.000 ¹ | ca. 18.000 ¹ |

¹ auf der Basis der Volkszählung 1987 über Einwohnerentwicklung hochgerechnet

Tab. 2-2: Auspendlerangaben

| Verkehrsmittelwahl | | | | |
|--------------------|----------|----------------------|-----------------------|----------------------------|
| Einwohner 1987 | | Auspendler gesamt | Berufsaus- pendler | Ausbildungs- auspendler |
| 170.663 | Pkw | 70% | 89% | 14% |
| | ÖV | 26% | 7% | 82% |
| | Sonstige | 4% | 4% | 4% |
| Einwohner 1992 | | Auspendler gesamt | Berufsaus- pendler | Ausbildungs- auspendler |
| 186.331 | ÖV | 60 % ¹ | k.A. | k.A. |

¹ nach ÖPNV-Konzept

Tab. 2-3: Verkehrsmittelwahl

Die Berufspendlermatrix im Westerwaldkreis auf der Basis der Daten aus der Volkszählung lässt folgende wichtige Fahrbeziehungen erkennen:

Binnenverkehr (über 400 potentielle Fahrgäste pro Tag und Richtung):

- Montabaur – Wirges
- Montabaur – Wallmerod
- Westerburg - Bad Marienberg

kreisübergreifender Quell-/Zielverkehr (über 400 potentielle Fahrgäste pro Tag und Richtung):

- Montabaur - Koblenz
- Montabaur - Rhein-Lahn-Kreis (Diez, Bad Ems, Nassau)
- Montabaur - Hessen (Limburg, Weilburg, Wetzlar)
- Wallmerod - Hessen
- Westerburg - Hessen
- Rennerod - Hessen
- Bad Marienberg - Kreis Altenkirchen Ost
- Hachenburg - Kreis Altenkirchen Ost
- Hachenburg - Kreis Altenkirchen West
- Selters - Kreis Neuwied
- Wirges - Koblenz
- Ransbach-Baumbach - Koblenz
- Ransbach-Baumbach - Kreis Neuwied
- Höhr-Grenzhausen - Koblenz
- Höhr-Grenzhausen - Kreis Mayen-Koblenz

Ausbildungspendler/Schülerverkehr

Der Schülerverkehr des Westerwaldkreises stellt ca. 80 % aller Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr.

Nach Angaben des früheren bundesbahneigenen Busunternehmens Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (RMV) „steht und fällt der Verkehr im Westerwaldkreis mit den Schülern“. Der Schul- und Kindergartenverkehr - nach Angaben der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises werden am Tag ca. 16.500 Mädchen und Jungen befördert - macht 75 % des Umsatzes aus. Aufgrund der fehlenden Möglichkeit, das Verkehrsmittel frei zu wählen (sogenannte Captive Riders) fällt der Modal Split deutlich zugunsten des SPNV/ÖPNV aus. Von den Ausbildungspendlern müssen insgesamt 82 % öffentliche Verkehrsmittel und können 14 % den Pkw benutzen (Tab. 2-3).

Sonstige Nutzer

Zur Ermittlung der Anteile der sonstigen Nutzer werden nach [32] die ermittelten tageszeitlichen Verteilungen der Beförderungsfälle an normalen Werktagen herangezogen (Abb. 2-1). Unter der Annahme, dass

- Berufs- und Ausbildungspendler in der morgendlichen Hauptverkehrszeit von 05.00 Uhr bis 08.00 Uhr,
- Ausbildungspendler in der Mittagszeit von 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr sowie
- Berufspendler in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit von 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr

überwiegend unterwegs sind, ergibt sich ein Anteil der Beförderungsfälle an Normalwerktagen dieser Nutzergruppen von ca. 85 %. Die übrigen Anteile der Beförderungsfälle an Normalwerktagen werden den sonstigen Nutzergruppen zugeordnet.

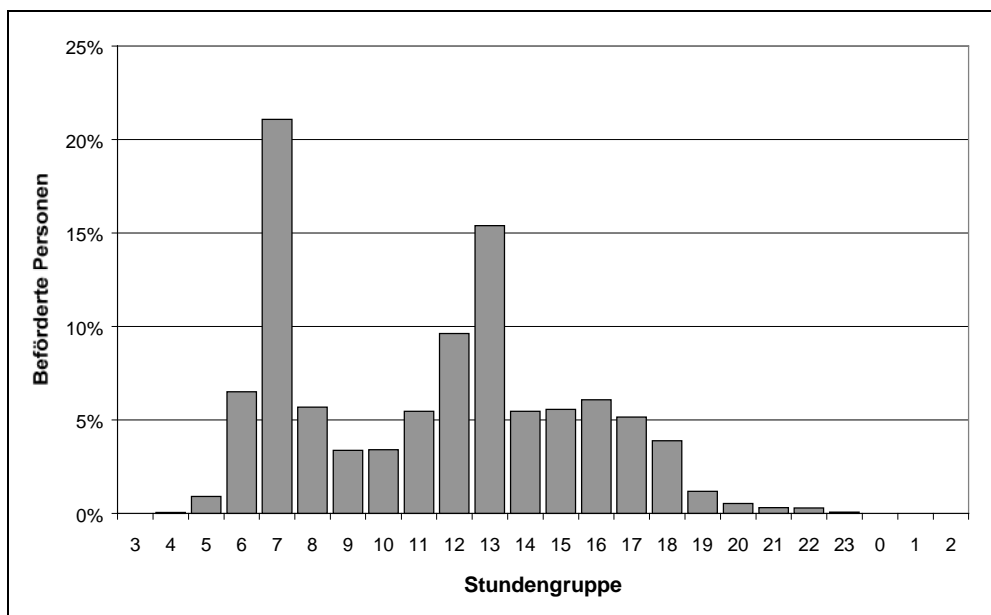


Abb. 2-1: Tageszeitliche Verteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen im gesamten Untersuchungsgebiet (z.B.: Stundengruppe 7 = 7.00 Uhr bis 07.59 Uhr) [32]

Reiseweite

Nach Angaben in [32] beträgt die mittlere Reiseweite für Beförderungsfälle im Gebiet der damaligen Nahverkehrsgemeinschaft ca. 8 km. Am häufigsten sind die Fahrten zwischen 1 und 5 km anzutreffen (ca. 40 % - Abb. 2-2).

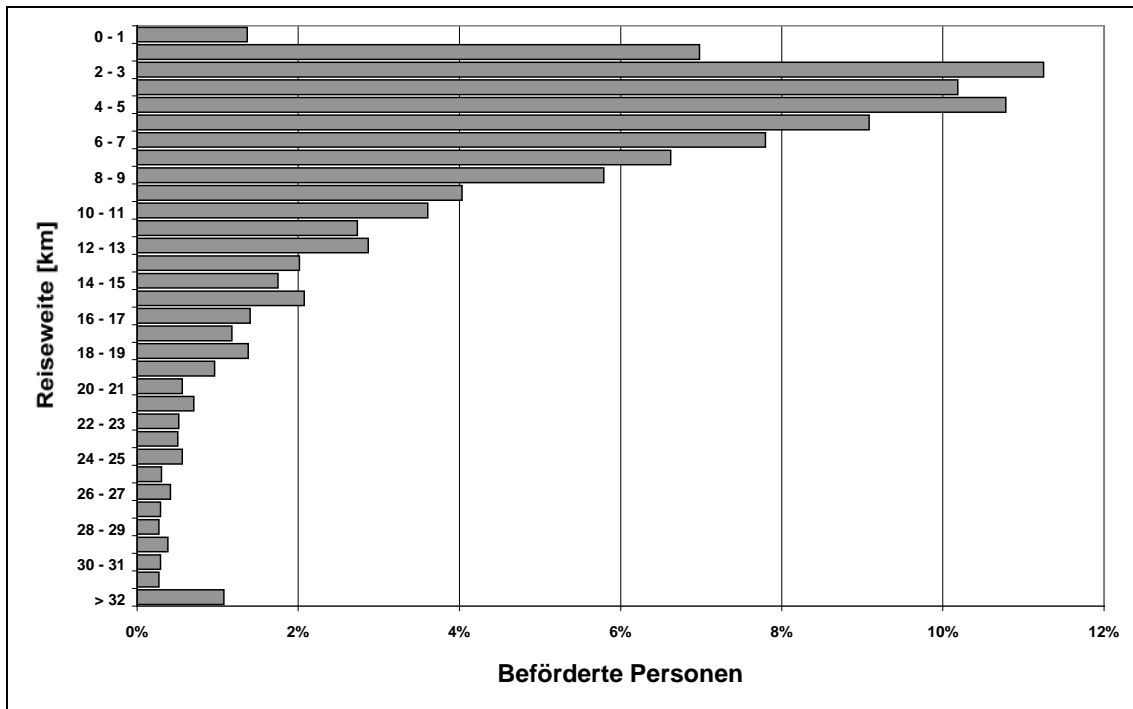


Abb. 2-2: Reiseweitenverteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen [32]

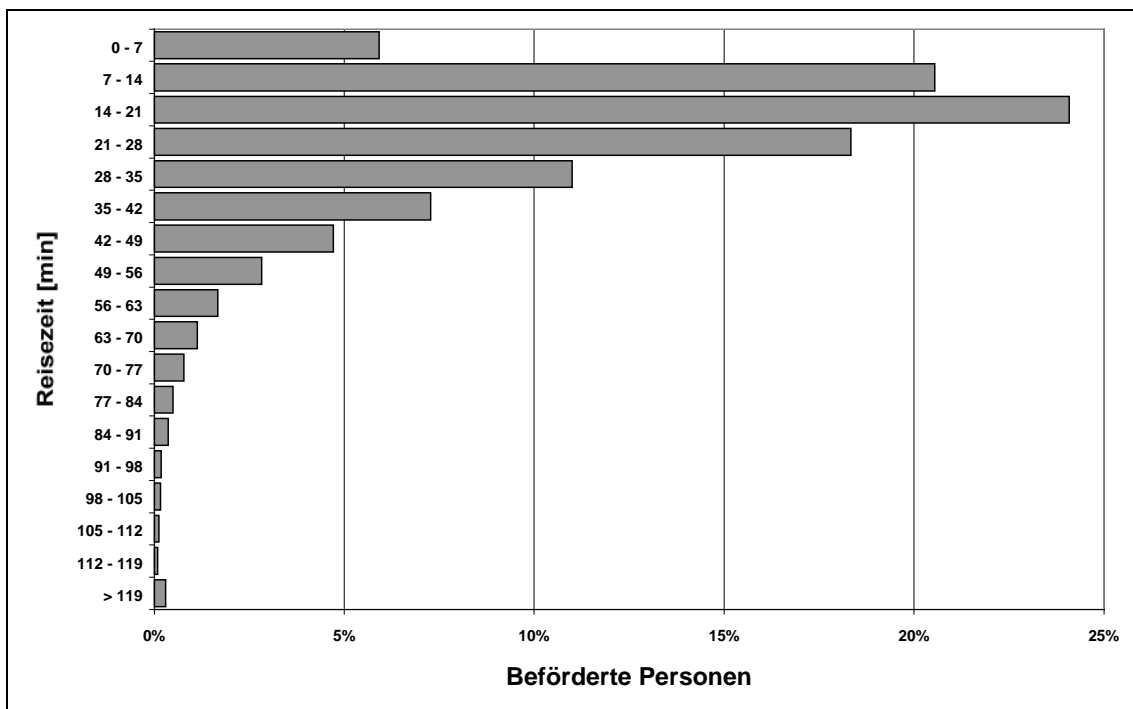


Abb. 2-3: Reisezeitenverteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen [32]

Reisezeit

Die mittlere Reisezeit (Abb. 2-3) für Beförderungsfälle im Gebiet der Nahverkehrsgemeinschaft beträgt ca. 17,5 min (nach VZ '87 ca. 21 min für Berufsauspendler und ca. 22 min für Ausbildungsauspendler). Aus der Kombination von Reiseweite und Reisezeit ergibt sich eine Beförderungsgeschwindigkeit (inkl. Umsteigezeiten) von knapp 28 km/h für alle Beförderungsfälle mit Quelle und Ziel im Gebiet der Nahverkehrsgemeinschaft. Der nachfolgende Reisezeitvergleich zwischen Individualverkehr (Pkw), SPNV und straßengebundenem ÖPNV zeigt deutlich den entscheidenden Schwachpunkt im ÖPNV-System des Westerwaldkreises (Tab. 2-4).

| Reisezeitenvergleich IV/ÖPNV auf ausgewählten Strecken | | | | |
|--|-----------------|---|--------------------|---|
| Strecke | Entfernung [km] | Beförderungzeit ÖPNV (lt. Fahrplan) [min] | Fahrzeit Pkw [min] | Bemerkungen |
| Montabaur - Koblenz (KBS 3116) | 25 | 40 | 20 | RegioBus |
| Westerburg - Montabaur (KBS 4281) | 21 | 53-59 | 19 | |
| Westerburg - Montabaur (KBS 3116) | 21 | 30 | 19 | RegioBus |
| Montabaur - Siershahn (KBS 629) | 7,5 | 12 | 13 | Schienenverkehr |
| Hachenburg - Montabaur (KBS 461 + KBS 3116) | 33 | ca. 90 | 26 | über Westerburg reine ÖV-Fahrzeit: (31+30) 61 Min |
| Hachenburg - Montabaur (KBS 8402 + KBS 6117) | 33 | 95 | 26 | über Herschbach reine ÖV-Fahrzeit: 70 Min |
| Nord - Süd: Mörsbach - Hübingen | 51 | 246-293 | 67 | 3-4 x Umsteigen reine ÖV-Fahrzeit 125-160 Min |
| Ost - West: Elsoff - Roßbach | 39 | 251-321 | 49 | 3-4 x Umsteigen reine ÖV-Fahrzeit 130-190 Min |

Tab. 2-4: Reisezeitenvergleich IV/SPNV bzw. ÖSPV auf ausgewählten Strecken

Spezifische Fahrtenhäufigkeit

Aufgrund der erläuterten Faktoren ist die spezifische Fahrtenhäufigkeit im ÖPNV im ländlichen Raum geringer als im städtischen Bereich. Erhebungen in verschiedenen ländlichen Räumen haben ergeben, dass die spezifische Fahrtenhäufigkeit in der Größenordnung von 0,1 Fahrten/Einwohner, Tag und Richtung liegt. Sie ist damit nur etwa halb bis ein Drittel so groß wie in städtischen Bereichen. Unter der Annahme, dass in der Gegenrichtung das gleiche Verkehrsmittel benutzt wird, ergibt sich ein Wert von ca. 0,2 Fahrten/Einwohner und Tag. Dieser Wert wird bestätigt durch die ÖPNV-Verkehrserhebung 1993 im damaligen Gebiet der Nahverkehrsgemeinschaft Koblenz. Im Durchschnitt werden im Gebiet der Nahverkehrsgemeinschaft Koblenz etwa 0,21 Fahrten je Einwohner und Normalwerktag mit den angebotenen öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt.

Neue Daten zur Nachfrage im Gesamtnetz sind erst nach Auswertung der ersten Verkehrserhebung im Gebiet des VRM, die 2003 durchgeführt werden soll, zu erwarten.

2.3 Analyse der Verbindungsqualität

2.3.1 Grundlagen

Maßgebend für die Qualität einer ÖPNV-Verbindung sind

- die Bedienungshäufigkeit (Fahrtenpaare/Tag) sowie
- die Fahrzeit (Verhältnis der Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zur Fahrzeit mit dem IV).

Die Analyse der vorhandenen ÖPNV-Verbindungen im Westerwaldkreis erfolgt für einen normalen Werktag (Dienstag) in den Sommerferien 2001 auf der Grundlage des Kreisfahrplans 2000/2001. Eine mögliche Verbindung wird als solche gezählt, wenn

- die Fahrzeit kleiner $1,5 \cdot$ der Mindestfahrzeit (kürzeste ÖPNV-Verbindung) ist,
- max. 2 x Umsteigen erforderlich ist sowie
- die Umsteigezeit zwischen den Verbindungen max. 20 Min. beträgt.

Dieser intermodale Ansatz macht Sinn, da wegen der bevorstehenden Entwicklungen (EU-Verordnung, ICE, VRM etc.) das ÖPNV-Angebot in seiner Gesamtheit gegen den Hauptkonkurrenten, den Pkw, bewertet und entwickelt werden muss.

Die o.a. Kriterien werden als Richtwerte verwendet, im Einzelfall werden jedoch auch Verbindungen mit längeren Fahrzeiten akzeptiert, beispielsweise, wenn es eine solche Verbindung noch einmal spät am Abend gibt. Längere Wartezeiten zwischen den Umsteigeverbindungen können ebenfalls im Einzelfall akzeptiert werden.

Für jeden Ort werden die Verbindungen

- zum Verbandsgemeindesitz,
- zum Mittelzentrum (Montabaur) sowie
- zum Oberzentrum (Koblenz)

betrachtet. Zusätzlich werden bei einigen Verbandsgemeinden benachbarte Zentren (z.B. für die VG Ransbach-Baumbach die Verbindungen nach Höhr-Grenzhausen) berücksichtigt.

2.3.2 Bedienungshäufigkeit

Die Anzahl der Fahrtenpaare pro Tag ist das entscheidende Kriterium zur Beschreibung der Verbindungsqualität. Eine Forderung nach regelmäßigen Fahrten z.B. im Stundentakt über den ganzen Tag kann unter Berücksichtigung der ländlichen Struktur des Westerwaldkreises nicht als wirtschaftlich umsetzbar angesehen werden. In Abhängigkeit von der Größe des Ortes werden daher Mindest-Qualitätsstufen für die Bedienung definiert. Diese sind zum einen abhängig von der Einwohnerzahl, zum anderen von der Motorisierung (Pkw/1000

Einwohner). Diese Qualitätsstufen bewerten somit das mögliche Fahrgastpotential des Ortes.

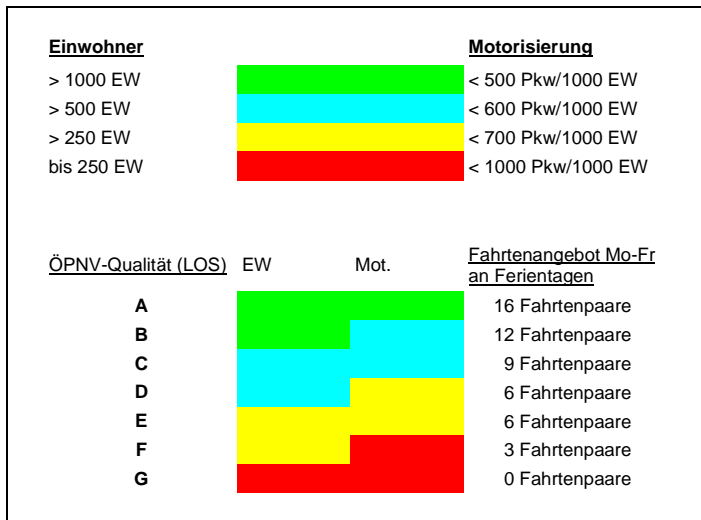


Abb. 2-1: Mindest-Qualitätsstufen in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und Motorisierung

Die Qualitätsstufen für die einzelnen Ortsgemeinden des Westerwaldkreis sind Unterlage 4 tabellarisch zusammengestellt.

Eine Gegenüberstellung der vorhandenen Anzahl an Fahrten und den Mindestzahlen nach den Qualitätsstufen befindet sich in Unterlage 2.1. Die Verbindung wird als „gut“ bewertet, wenn die vorhandene Anzahl an täglichen Fahrtenpaaren den Mindeststandard erreicht oder übertrifft. „Akzeptabel“ sind Verbindungen, die den Mindeststandard knapp erreichen (75 % des Mindeststandards). Verbindungen, die weniger Fahrtenpaare aufweisen, werden als „ungünstig“ eingestuft.

| Fahrtenpaare pro Tag | |
|----------------------------------|------------|
| n_{vorh} | |
| $\geq n_{\text{erf}}$ | gut |
| $\geq 0,75 \cdot n_{\text{erf}}$ | akzeptabel |
| $< 0,75 \cdot n_{\text{erf}}$ | ungünstig |

Tab. 2-1: Bewertung der Fahrtenhäufigkeit

Für die einzelnen Qualitätsstufen nach Abb. 2-1 bedeutet dies:

| LOS | n_{erf} | n_{vorh} | |
|-----|------------------|-------------------|------------|
| A | 16 | ≥ 16 | gut |
| | | 12-15 | akzeptabel |
| | | ≤ 11 | ungünstig |
| B | 12 | ≥ 12 | gut |
| | | 9,10,11 | akzeptabel |
| | | ≤ 8 | ungünstig |
| C | 9 | ≥ 9 | gut |
| | | 7,8 | akzeptabel |
| | | ≤ 6 | ungünstig |
| D | 6 | ≥ 6 | gut |
| | | 5 | akzeptabel |
| | | ≤ 4 | ungünstig |
| E | 3 | > 3 | gut |
| | | - | akzeptabel |
| | | < 2 | ungünstig |

Tab. 2-2: Bewertung der Fahrtenhäufigkeit in Abhängigkeit von der Qualitätsstufe

2.3.3 Fahrzeit

Die Wahl von öffentlichen Verkehrsmitteln hängt direkt von der Fahrzeit ab. Der Modal Split (Verteilung der Fahrten auf IV und ÖV) wird maßgeblich vom Reisezeitverhältnis ($t_{\text{öV}}/t_{\text{IV}}$) bestimmt.

Für alle Verbindungen werden mittels eines Routenplanungsprogramms die mittleren Fahrzeiten bei durchschnittlicher Fahrweise mit dem Pkw bestimmt. Dazu werden die Reisezeitkomponenten nach Tab. 2-4 addiert. Für die ÖPNV-Verbindungen werden mittlere Reisezeiten (einschließlich der Umsteigezeiten sowie der Warte-, Zu- und Abgangszeiten nach Tab. 2-4) berechnet und bewertet.

| Reisezeitverhältnis $t_{\text{öV}}/t_{\text{IV}}$ | |
|--|------------|
| $\leq 1,5$ | gut |
| $\leq 2,0$ | akzeptabel |
| $> 2,0$ | ungünstig |

Tab. 2-1: Bewertung der Reisezeiten

Die Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald strebt an, dass von allen Ortsgemeinden aus die zugehörigen Grund-, Mittel- und Oberzentren innerhalb einer bestimmten Fahrzeit erreichbar sind (RROP, Entwurf 2000, [35]). Die angestrebten maximalen Fahrzeiten für den IV und den ÖPNV sind in Tab. 2-2 angegeben.

| | Maximale Fahrzeit vom Wohnort in Minuten bis | | |
|------|--|-----------------------------|---------------------------|
| | Grundzentrum GZ | Mittelzentrum MZ | Oberzentrum OZ |
| ÖPNV | 45 | 60 | 90 |
| IV | 30 | 45 | 65 |

Tab. 2-2: Anzustrebende Erreichbarkeiten von zentralen Orten nach RROP [35]

Für einen Vergleich mit den in Unterlage 2.2 tabellierten Reisezeiten sind hier ebenfalls die Umsteigezeiten sowie die Warte-, Zu- und Abgangszeiten nach Tab. 2-4 zu addieren.

Als maßgebend für die Wahl des Verkehrsmittels ist jedoch der Vergleich zwischen Pkw- und ÖPNV-Reisezeiten.

2.3.4 Bedienungsqualität in den Verbandsgemeinden des Westerwaldkreises

Die ausführliche Analyse in Tabellenform befindet sich in den Unterlagen 2.1 und 2.2. Im Folgenden werden die Ergebnisse kurz zusammengefasst.

VG Bad Marienberg

Die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit werden auf den Verbindungen zwischen den Orten und Bad Marienberg nur in 50 % der Fälle erfüllt. Ungünstig sind die Verhältnisse in den Gemeinden Fehl-Ritzhausen, Großseifen, Hof, Langenbach b. Kirburg, Mörlen, Neunkhausen, Nistertal und Stockhausen-Ilfurth. Als überwiegend unzureichend können die Verbindungen nach Montabaur und Koblenz bezeichnet werden (Ausnahmen: Bad Marienberg, Dreisbach und Hahn – RegioLinie 3116).

Das Reisezeitverhältnis ist zwischen Ort und Verbandsgemeindesitz in nur 2 Fällen mit „gut“ zu bewerten, 11 weitere Verbindungen sind noch akzeptabel. In 6 Relationen benötigt der ÖPNV-Kunde gegenüber dem Pkw-Fahrer mehr als doppelt so lang. Ähnlich sehen die Verhältnisse zwischen Pkw- und ÖPNV-Reisezeit nach Montabaur aus. Erwartungsgemäß schlechter sind die Fahrzeitverhältnisse der Verbindungen nach Koblenz.

Zum Grundzentrum Bad Marienberg erfüllen alle Reisezeiten die Anforderungen nach RROP (Tab. 2-2). Die ÖPNV-Reisezeiten nach Montabaur sind nur in 4 Fällen unterhalb des Grenzwertes, lediglich von Dreisbach aus kann das Oberzentrum Koblenz im angestrebten Zeitrahmen erreicht werden.

VG Hachenburg

17 der 32 Ortsgemeinden erreichen die Mindestanzahl an Fahrten zum Verbandsgemeindesitz Hachenburg nicht. Außerdem verfügen nur die Orte Atzeldorf, Hattert und Nister über ein gutes Reisezeitverhältnis. Verbindungen nach Montabaur, Betzdorf, Wissen und Koblenz werden insgesamt noch seltener bedient. Hier ist das Reisezeitverhältnis von allen Orten aus als ungünstig zu bewerten. Auch die Reisezeiten nach RROP [35] werden in der Regel überschritten.

Eine Direktverbindung von Hachenburg über Selters nach Montabaur – und damit eine Reduzierung der Fahrzeit – ist ab Dezember 2002 mit Einrichtung der RegioLinie Altenkirchen/Hachenburg – Selters – Montabaur [59] vorgesehen (s. Abschnitt 2.2.3).

VG Höhr-Grenzhausen

Eine besondere Situation besteht in der VG Höhr-Grenzhausen. Durch die regelmäßig verkehrende Linie 7/7a der KEVAG existiert zum Oberzentrum Koblenz eine regelmäßige gute Verbindung, die besser ist als die Verbindung der Orte zum Verbandsgemeindesitz. Auch wenn das Fahrzeitverhältnis nach Koblenz als ungünstig bezeichnet werden muss, sind die Erreichbarkeiten nach RROP [35] gewährleistet, und die Gesamtsituation des ÖPNV in der VG ist als gut zu bezeichnen.

VG Montabaur

Regelmäßige, gute Verbindungen existieren auch in der VG Montabaur. Lediglich Kadenbach wird zu selten bedient. Besonders gut ist die Situation in Heiligenroth: Zu den 24 Fahrtenpaaren nach Montabaur kommen noch 8 weitere Fahrten mit dem RegioBus 3116, insgesamt sind es also 32 Fahrtenpaare pro Tag.

Auffällig in der VG Montabaur ist, dass einige Orte häufigere Verbindungen nach Koblenz als zum nahe gelegenen Verbandsgemeindesitz aufweisen (z.B. Oberelbert, Welschneudorf). Diese Orte profitieren von ihrer Lage in der Nähe des Lahntals: Zu den Fahrtmöglichkeiten über Montabaur nach Koblenz kommen Umsteigeverbindungen über Bad Ems.

Die Fahrzeiten nach Montabaur sind von allen Ortsgemeinden aus gut bis akzeptabel. Größtenteils ungünstig sind jedoch die Reisezeitverhältnisse ÖV/IV zum Oberzentrum Koblenz. Die Reisezeiten nach RROP werden von 19 der 25 Ortsgemeinden überschritten.

VG Ransbach-Baumbach

Zu selten werden die Orte Breitenau, Deesen, und Wittgert bedient. Alle anderen Orte besitzen häufige Verbindungen nach Montabaur oder Koblenz. Hier wird die Qualitätsstufe „gut“ erreicht. Zum Verbandsgemeindesitz selbst können

aber nur Alsbach und Hundsdorf die Qualitätsstufe „gut“ erzielen.

Von den meisten Orten kommt der ÖPNV-Nutzer mit geringen Reisezeiten nach Ransbach-Baumbach oder Höhr-Grenzhausen. Die Reisezeitverhältnisse aus den Orten der VG Ransbach-Baumbach nach Montabaur sind akzeptabel; die Ausnahme bildet die Stadt Ransbach-Baumbach selbst ($t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}} = 2,22$ - Pkw via A 3, Bus über Landstraßen). Nach Koblenz benötigt man mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Hundsdorf, Oberhaid und Ransbach-Baumbach Stadt mehr als das doppelte der Pkw-Reisezeit. Von den übrigen Ortsgemeinden aus sind die Reisezeiten nach Koblenz als akzeptabel, von Sessenhausen aus sogar als gut zu beurteilen. Die Reisezeiten in der VG liegen innerhalb der Grenzwerte nach RROP.

VG Rennerod

Die ÖPNV-Verbindungen von 13 der 23 Ortsgemeinden können trotz der RegioLinien-Verbindung Rennerod – Montabaur (Buslinie 3116) nur als unzureichend bewertet werden. Die Reisezeiten zum Verbandsgemeindesitz nach Rennerod sind in den meisten Fällen akzeptabel bis gut. Dort sind auch die Erreichbarkeiten nach RROP [35] gewährleistet.

Aufgrund der Lage im Kreis sind die Verbindungen und Reisezeiten nach Montabaur und Koblenz unzureichend. Die Orte Rennerod und Hellenhahn-Schellenberg werden mit insgesamt 16 Fahrtenpaaren pro Tag, davon 8 der RegioLinie 3116, bedient und besitzen daher gute Verbindungen nach Montabaur sowie in das benachbarte Mittelzentrum Westerburg.

VG Selters

Gut sind hier nur die Verbindungen von Goddert, Krümmel und Rückeroth nach Selters, akzeptabel ist die Bedienungshäufigkeit von Hartenfels, Vielbach und Marienrachdorf nach Selters (alle RMV-Linie 6117). Die Reisezeitverhältnisse sowohl nach Selters als auch nach Montabaur und Koblenz sind wegen der Mitbedienung aller Orte überwiegend als ungünstig zu bezeichnen.

Die Reisezeiten der Orte Freirachdorf, Hartenfels, Schenkelberg, Steinen und Wölferlingen zum Oberzentrum Koblenz sind auch gemäß RROP-Vorgabe zu lang.

Mit der Einrichtung der RegioLinie Altenkirchen/Hachenburg – Selters – Montabaur [59] im Dezember 2002 werden die Fahrzeiten nach Montabaur erheblich verkürzt. Da in Selters Umsteigemöglichkeiten vorgesehen sind [59], wird der RegioBus auch für die nicht direkt angeschlossenen Ortsgemeinden Vorteile bringen.

VG Wallmerod

Vom Busverkehr an Ferientagen ausgegrenzt ist Arnshöfen. Der Ort wird nur an Schultagen bedient. Weitere 4 Orte werden entsprechend den Qualitätsanforderungen an die Bedienungshäufigkeit zu selten bedient (Ettinghausen, Mähren, Obererbach, Salz), die anderen haben gute Verbindungen mit ebenfalls guten Reisezeitverhältnissen nach Wallmerod oder nach Montabaur. Die Reisezeiten nach Wallmerod und Montabaur liegen auch innerhalb der angestrebten Erreichbarkeiten nach RROP [35].

Die Reisezeitverhältnisse nach Koblenz sind nur von Herschbach, Meudt und Zehnhausen aus akzeptabel, die anderen Orte weisen ungünstige Reisezeitverhältnisse auf. Von 7 Orten aus (Bilkheim, Dreikirchen, Elbingen, Mähren, Molsberg, Salz, Weroth) werden auch die Reisezeiten nach RROP [35] überschritten.

VG Westerburg

Keine eigenen Busverbindungen besitzen Bellingen und Stockum-Püschen. Die beiden Orte liegen jedoch im Einzugsbereich der Bahnhöfe Langenhahn (ca. 1 km von Bellingen) und Rotenhain (ca. 700 m von Stockum-Püschen entfernt), so dass sie durch die Bahnverbindung Altenkirchen – Westerburg (DB 461) eine gute ÖPNV-Anbindung erhalten. Ab dem Bahnhof Langenhahn fährt auch die Buslinie 4240 der RMV. Da diese eine schnellere Verbindung nach Montabaur und Koblenz als der Zug über Westerburg bietet, werden diese Fahrten hier zusätzlich berücksichtigt, auch wenn der Ort Bellingen eigentlich außerhalb des Einzugsbereichs der Bushaltestelle Bahnhof Langenhahn liegt.

Zu wenige Verbindungen nach Westerburg besitzen Girkenroth und Köllingen. Von hier gibt es jedoch akzeptable Verbindungen nach Montabaur bzw. nach Koblenz (RMV-Linie 4281). Insgesamt zu selten bedient werden auch die Orte Gemünden und Winnen (RMV-Linie 4285). Die meisten Orte weisen jedoch gute ÖPNV-Verbindungen auf. Die Reisezeiten nach Westerburg sind akzeptabel bis gut. Überwiegend zu lang sind jedoch die Reisezeiten nach Montabaur und Koblenz. Hier werden auch die Erreichbarkeiten nach RROP größtenteils überschritten.

VG Wirges

Die Orte Helferskirchen, Leuterod, Niedersayn und Ötzingen werden zu selten bedient. Ansonsten bestehen gute ÖPNV-Verbindungen zwischen den Orten und Wirges und/oder nach Montabaur und Koblenz. Die Reisezeitverhältnisse nach Wirges sind überwiegend akzeptabel, nach Montabaur kommen alle Fahrgäste in einem guten bis akzeptablen Zeitrahmen.

Die maximalen Reisezeiten gemäß RROP [35] werden in der gesamten VG eingehalten, d.h. aus raumplanerischer Sicht ist eine gute Erreichbarkeit gewährleistet.

2.4 Mängelanalyse

Die Schwachstellenanalyse zeigt, dass in Bezug auf die vorgegebenen Kriterien Abweichungen zu den definierten Standards bestehen, die bei der Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-Systems und bei der Auswahl der Maßnahmen zu beachten sein werden.

Entsprechend den Forderungen des ersten Nahverkehrsplanes wurden in den Jahren 1997 bis 2001 eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV durchgeführt. Trotz aller Bemühungen sind weiterhin in folgenden Bereichen Ansätze für Verbesserungsmöglichkeiten zu erkennen:

- Bedienungsqualität,
- Fahrplangestaltung,
- Anschlusssicherung,
- Koordination,
- Angebot zu Schwachlastzeiten und
- Tarifsystem.

Im Einzelnen lässt sich festhalten:

1. Die bisherige Basisversorgung im Westerwaldkreis konnte in vielen Teilbereichen z.T. erheblich verbessert werden (z.B. durch RegioLinien, Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV). Allerdings gibt es bezüglich der Linienführung und Bedienungshäufigkeit noch Verbesserungsbedarf.
2. Auf den SPNV-Strecken sind infrastrukturelle Defizite vorhanden. Hierdurch werden geringe Geschwindigkeiten und lange Fahrzeiten verursacht. Die Anzahl der Einsteiger ist an vielen Haltepunkten zu gering.
3. Für den gelegentlichen ÖPNV-Nutzer ist das Angebot trotz Kreisfahrplan unübersichtlich. Die Einrichtung der ÖPNV-Auskunftsstelle beim Westerwald-Gästeservice hat hier den Komfort für den Nutzer erhöht. Dieser Service muss aber noch besser bekannt gemacht werden.
4. Da bis auf die höher frequentierten Verbindungen zur Kreisstadt und zwischen Kreisstadt und Oberzentrum oft nur sehr wenige Fahrgäste befördert werden, könnten auch – soweit vorhanden – kleinere Busse zum Einsatz kommen. Der Einsatz von Fahrzeugen, die der vorhandenen Nachfrage angepasst sind, ist aber wirtschaftlich nur dann möglich, wenn die Betriebsablaufplanung der Verkehrsunternehmen entsprechend koordiniert werden kann, weil alle Unternehmen die größeren Busse ohnehin vorhalten müssen.
5. Um die Basisversorgung im ÖPNV zu gewährleisten, ist wie in analogen ländlichen Räumen üblich, die Nachfrage aus möglichst jeder einzelnen Gemeinde bei der Linienführung berücksichtigt, so dass das bestehende

Angebot durch Umwegfahrten und Zeitverluste im Einzelfall für potenzielle Fahrgäste unattraktiv erscheint. Diese Problematik kann aus wirtschaftlichen Gründen durch zusätzliche Direktfahrten nur teilweise gelöst werden.

6. Das hohe Maß der Integration des Schülerverkehrs verbessert zwar die Basisversorgung nicht unerheblich, hat aber u.U. die Folge dass der Beförderung der Schüler im Einzelfall Priorität (in zeitlicher Hinsicht) eingeräumt wird. So können u.U. für den „normalen“ Fahrgast wichtige Haltestellen nicht angefahren werden. Damit wird die Nutzbarkeit dieses Verkehrsangebotes für den "normalen" Fahrgast eingeschränkt.
7. Die Tarife der den Westerwaldkreis berührenden Buslinien haben kein einheitliches Preisniveau. Durch die inzwischen fast zu 90% in Regie der Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft abgewickelten Verkehre und freiwillige Anpassungen kleinerer Unternehmen gilt im Westerwaldkreis aber faktisch der RMV-Haustarif.
8. Eine einheitliche Haltestellenausstattung und Namensgebung (vor Ort und im Fahrplan) ist nur teilweise vorhanden. Da die Ausstattung der Haltestellen im Wesentlichen Angelegenheit der jeweiligen Ortsgemeinde ist, sind Verbesserungen nur auf freiwilliger Basis möglich. Das gut angenommene Förderprogramm des Kreises zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur hat hier erfolgreich Anreize geschaffen.
9. Der Bedienungsstandard zwischen den Verbandsgemeinden, aber auch innerhalb der einzelnen Verbandsgemeinden ist unterschiedlich. Ebenso unterscheiden sich die Orte aber auch stark hinsichtlich ihres Fahrgastpotentials. Die Einrichtung der RegioLinien hat hier zu erheblichen Verbesserungen geführt.

3. Maßnahmenkonzeption

3.1 Entwicklung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes

3.1.1 Überregionale Zielvorgaben

Der Nahverkehrsplan muss die Ziele und Grundsätze des weiterhin aktuellen Landesentwicklungsprogramms vom 27. Juni 1995 (LEP III) [26] in seinen Ausführungen mit berücksichtigen. Grundlegendes Ziel rheinland-pfälzischer Verkehrspolitik ist die nachhaltige Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen sowie die Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes. Dies ist nur durch ein integriertes Verkehrssystem möglich. Ziel ist eine sinnvolle Verknüpfung der großräumigen Schienenverbindungen, in diesem Fall die ICE-Strecke Köln - Montabaur - Rhein/Main, mit dem Nahverkehr.

Entwicklungsschwerpunkte gemäß LEP III im Westerwaldkreis sind

- der Bereich Montabaur infolge Schienenschnellverkehrs sowie
- die Bereiche Bad Marienberg und Ransbach-Baumbach/Mogendorf als zu entwickelnde landesweit bedeutsame Gewerbestandorte.

Für die Sicherung und den Ausbau des ÖPNV (Straße und Schiene) tragen alle Gebietskörperschaften die Verantwortung. Nach dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald (RRÖP) [22, 23] ist es das Ziel, die weitere Siedlungsentwicklung auf eine stärkere Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln auszurichten. Die Planung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sowie die Einrichtung und Erweiterung von Schulstandorten muss die Anbindung durch den ÖPNV (SPNV und ÖSPV) berücksichtigen. Dies ist nur durch ein entsprechendes Angebot auf Seiten des ÖPNV möglich.

Das bedeutet für den ländlichen Raum die Notwendigkeit von Schnellverkehrslinien, die eine Anbindung der Grundzentren an die Kreisstadt ermöglichen, sowie flächendeckende Linien mit entsprechenden Verknüpfungspunkten. Als alternative Bedienungsform ist das Anruf-Sammel-Taxi (AST) zu nennen. Bahnparallele Busverbindungen sind zu vermeiden, um somit die Aufrechterhaltung der noch bestehenden Schienenstrecken sicherzustellen.

Im Rahmen der Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplans ist im Kapitel "Verkehrsnetzgestaltung" ein funktionales Netz für den öffentlichen Verkehr entwickelt worden [35]. Dieses ÖPNV-Netz bildet die Grundlage für die ÖPNV-Netz-Konzeption des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis (Unterlage 5.1).

Der öffentliche Personennahverkehr muss für die Menschen, insbesondere für die Pendler, attraktiv gemacht werden, damit sie von ihrem PKW auf Bus und Bahn umsteigen. Zur Attraktivitätssteigerung gehören

- ein möglichst dichtes und regelmäßiges Fahrtenangebot,
- kurze Fahrzeiten,
- überschaubare Fahrpläne sowie
- eine attraktive Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen.

Damit die Nutzung des ÖPNV auch für mobilitätsbehinderte Fahrgäste attraktiver wird, sieht der Westerwaldkreis vor, bei Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV bereits im Planungsstadium Vertreter von Behindertenverbänden einzubinden. Ziel ist das Erreichen einer weitgehenden Barrierefreiheit.

Mit dem ICE-RegioBahnhof Montabaur erhält die Kreisstadt eine Anbindung an das europäische Schienennetz. Für die weitere Entwicklung der Region ist eine Anbindung des Umlandes an den neuen ICE-RegioBahnhof unerlässlich. Diese Verknüpfung muss nicht nur durch eine gute Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr sondern auch durch den ÖPNV sichergestellt werden.

3.1.2 Regionale Zielvorgaben

Die maßgebenden politischen Zielvorgaben aus den Leitlinien des NVG (§ 3) und des Kreises wurden bereits in Abschnitt 2.1.3 erläutert.

Weitere Zielvorgaben sind:

- Gewährleistung der Erreichbarkeit der zentralen Orte,
- Weiterentwicklung eines hierarchischen Netzes im öffentlichen Personennahverkehr (SPNV/schienengleiche Busverkehre; regionale Busverkehre; lokale Busverkehre),
- Transparenz der Linienführungen,
- Direktverbindungen zwischen VG-Sitzen, anderen wichtigen Orten und der Kreisstadt Montabaur,
- Direktverbindungen von allen Ortsgemeinden zum jeweiligen Verbandsgemeindesitz,
- Ausrichtung auf vorhandenen SPNV,
- Reduzierung der Beförderungszeiten,
- Erhaltung vorhandener Bedarfsverkehre (AST) (§ 5 Abs. 2 NVG), Ausweisung dieser in übergeordneten Fahrplänen, wo möglich ergänzen und einführen.

Bei Umsetzung dieser Zielvorgaben sind die landesgrenzen- und kreisgrenzen-überschreitenden Linienverkehre zu beachten. Abstimmungsgespräche zwischen den Aufgabenträgern sind unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen zu führen.

Nach [35] soll sich der weitere Ausbau der Verkehrswege an der funktionalen Gliederung der Verkehrsnetze orientieren. Bei der funktionalen Gliederung der Verkehrsnetze werden sechs Stufen von Verbindungsfunktionen unterschieden (Tab. 3-1).

3.1.3 Abschätzung zukünftiger verkehrlicher Entwicklungen

Das Mobilitätsverhalten des Menschen wird hauptsächlich von zwei grundlegenden Faktoren beeinflusst [7]:

- von der Zeit, die er bereit ist, für Mobilität zu opfern sowie
- vom Anteil des verfügbaren Einkommens, den er bereit ist, für Mobilität auszugeben.

Der durchschnittliche tägliche Zeitaufwand beträgt, unabhängig vom verfügbaren Verkehrsmittel, ca. 75 Minuten. Mit schnelleren Verkehrsmitteln sind jedoch in den letzten Jahren die dabei zurückgelegten Entfernungen auf ca. 50 km pro Person und Tag gestiegen.

Laut Shell-Studie [7] werden in Industrieländern etwa 25 % aller Fahrten im Berufsverkehr durchgeführt, 10 % sind Geschäftsreisen und 5 % Fahrten zur Ausbildungsstätte. Die verbleibenden rund 60 % aller Fahrten (mit steigender Tendenz) werden für private Zwecke unternommen. Der Anteil des Pkw an der Gesamtverkehrsleistung beträgt etwa 80 %.

Die Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist Grundlage für die Angebotsentwicklung des ÖPNV und SPNV. Als entscheidende Basisgröße zur Abschätzung der Gesamtnachfrage dient die Einwohnerzahl. Weitere nachfragebestimmende Größen sind Arbeitsplatz- und Schulangebot. Die sich daraus ergebenden Pendlerzahlen für den Westerwaldkreis sind bereits in Tab. 2-1 dargestellt worden.

Wie bereits bekannt beträgt die Nachfrage in diesem Raum ca. 0,21 Fahrten pro Einwohner und Werktag an Schultagen. Damit ergibt sich ein Einnahmenvolumen im öffentlichen Personennahverkehr, inklusive Defizitausgleich des Schülerverkehrs und der Busleistungen des SPNV-Nord, von ca. 8,3 Mio. EUR/Jahr (Unterlage 1.3).

| | |
|------------------------------------|----------------------|
| Verkehrsleistung (Fahrscheine) | 7.000.000 EUR |
| Defizitausgleich Schülerverkehr | 770.000 EUR |
| SPNV-Nord (RegioLinie 3116) | 560.000 EUR |
| Gesamt | 8.330.000 EUR |

*Tab. 3-1: ÖPNV-Einnahmen im Westerwaldkreis,
Basis: 202.000 EW, davon 20.000 Schüler*

Die Einnahmen der erbrachten Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen betragen im Westen der Bundesrepublik Deutschland etwa 1,50 EUR/Wg-km. Da im Westerwaldkreis – abweichend von den übrigen Landkreisen – bis zum Zeitpunkt des Verbundstarts keine Betriebskostenzuschüsse gezahlt werden (abgesehen vom Defizitausgleich des Schüler- und Ausbildungsverkehrs) werden die Einnahmen den Kosten für die Erbringung der Betriebsleistung gleichgesetzt. Somit ergibt sich eine finanzierbare Betriebsleistung im ÖSPV von ca. 5,6 Mio. Wg-km/Jahr.

Auf der Basis der im ÖPNV-Konzept [17] angegebenen Fahrplanleistungen im Westerwaldkreis werden inklusive RegioBus und Schülerverkehr ca. 4,35 Mio. Wg-km/Jahr gefahren (Unterlage 1.3).

Für den Raum Westerwaldkreis ergibt die Abschätzung der Angebote eine akzeptable Übereinstimmung zwischen Verkehrseinnahmen und Betriebskosten.

Im Landesverkehrsprogramm [25] wird für Rheinland-Pfalz aufgrund der positiven Erfahrungen im mit dem Rheinland-Pfalz-Takt ein Zunahme von ÖPNV-Fahrten bis zum Jahre 2010 um insgesamt 12 % prognostiziert.

| | 1997 | 2010 | Veränderung [%] |
|--|-------|-------|-----------------|
| Schienenpersonennahverkehr SPNV | 46,3 | 61,4 | + 33 |
| Öffentlicher Straßenpersonenverkehr ÖSPV | 254,3 | 276,5 | + 9 |
| Summe | 300,6 | 337,9 | + 12 |

Tab. 3-2: Prognose der Entwicklung des ÖPNV 1997 im Rheinland-Pfalz-Takt in Mio. Personenfahrten pro Jahr [25]

Diese Prognose gilt für das gesamte Bundesland. Sie unterstellt, dass weiterhin eine erfolgreiche Ausweitung des Rheinland-Pfalz-Taktes stattfindet. Für den Westerwaldkreis wird eine differenziertere Betrachtung durchgeführt.

Für die Region Mittelrhein-Westerwald wird nach der Prognose der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald von einem Bevölkerungszuwachs von 1,22 Mio. Einwohner im Jahr 1993 auf 1,35 Mio. Einwohner im Jahr 2008 ausgegangen (+ 11 %). Der Geburtenrückgang von 43.000 wird dabei durch den positiven Wanderungssaldo von 163.000 Einwohner kompensiert.

Für den Westerwaldkreis wird ebenfalls eine positive Bevölkerungsentwicklung aufgrund von Wanderungsgewinnen (im Zeitraum 1994/2008 Geburtenrückgang 2.909 und Wanderungsgewinn 29.713 Einwohner) prognostiziert. Die Bevölkerungsprognose für den Kreis im Jahr 2008 lautet 216.661 Einwohner. Das entspricht einer Wachstumsrate im Zeitraum 1995/2008 von + 12 %.

Neuere Zahlen korrigieren diese Prognose nach unten. Basierend auf der Einwohnerentwicklung im Westerwaldkreis bis zum 31.12.99 wird bis 2010 ein Einwohnerzuwachs von lediglich 4 % erwartet. Demnach liegt die Einwohnerzahl des Westerwaldkreises im Jahre 2010 bei etwa 210.000 Einwohnern.

Eine weitere Bezugsgröße, die in die Nachfrageentwicklung des ÖPNV mit einbezogen wird, ist die Motorisierung. Nach einer Prognose von Shell [7] ist mit einem weiteren Anstieg der PKW-Dichte zu rechnen, so dass im Jahr 2020 je nach Prognose-Szenario ein Motorisierungsgrad von etwa 710 bis 750 Pkw pro 1.000 EW erreicht wäre. Im Westerwaldkreis nimmt zudem die Anzahl der mangels entsprechender Alternativen an den ÖPNV gebundenen Menschen stetig ab (da praktisch jede Frau und jeder Mann über 18 einen Führerschein erwirbt).

Bezüglich des Modal Splits (vergleiche Abschnitt 2.2.10) hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Untersuchungen durchgeführt. Diese zeigten, dass nur 7 % der Flächenbewohner den ÖPNV nutzen, während 43 % ihren Weg als Fahrer in einem PKW und 13 % als Mitfahrer zurücklegen. Pro Tag werden durchschnittlich drei Viertel der Privat-Pkw in der Fläche in Betrieb genommen. 2,5 Fahrten werden pro Tag und PKW in der Fläche unternommen, wobei die Zahl der Mitfahrer 0,3 beträgt. Die meisten Fahrten (59 %) werden in der Freizeit und zu Versorgungszwecken getätigt. Nach dieser Untersuchung werden bei über der Hälfte der Fahrten im Binnenverkehr in der Region die PKW aus subjektiven Gründen genutzt. Von diesen prinzipiell disponiblen Fahrten könnten 25 % durch den ÖPNV ersetzt werden [47].

Dies würde die gegenwärtige ÖPNV-Nutzung um ca. 33 % steigern [47]. In einer Befragung entschieden sich im Falle eines Konfliktes in der Verkehrsplanung 87 % der Flächenbewohner für eine Bevorzugung des ÖPNV und würden eine Benachteiligung des PKW in Kauf nehmen.

Mit diesen Angaben kann eine Abschätzung der zu erwartenden Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises vorgenommen werden. Dabei werden 2 Fälle bei verschiedenen möglichen Entwicklungen betrachtet. Das 1. Szenario beruht auf Erfahrungswerten der Verkehrsunternehmen im Westerwaldkreis, nach denen 85 % der Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln im Ausbildungsverkehr stattfinden. Das 2. Szenario beruht auf den Zahlen der Volkszählung 1987 sowie den Ergebnissen aus [32], nach denen insgesamt 85 % der Fahrten dem Ausbildungs- und Berufsverkehr zuzuordnen sind.

Szenario 1: Die ÖPNV-Nutzung setzt sich zusammen aus
85 % Ausbildungspendlern,
10 % Berufspendlern und
5 % Sonstige (Versorgungs- und Freizeitverkehr).

Szenario 2: Der Anteil des Ausbildungs- und Berufsverkehrs beträgt 85 %; insgesamt setzen sich die ÖPNV-Fahrten zusammen aus

68 % Ausbildungspendlern,
17 % Berufspendlern und
15 % Sonstige (Versorgungs- und Freizeitverkehr).

Aufgrund der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur ist mit einer abnehmenden Zahl von Schülern zu rechnen. Bereits im Schuljahr 2001/2002 werden rückläufige Zahlen von Schulanfängern registriert [52]. Diese Entwicklung bewirkt jedoch keine Einsparungen im Schülerverkehr, da der Westerwaldkreis eine Regelung getroffen hat, dass im Schülerverkehr maximal 50 % der Stehplätze belegt werden dürfen (vgl. Abschnitt 3.14).

Um eine Spannweite von möglichen Entwicklungen zu untersuchen, wird zum einen

- die schlechteste Entwicklung: die Schülerzahlen gehen um 20 % zurück, während die Zahl der Berufspendler und sonstigen Fahrgäste gleich bleibt

und zum anderen

- die beste Entwicklung: die Zahl der Schüler bleibt auf dem heutigen Niveau. Durch Attraktivitätssteigerung können 33 % mehr Pendler und sonstige Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden

betrachtet.

Erfahrungen in anderen Verkehrsverbänden haben gezeigt, dass durch die Einführung eines Verbundtarifs mit einer einheitlichen, einfachen Tarifstruktur neue Fahrgäste gewonnen werden können. Daher wird als ein Szenario angenommen, dass es durch die Einführung des VRM einen Fahrgastzuwachs von mindestens 10 % geben wird.

| | | | | schlechteste Entwicklung Rückgang der Schülerzahlen um 20% | | beste Entwicklung Zunahme der Pendler und sonstigen Nutzer um 33% | |
|---|-------------|-------------|-------------|--|-------------|---|-------------|
| | | Szenario 1 | Szenario 2 | Szenario 1 | Szenario 2 | Szenario 1 | Szenario 2 |
| Ausbildungspendler | | 85% | 86% | 68% | 54% | 85% | 68% |
| Berufspendler | | 10% | 17% | 10% | 17% | 13 % | 23% |
| Sonstige | | 5% | 15% | 5% | 15% | 7% | 20% |
| Summe | | 100% | 100% | 83% | 86% | 105% | 111% |
| ÖV-Fahrten [Fahrten/EW u. Werktag an Schultagen] | ohne VRM | 0,21 | 0,21 | 0,17 | 0,18 | 0,22 | 0,23 |
| | mit VRM* | 0,23 | 0,23 | 0,19 | 0,20 | 0,24 | 0,26 |
| * Steigerung durch Einführung des VRM um 10 % | | | | | | | |

Tab. 3-3: Abschätzung der zukünftigen Nachfrage

Fazit

Die Tabelle zeigt die Bandbreite der möglichen Entwicklungen im Westerwaldkreis. Im schlechtesten Fall (Szenario 1, Rückgang der Schülerzahlen, kein Beitritt zum VRM) sinkt die Anzahl der ÖPNV-Fahrten pro Einwohner von 0,21 auf 0,17. Greifen jedoch die Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots und zur Steigerung der Attraktivität, so kann im günstigsten Fall mit 0,26 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner gerechnet werden.

Um die Verkehrsnachfrage stabil zu halten und möglichst zu steigern, sind größte Anstrengungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und gleichzeitig reduzierende Maßnahmen beim MIV (Push-Pull-Effekt) notwendig. Es sollten Konzepte entwickelt werden, um die heutigen Schüler so angenehm und komfortabel wie möglich zu befördern, damit diese als zukünftige Berufspendler auch weiterhin den ÖPNV nutzen wollen.

3.2 Netz des zukünftigen ÖPNV

Grundlagen

Der Nahverkehrsplan hat u.a. die Aufgabe, die Vorgaben des RROP hinsichtlich der Verkehrsstrukturen auf den Westerwaldkreis zu übertragen. Aus diesem Grund kann im Nahverkehrsplan keine genaue Linienführung im Netz des zukünftigen ÖPNV angegeben werden, sondern es sind die wichtigen Verkehrsachsen innerhalb des Westerwaldkreises für den zukünftigen ÖPNV festzulegen. Die Umsetzung dieser Verkehrsachsen erfordert nochmals eine gesonderte Planung, die nur unter der Beteiligung der betroffenen Verkehrsunternehmen und unter Beachtung des vorhandenen Konzessionsrechtes sowie des geltenden PBefG vorgenommen werden kann. Zusätzlich sind bei regionalen Busverkehren die VRM-GmbH und/oder der Zweckverband SPNV-Nord zu beteiligen.

| Landesentwicklungsprogramm III | | RROP (Entwurf 08/2000) | |
|--------------------------------|----------------------------------|------------------------|--------------|
| I | großräumig | I a | kontinental |
| | | I b | großräumig |
| II | überregional | II | überregional |
| III | Bahn und Bus besonderer Qualität | III | regional |
| IV | Bus besonderer Qualität | IV a | nahräumig |
| | | IV b | kleinräumig |

Tab. 3-1: Verbindungsfunktionsstufen im öffentlichen Verkehrsnetz [26]

Entsprechend den Verbindungsfunktionen wird das Nahverkehrsnetz des Westerwaldkreises gegliedert in

- Primärnetz oder Verkehrsnetz 1. Grades – großräumig, überregional und regional,
- Sekundärnetz oder Verkehrsnetz 2. Grades – nahräumig und
- Tertiärnetz oder Verkehrsnetz 3. Grades – kleinräumig.

Im Primärnetz werden die Verbandsgemeindesitze (Grund- und Mittelzentren) mit der Kreisstadt (Mittelzentrum) sowie dem dazugehörigen Oberzentrum verbunden. Dabei sollen zentrale Orte im und außerhalb des Kreisgebietes, soweit im Verkehrsraum Westerwald möglich, über die Schiene mittels SPNV als übergeordnetes Verkehrssystem angebunden werden. Hierbei sind auch andere wichtige Orte (besonders tragfähige Gemeinden) nach Möglichkeit zu berücksichtigen, die aufgrund ihrer Einwohnerzahl, überörtlich bedeutsamer Infrastruktur (Krankenhaus, Altenheim etc.) oder Arbeits- und Ausbildungsstätten über ein entsprechendes ÖPNV-Potential verfügen sollten.

Wenn keine geeignete Eisenbahnverbindung zur Verfügung steht, übernimmt diese Aufgabe der regionale Busverkehr (Schienenergänzungsverkehr, SEV).

Regel-Betriebsform ist der Linienbetrieb mit leichten Nahverkehrsbetriebswagen (LNT) bzw. Standard-Linienbussen (StLB). Die Linien werden möglichst direkt geführt. Dabei kann es in Einzelfällen zu einer bedarfsabhängigen Linienabweichung kommen, um benachbarte Orte mit einzubeziehen.

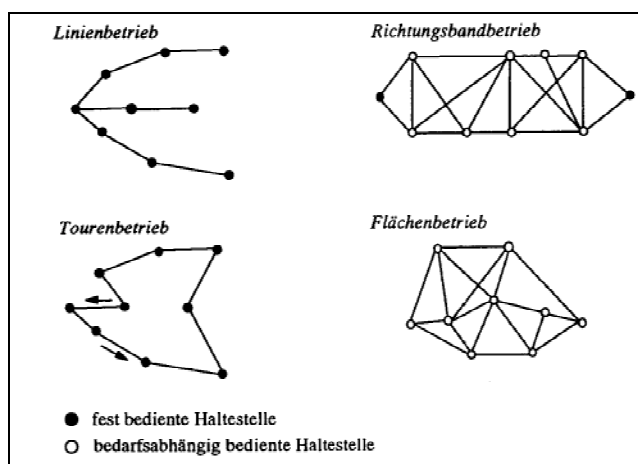


Abb. 3-1: Betriebsformen [13]

Im Sekundärnetz werden die Orte im Umland der Grundzentren mit dem jeweiligen Zentrum verbunden. Dadurch erfolgt gleichzeitig eine Anbindung dieser Orte an das Primärnetz. Regel-Betriebsform könnte der korridorförmige Richtungsbandbetrieb sein [13]. In Abhängigkeit des Betriebsumlaufplanes des Verkehrsunternehmens empfiehlt sich für diese Betriebsform der Midibus (8 bis 10 m Länge) oder ggf. ein Kleinbus (bis 8 m Länge) – s. Unterlage 8.2 VV GVFG/FAG Abschnitte 2.3.1 und 6.1.6.

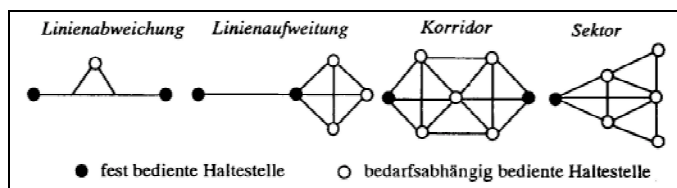


Abb. 3-2: Ausprägungen von Richtungsbändern [13]

Im Tertiärnetz erfolgt sowohl die Anbindungen der Ortsgemeinden an den jeweiligen Verbandsgemeindesitz als auch die innergemeindliche Erschließung der zentralen Orte, bei der die einzelnen Gemeindeteile mit dem Hauptort verbunden werden (Stadtbusverkehre). In diese Verbindung können auch Orte anderer Gemeinden im Umland mit einbezogen werden (Verbindungsfunktionsstufe VI).

Regel-Betriebsform ist das sektorale Richtungsband [13]. In Abhängigkeit der Nachfrage und des Betriebsumlaufplanes empfiehlt sich für diese Betriebsform ein Kleinbus (s. Unterlage 8.2).

Schiennenpersonennahverkehr - SPNV

Entsprechend den infrastrukturellen Gegebenheiten der Schiene im Westerwaldkreis kann diese nur durch die Unterstützung gleichgestellter Buslinien (RegioBus) die Rückgratfunktion des ÖPNV im Landkreis übernehmen. Die Weiterentwicklung des Angebotes für den Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Westerwald orientiert sich am Konzept des integralen Taktfahrplanes (ITF). Die Sicherung vorhandener Eisenbahninfrastruktur wird in Zusammenarbeit mit dem Land im Rahmen der Möglichkeiten vom Westerwaldkreis nachdrücklich unterstützt, um sich eine Option auf zukünftige Verkehrsangebote auf diesen Strecken offen zuhalten.

Der vorhandene SPNV-Betrieb auf der Oberwesterwaldbahn Au - Altenkirchen - Limburg (KBS 461) ist zu sichern und durch die Beachtung der Pendlerbeziehungen aus dem nördlichen Westerwaldkreis in Richtung Landkreis Altenkirchen zu stärken. Eine Reaktivierung der Brexetalbahn Neuwied – Engers – Höhr-Grenzhausen – Siershahn wird sich nach der laufenden Ausschreibung entscheiden (vgl. Abschnitt 2.2.1).

Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr - ÖSPV

Das typische Flächenverkehrsmittel für die ÖPNV-Netzgestaltung im ländlichen Raum ist der Omnibus (Bus). Die wichtigsten verkehrlichen Kriterien für die Wahl der günstigsten Netzgestaltung sind:

- optimale Erreichung der wichtigsten Ziele in Direktfahrt, d.h. die Hierarchie der "zentralen Orte" Grundzentrum, Mittelzentrum und Oberzentrum aus der Raumordnung ist auch hier beizubehalten.
- kurze Fahrtzeiten zwischen Quelle und Ziel (vgl. Abschnitt 2.3.3) d.h. ein günstiges Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu IV - am besten im Verhältnis 1:1.
- kurze Reisezeiten trotz Umsteigens, Erreichung der wichtigsten Ziele über mehrere Linienwege (bei Störungen) und
- eine bedarfsorientierte Fahrt durch Siedlungsschwerpunkte (Wohnen, Arbeiten, Versorgung), d.h. ÖPNV-Planung sollte Bestandteil der Bauleitplanung (auf der Ebene der Flächennutzungsplanung) werden.

Wenn die Verkehrsnachfrage keine oder nur eine schwach ausgeprägte räumliche Struktur aufweist, kann die Bedienung auch im Flächenbetrieb erfolgen [13]. Eine Sonderform stellt der Tourenbetrieb dar, der vor allem beim Schülerverkehr angewendet wird.

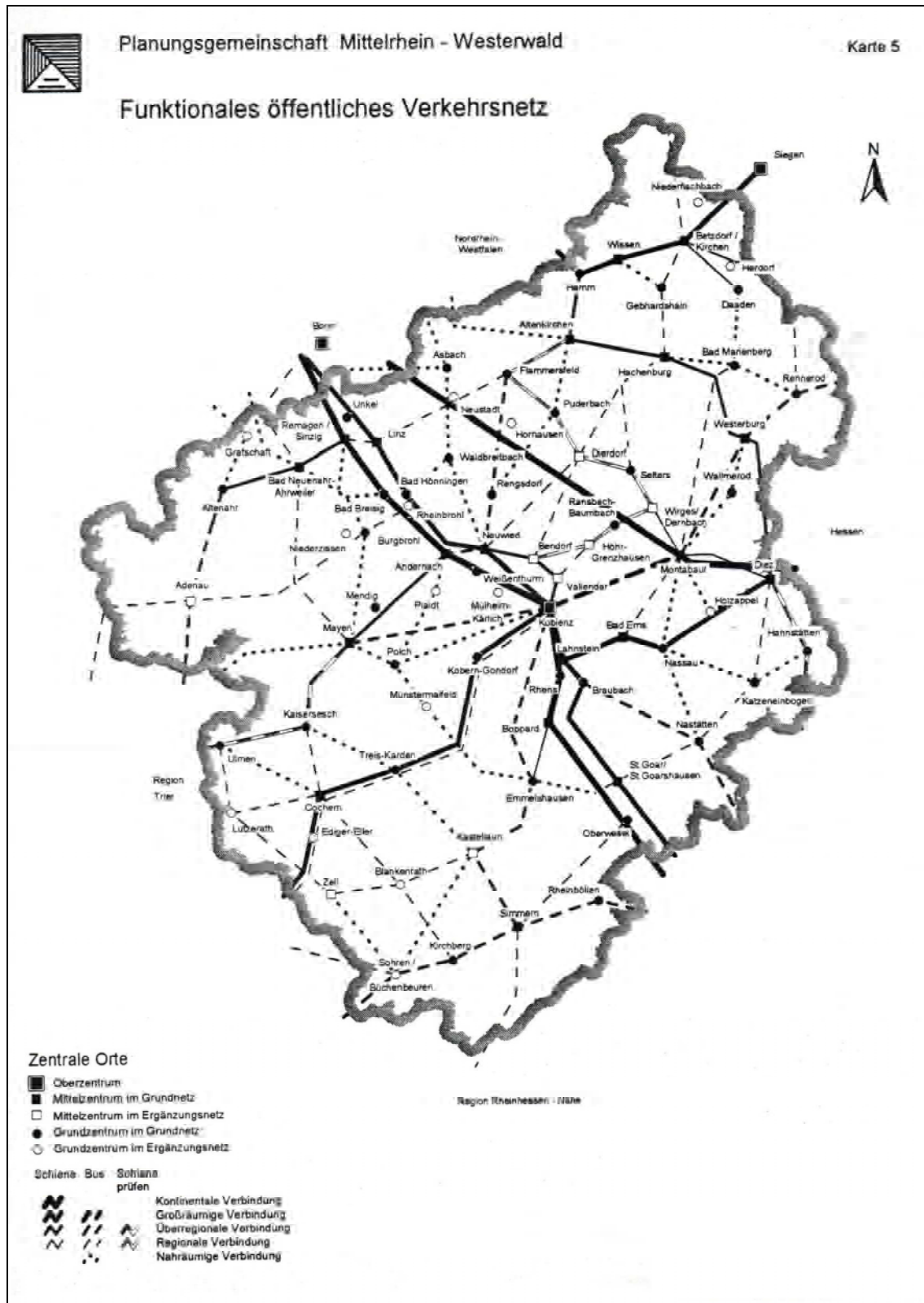


Abb. 3-3: Funktionales ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Stand Juli 2000 [35]

ÖPNV-Netz im Westerwaldkreis

Mit der Inbetriebnahme der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main erhält der Westerwaldkreis Anschluss an eine europäische Verbindung. Der neue ICE-RegioBahnhof Montabaur sowie für Teile des Westerwaldkreises auch der ICE-Bahnhof in Limburg stellen die Verknüpfungspunkte zwischen Nah- und Fernverkehr dar. Gleichzeitig übernimmt insbesondere der ICE-RegioBahnhof Montabaur die Funktion eines Verknüpfungsbahnhofs für verschiedene Nahverkehrslinien. Die Einbindung des ICE-RegioBahnhofs in das Netzkonzept für den ÖPNV im Westerwaldkreis ist daher erforderlich.

Das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs des Westerwaldkreises ist hierarchisch gegliedert. Es werden die folgende Netzebenen vorgegeben:

- Primärnetz (SPNV und Regionale Busverkehre, soweit diese eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen (Schienenergänzungsverkehre gemäß § 6 Abs. 9 NVG));
- Sekundärnetz (Hauptlinie des ÖPNV im ländlichen Raum, überwiegend zur Verbindung der zentralen Orte) und
- Tertiärnetz (Nebenlinie des ÖPNV zur Anbindung von Gemeinden an die Grundzentren nach dem Prinzip der „differenzierten Bedienung“ sowie in-gemeindliche Verbindungen).

Das Primärnetz berücksichtigt die „großräumigen, überregionalen und regionalen Verbindungen“ aus dem funktionalen ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft (Tab. 3-1). Das Sekundärnetz folgt den „nahräumigen Verbindungen“. Über das Tertiärnetz sollen die einzelnen Ortsgemeinden an den Sitz ihrer jeweiligen Verbandsgemeinde angebunden werden. Zusätzlich müssen die Verbindungen aus den einzelnen Ortsgemeinden zu dem bevorzugten Zielort, welcher zur Deckung des täglichen Bedarfes dient, verbunden sein.

Primärnetz

Um einem Verkehrsunternehmen bei der Festlegung der genauen Linienführung Spielraum zu lassen, kann im Nahverkehrsplan nur eine Linienstruktur vorgegeben werden. Diese Linienstruktur orientiert sich an den Vorgaben aus dem übergeordneten regionalen Raumordnungsplan. Dabei kann die Festlegung einer Linienstruktur im Westerwaldkreis nicht an den Kreisgrenzen aufhören. Sie muss die wichtigen zentralen Orte der benachbarten Kreise beinhalten. Es werden für den Westerwaldkreis folgende Verkehrsachsen, die das Primärnetz bilden, festgelegt (Unterlage 5.1):

- Altenkirchen - Hachenburg - Westerburg - Limburg,
- Montabaur - Limburg,
- Montabaur - Neuhäusel - Koblenz,

- Montabaur - Meudt - Wallmerod - Westerburg - Rennerod - Lahn-Dill-Kreis (Herborn),
- Westerburg - Höhn - Bad Marienberg - Landkreis Altenkirchen/Siegen (Daaden - Betzdorf - Siegen),
- Montabaur - Wirges - Ransbach-Baumbach - Höhr-Grenzhausen - Bendorf - Koblenz,
- Montabaur - Selters - Herschbach - Höchstenbach - Hachenburg,
- Selters - Dierdorf - Puderbach - Altenkirchen.

Die starke Ausrichtung der meisten Verkehrsbeziehungen auf Montabaur berücksichtigt deren Status als Kreisstadt und trägt auch den Folgen des ICE-RegioBahnhofs (Verknüpfungspunkt unterschiedlicher Verkehrsträger) Rechnung. Außerdem ist ein Teil der Verkehre nach Montabaur nur "Durchgangsverkehr" auf dem Weg zu weiteren zentralen Orten. Daher lässt sich die "Montabaur-Orientierung" des Primärnetzes trotz des nur 7 % Bevölkerungsanteils der Stadt Montabaur am Westerwaldkreis nachvollziehen.

Die Verkehrsachsen sichern die Anbindung der einzelnen Verbandsgemeinden an die Kreisstadt und gleichzeitig an das dazugehörige Oberzentrum Koblenz. Im nördlichen Teil des Westerwaldkreises sind die wichtigen Verkehrsbeziehungen in das benachbarte Nordrhein-Westfalen bzw. Hessen berücksichtigt.

An den Schnittpunkten dieser Verkehrsachsen entstehen die Verknüpfungspunkte (siehe Abschnitt 3.4).

Die Verkehrsachsen als Primärnetz des ÖPNV stellen die wichtigen Verbindungen zwischen den zentralen Orten des Kreises bzw. über die Kreisgrenzen hinaus dar. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass für Teile des Kreises nicht Koblenz das bevorzugte Oberzentrum darstellt. Beispielsweise wird Siegen über Betzdorf an den Kreis angebunden.

Der Betrieb auf dem Primärnetz sollte vorzugsweise mittels SPNV durchgeführt werden. Allerdings stehen nicht auf allen Achsen Schienenstrecken bzw. derzeit mit SPNV betriebene Schienenstrecken zur Verfügung. Aus diesem Grund werden auf diesen Achsen Buslinien (RegioBus) vorgesehen, welche die schienengleiche Aufgabe übernehmen.

Gegenüber der Netzkonzeption des ersten Nahverkehrsplans für den Westerwaldkreis [21] haben sich im Rahmen der Fortschreibung Änderungen ergeben, die hauptsächlich auf den Linienführungen der zwischenzeitlich in Betrieb genommenen bzw. geplanten RegioLinien beruhen. So führt die Verbindung von Montabaur nach Westerburg (RegioLinie 3116) nun über Meudt statt über Langenhahn.

| Verkehrsachse | Linie | Bemerkung |
|---|------------------------------|---|
| Altenkirchen – Hachenburg – Westerburg – Limburg | SPNV KBS 461 | |
| Siershahn – Wirges – Montabaur – Limburg | SPNV KBS 629 | |
| Montabaur – Koblenz | ÖSPV KBS 3116 | RegioBus |
| (Siegen/Herborn –) Rennerod – Westerburg – Montabaur | ÖSPV KBS 3116 | RegioBus |
| (Siegen – Betzdorf – Daaden –) Bad Marienberg – Westerburg | ÖSPV KBS 4235 und 3116 | 4235: Daaden – Bad Marienberg; 3116: RegioBus |
| Montabaur – Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen – Bendorf (– Koblenz/Neuwied) | ÖSPV KBS 6116, 8520, 7/7A | geplante RegioLinie 3100¹⁾ in Abstimmung mit den Linien 6116, 8520 und 7/7A |
| Montabaur – Selters – Herschbach/ Uww. – Höchstebach – Hachenburg | ÖSPV | geplante RegioLinie 3115 in Abstimmung mit den Linien 8160, 8402 und 6117 |
| Altenkirchen – Puderbach – Dierdorf – Selters – Montabaur | | |

1) Montabaur – Höhr-Grenzhausen – Bendorf – Neuwied

Tab. 3-2: Verkehrsachsen im Primärnetz des Westerwaldkreises

Die genannten Kursbuchstrecken sind dem Kreisfahrplan 2000/2001 des Westerwaldkreises sowie den laufenden Planungen [58], [59] entnommen. Alle diese Linien sollen langfristig mit einem Takt bedient werden. Dieser Takt ist dabei der Verkehrsnachfrage anzupassen. Alle diese Linien zusammen übernehmen die Rückgratfunktion des ÖPNV im Westerwaldkreis.

Das vertaktete Angebot auf den in Betrieb befindlichen Strecken des SPNV soll beibehalten werden. Die Erweiterung gemäß dem Konzept des Rheinland-Pfalz-Taktes wird angestrebt.

Die KBS 3116 von Montabaur über Neuhäusel nach Koblenz soll am ICE-RegioBahnhof Montabaur mit der KBS 629 verknüpft werden, um eine Stärkung der Nachfrage auf der Schienenstrecke Siershahn - Montabaur - Limburg und somit die Sicherung für den SPNV erzielen zu können. Der Bahnhof Montabaur muss Kreuzungsbahnhof der KBS 629 werden, d.h. aus beiden Richtungen kommen die Züge gleichzeitig im Bahnhof an – auch wegen der Zubringerfunktion zum ICE. Im Falle einer Reaktivierung der parallel verlaufenden Brexthalbahn Montabaur - Siershahn - Grenzau - Neuwied-Engers - Koblenz mit SPNV könnten die Prioritäten neu festgelegt werden. Dies ist nach den Ergebnissen der laufenden Ausschreibung zu entscheiden.

Damit die Verkehrsachse (Koblenz -) Montabaur - Westerburg - Bad Marienberg - Betzdorf aufgebaut werden kann, muss eine Verknüpfung an der Haltestelle Bad Marienberg, Neuer Weg hergestellt werden (Zusammenlegung der Linien 3116 und 4235). Vom Bahnhof Daaden besteht SPNV-Anschluss Richtung Betzdorf über die KBS 463.

Aufgrund der starken Pendlerbeziehungen zwischen der Verbandsgemeinde Bad Marienberg und dem Kreis Altenkirchen-Ost (siehe Tab. 2-1) wird die Achse Bad Marienberg - Daaden gegenüber der Einstufung der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald als "nahräumige Verbindung" aufgewertet und dem Primärnetz zugeordnet. Laut dem Landesverkehrsprogramm 2000 [25] ist auf dieser Strecke eine RegioLinie vorgesehen.

Der Landkreis Altenkirchen sieht für den Streckenabschnitt Daaden – Langenbach b. Kirburg – Bad Marienberg ebenfalls keine Zuordnung als SPNV-vergleichbare Buslinie vor. Der Westerwaldkreis verbindet aber mit dieser Zuordnung zum Primärnetz neben den im Rahmenangebotsplan (Unterlage 5.2) vorgesehenen Fahrtenpaaren zwei weitere Ziele:

1. Die bessere Anbindung der Verbandsgemeinde Bad Marienberg an die Oberzentren und Universitätsstandorte Koblenz und Siegen sowie
2. die günstige Erreichbarkeit des ICE-RegioBahnhofs in Montabaur aus dem Landkreis Altenkirchen-Ost und dem nördlichen Westerwaldkreis.

Aufgrund der Nachfragestruktur muss die Bedienungshäufigkeit aber nicht notwendigerweise dem klassischen Rheinland-Pfalz-Takt entsprechen, sondern vielmehr sind die Anschlüsse zu den Schienenstrecken in Daaden, Westerburg und Montabaur zu sichern.

Mit der Einrichtung der geplanten RegioLinie 3100 Montabaur – Höhr-Grenzhausen – Bendorf – Neuwied [58] wird ein zusätzliches Verkehrsangebot geschaffen. Die Stadt Ransbach-Baumbach soll nicht in diese RegioLinie eingebunden werden. Dafür werden alle Fahrtenpaare der RMV-Linie 6116 die in Richtung Süden abfahrenden ICE-Züge erreichen. Im Interesse der Fahrgäste sollten auch die 6 Fahrtenpaare der Griesar-Linie 8520 nicht in Wirges enden, sondern erst am 5 km entfernten ICE-RegioBahnhof. Die Verflechtung Kannenbäckerland – Montabaur muss sich in einem vertakteten Gesamtangebot widerspiegeln.

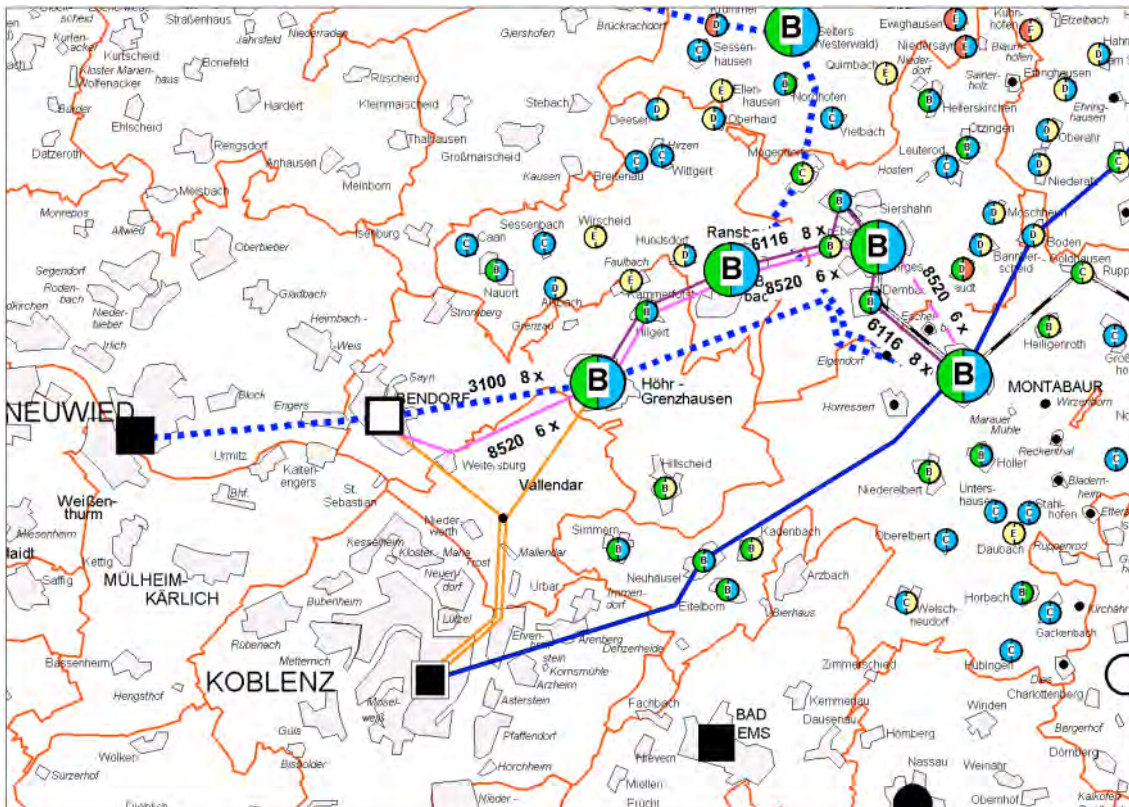


Abb. 3-4: Koordinierung des Angebots im Korridor Höhr-Grenzhausen

Die geplante RegioLinie 3115 Hachenburg – Höchstentbach – Selters – Montabaur [59] übernimmt am Verknüpfungspunkt Selters den Anschlussast Altenkirchen – Puderbach – Dierdorf – Selters nach Montabaur und damit zum ICE-RegioBahnhof. Aufgrund der derzeit nicht zu realisierenden SPNV-Bedienung über die Holzbachbahn (kein Bestandteil der derzeit laufenden Ausschreibung) muss auf diesem Abschnitt der ÖPNV mit Linienbussen betrieben werden.

Einen Schwerpunkt der ÖPNV-Netzkonzeption im Westerwaldkreis bildet die Verkehrsachse Montabaur – Westerburg – Rennerod, die vom RegioBus 3116 bedient wird. Die Linie führt entlang der L 300 von Montabaur über Meudt nach Westerburg. Derzeit nicht angeschlossen an diese Linie ist Wallmerod. Aufgrund seiner Funktion als Verbandsgemeindesitz sollte hier auch eine Erschließung im Primärnetz erfolgen. Die normativ bestehende Verflechtung zwischen Wallmerod und Montabaur wird zur Zeit durch das gute Angebot der Linie 4281 berücksichtigt, das RegioLinien-Qualität besitzt.

Auf dem Abschnitt Westerburg - Rennerod sollte dann auf der bei Weitem zeitlich günstigsten Verbindung über Winnen und Seck gefahren werden. Von Rennerod kann das Oberzentrum Siegen dann entweder

- über Herborn mit Anschluss an den SPNV oder
- direkt über den Flughafen "Siegerland" und Burbach (Grundzentrum in NRW)

angefahren werden. Letztere Variante erschließt ein Gewerbegebiet, welches im Rahmen eines länderübergreifenden Modells (Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz) im Bereich des Flughafens Siegerland angelegt wurde. Mit der RegioLinie 3116 existiert ab Rennerod ein Direktanschluss an den ICE-RegioBahnhof Montabaur.

Damit sind alle zentralen Orte mit Sitz einer Verbandsgemeinde mit Ausnahme von Wallmerod sowie auch alle schulischen und universitären Einrichtungen erreichbar.

Zur Umsetzung der Planungen sind Abstimmungsgespräche zwischen den Interessen des Aufgabenträgers, des Zweckverbandes SPNV-Nord (schienenvergleichbare Busverkehre) und den betroffenen Verkehrsunternehmen erforderlich. Die Ergebnisse dieser Abstimmungsgespräche müssen sich an den Interessen der ÖPNV-Fahrgäste messen lassen.

Mit der Inbetriebnahme der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main ist auch die Umsetzung der

- der RegioLinie 3100 Montabaur – Höhr-Grenzhausen – Bendorf – Neuwied,
- der RMV-Linie 6116 Höhr-Grenzhausen – Ransbach-Baumbach – Wirges – Montabaur (Ankunft und Abfahrt in Montabaur abgestimmt auf ICE-Fahrplan) und
- der RegioLinie 3115 Hachenburg – Höchstenbach – Selters – Montabaur mit Anschluss Altenkirchen – Puderbach – Dierdorf – Selters

kurzfristig zu erwarten. Damit ist das Primärnetz nahezu vollständig mit einem Angebot im Rheinland-Pfalz-Takt umgesetzt. Ausnahmen stellen noch dar

- die Verbindung Bad Marienberg – Daaden sowie
- der Anschluss von Wallmerod an eine RegioLinie.

Sekundärnetz

Die Linien im Sekundärnetz übernehmen die Bedienung der Verkehrskorridore. Dadurch werden die Orte im Umland der Grundzentren mit dem jeweiligen Zentren verbunden. Gleichzeitig erfolgt eine Anbindung dieser Orte an das Primärnetz.

Die Durchführung des Betriebes erfolgt auf folgenden Kursbuchstrecken [19]: 7/7 A, R 24, R 25, 4233, 4236, 4238, 4240, 4281, 4282, 4283, 4284, 4285, 5353, 5420, 5421, 6117, 6118, 6119, 6120, 6125, 598, 8282, 8381, 8390, 8400, 8401, 8403, 8410 und 8420.

Die Linie 4238 verbindet Montabaur mit dem Rhein-Lahn-Kreis.

Die ursprünglich als Schienenersatzverkehr für die Westerwaldquerbahn eingerichtete Linie 4281 übernimmt die Erschließung des Verkehrskorridors Wester-

burg - Meudt - Montabaur, insbesondere die Verbindung VG Wallmerod - Montabaur. Die Überlagerung mehrerer Linienverläufe unter einer Kursbuchstreckenbezeichnung muss entzerrt werden. Die Anbindung von Wallmerod sollte auch über das Primärnetz erfolgen.

Die Bedienungsangebote der Linien 4282 und 5421 sollten auf der wichtigen Achse Wallmerod - Limburg zeitlich so koordiniert werden, dass ein über den Tagesverlauf gleichmäßiges Fahrtenangebot entsteht. Die beiden Linien sollten im Fahrplan zu einer Linie Wallmerod - Limburg zusammengefasst werden. Die Abschnitte Wallmerod - Bilkheim und Wallmerod - Guckheim würden über das Tertiärnetz bedient.

Die Linienführung der Kursbuchstrecke 4283 folgt der früheren Schienenverbindung Hachenburg - Nistertal-Erbach - Bad Marienberg - Fehl-Ritzhausen - Rennerod - Westerburg. Teile der Eisenbahninfrastruktur sind bereits zurückgebaut worden, so dass eine solche SPNV-Linienführung nicht mehr möglich ist. Daher sollte auch zur besseren Begreifbarkeit in der Fahrplandarstellung die Linienführung getrennt werden. Die Kursbuchstrecke 4283 sollte sich unterteilen in

- Hachenburg - Bad Marienberg - Rennerod (KBS 4283 a) und
- Hachenburg - Bad Marienberg - Westerburg (KBS 4283 b).

Bezüglich der Verkehrsachse Hachenburg - Bad Marienberg - Rennerod wird vielfach der Wunsch geäußert, diese Achse dem Primärnetz zuzuordnen. Die Verbindung Hachenburg - Bad Marienberg verbindet ein Mittelzentrum mit einem Grundzentrum und ist somit dem Sekundärnetz zuzuordnen. Der Abschnitt Bad Marienberg - Rennerod verbindet zwei Grundzentren, so dass sich hier ebenfalls die Verbindungsfunktionsstufe IVa ableiten lässt. Im funktionalen ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald [35] ist die gesamte Achse Hachenburg - Bad Marienberg - Rennerod als nähräumige Verbindung eingestuft und wird somit dem Sekundärnetz zugeordnet.

Die Linie 6117 übernimmt auf dem den Abschnitt Dierdorf - Herschbach - Hartenfels die Verkehrsbedienung zum Verknüpfungspunkt und Schulzentrum Dierdorf.

Die ÖPNV-Verbindung Selters - Freilingen - Langenhahn mit Weiterführung nach Westerburg (berufsbildende Schulen) kann aufgrund fehlender Begründungen der regionalen Busverkehre nach § 6 Abs. 9 NVG nicht dem Primärnetz zugeordnet werden. Zwar leistet diese Verkehrsverbindung eine Lückenschlussfunktion zwischen regionalem Busnetz in Selters und Schienennetz in Langenhahn, aber es liegt keine Verbindung zwischen zwei Schienenstrecken mit SPNV-Bedienung vor, und es handelt sich hier um keine Verknüpfung zwischen zentralen Orten. Es wird hier das Grundzentrum Selters mit der Ortsgemeinde Langenhahn, die keine Zentrale-Orte-Funktion besitzt, verbunden. Daher wäre eine Einstufung in die Verbindungsfunktionsstufe IVb - kleinräumig - vorzunehmen. Damit müsste diese ÖPNV-Verbindung im Tertiärnetz ausgewiesen werden. Da aber Langenhahn wegen seiner verkehrsinfrastrukturellen Ge-

gebenheiten ein nähräumiger Verknüpfungspunkt werden soll, kann diese Verkehrsachse dem Sekundärnetz zugeordnet werden. Aufgrund der vielfältigen Weiterfahrmöglichkeiten in Langenhahn in Richtung Westerburg sollte auf eine Durchbindung dieser Linie wegen der Parallelität zu der bestehenden Bahnstrecke verzichtet werden. Da die Linie auf dem Abschnitt Selters - Freilingen für die Firma Auto-Müller und auf dem Abschnitt Freilingen - Langenhahn für die RMV konzessioniert ist, sind hier Abstimmungsgespräche hinsichtlich Nutzungsbedingungen, Fahrplanlagen und schließlich dem einzusetzenden Verkehrsunternehmen zu führen.

Das Bedienungsangebot auf den Linien 6118 und 6119 sollte zeitlich so koordiniert werden, dass die nordwestlichen Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach – insbesondere das als „besonders tragfähige Gemeinde,, ausgewiesene Nauort – über Bedienungsangebote sowohl zum Einkaufsstandort Höhr-Grenzhausen als auch zu ihrem Verwaltungsstandort Ransbach-Baumbach verfügen. Dazu sollte die Linienführung der Linie 6119 generell über Ransbach verlaufen. Die Sicherstellung der Bedienung der Oberhaid-Gemeinden mit Anschluss an die zentralen Orte Ransbach-Baumbach und Selters sollte die Linie 6125 übernehmen.

Die Linie 8282 erschließt den Verkehrskorridor Bad Ems - Neuhäusel - Koblenz. Für diese Linie existiert in Neuhäusel ein Anschluss von und nach Koblenz (RegioBus 3116 und RMV-Linie 6105) und somit an das Primärnetz.

Die Linie 8390 Montabaur - Limburg verläuft parallel zu der Verkehrsachse des Primärnetzes. Diese Linie ist eine bedeutende regionale Verbindung zwischen Montabaur und Diez. Sie ist nicht als schienenparalleler Verkehr zu der KBS 629 zu betrachten, da sie vorrangig die nicht an der Schiene liegenden Orte Görgeshausen, Nentershausen und Nornborn erschließt.

Die Buslinien aus dem nördlichen Westerwaldkreis übernehmen die Anbindung zu den zentralen Orten im Landkreis Altenkirchen (Altenkirchen, Wissen, Betzdorf).

Tertiärnetz

Die Linien des Tertiärnetzes haben die größte Erschließungstiefe. Sie dienen vorrangig den lokalen Verkehrsbeziehungen. Sie sind im Regelfall auf die jeweiligen Verbandsgemeindesitze und zum Teil auch auf die Verknüpfungspunkte ausgerichtet. Aber entsprechend der besonderen Bedeutung für den Schülerverkehr in der Linienführung ist das Tertiärnetz bis in kleinste Ortsteile verzweigt.

Das Bedienungsangebot auf diesen Linien wird fast ausschließlich von der Nachfragestruktur bestimmt. Auf diesen Linien sind fast ausschließlich Schüler zu finden. Deshalb werden die Fahrpläne praktisch vollständig durch die Schul-

anfangs- und -endzeiten bestimmt. Eine Ausrichtung des Angebotes auf die anderen Nachfragegruppen ist eigenwirtschaftlich in der Regel nicht möglich.

Im Raum Hachenburg werden Möglichkeiten gesehen, das Bedienungsangebot räumlich und zeitlich zu optimieren.

Zur Verbindung der Ortsgemeinden mit dem Sitz der jeweiligen Verbandsgemeindeverwaltung - ähnlich wie bereits in der VG Wirges im Fahrplan unter der Linie 6116 abgedruckt - sollte ein Verbandsgemeindebus ein- bis zweimal pro Woche eingesetzt werden. Da alle Sitze der Verbandsgemeinde in das Primärnetz eingegliedert sind, bestehen von hier aus Verbindungsmöglichkeiten zu allen wichtigen zentralen Orten.

Zusammenfassung

Die verschiedenen Teilnetze sollen räumlich und zeitlich so miteinander verknüpft werden, dass zusammenhängende Fahrten über mehrere Teilnetze möglich sind, z.B. Fahrten aus dem Umland eines Grundzentrums in ein Mittelzentrum (Haupteinkaufsorte oder Kreisstadt).

3.3 Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr

An allen Verknüpfungspunkten sollen Flächen für den motorisierten Individualverkehr (P + R, K + R) vorgesehen werden, um den Einzugsbereich der ÖPNV-Haltestellen zu vergrößern. Damit auch der nicht motorisierte Individualverkehr (Radfahrer (B + R) und Fußgänger) einen optimalen Zugang zum ÖPNV erhält, sind Fuß- und Radwege in den Orten entsprechend auszubauen. Fuß- und Radwege können als (kürzeste) Verbindung von Quellen und Zielen durch Wunschlinien (Wunschliniennetz) ermittelt werden. Dieses gilt entsprechend für die zentralen Umsteigeanlagen (vgl. Abschnitt 3.4).

Eine wegweisende Beschilderung zu diesen Schnittstellen ist im Wegenetz eines jeden Verkehrsnetzes vorzusehen.

3.4 Verknüpfungspunkte

Um die Attraktivität zu verbessern und systembedingtes Umsteigen nicht als lästig oder als Zeitverlust zu empfinden, sind besondere Planungen für Verknüpfungspunkte notwendig.

Deshalb sollten bei der Planung von Verknüpfungspunkten drei Bereiche gleichrangig betrachtet und koordiniert werden:

- Verkehr,
- Umfeld und

- Fahrgast (Mensch).

Der Verknüpfungspunkt ist in Abhängigkeit der hier zu verbindenden Verkehrsmittel in ein geeignetes Umfeld zu legen. Dieses Umfeld kann und muss nicht immer im Innenstadtbereich liegen. In Abhängigkeit von Fahrt und Anzahl der zu verknüpfenden Verkehrssysteme und Fahrzeuge wird eine bestimmte Flächengröße benötigt. Auch ist z.B. für die Bildung von Fahrgemeinschaften die Lage des Mitfahrerparkplatzes an Autobahnanschlussstellen (meist abseits der Siedlungsflächen) zu bevorzugen. Dagegen sollte ein Umsteigen auf Verkehrsmittel des Schienenfern- bzw. Schienenpersonennahverkehrs innerhalb von Siedlungsbereichen geschehen.

Die Ausstattungen und Einrichtungen an Verknüpfungspunkten sind abhängig von den Menschen, die diese hauptsächlich benutzen (Nutzergruppen). Die Nutzergruppen sollten zweckmäßigerweise in Berufs- und Ausbildungspendler, Schüler, junge Menschen, alte Menschen und Mobilitätsbehinderte, Frauen und Kinder sowie Touristen eingeteilt werden [23].

Ein wichtiger Aspekt an Verknüpfungspunkten ist darin zu sehen, dass beim Übergang zwischen den Verkehrsmitteln jeder Verkehrsteilnehmer zum Fußgänger wird. Deshalb sind die Belange des Fußgängers am Verknüpfungspunkt im Allgemeinen und auf den Übergangswegen im Speziellen zu priorisieren. Gleichzeitig nimmt der Übergang einen Teil des Reisezeitbudgets in Anspruch und ist deshalb in zeitlicher Hinsicht zu minimieren.

Bei der Gestaltung von Verknüpfungspunkten sind die Belange der Mobilitätsbehinderten besonders zu berücksichtigen. Sie sollen durch eine Entsprechende Ausstattung des Verknüpfungspunktes (Rampen und/oder Aufzüge, möglichst wenig Höhendifferenz) einen möglichst barrierefreien Zugang zum ÖPNV sowie die Möglichkeit zum Übergang zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erhalten. Daher sollten bereits im Planungsprozess Vertreter von Behindertenverbänden beteiligt werden.

An einem Verknüpfungspunkt soll dabei das Umsteigen innerhalb des Primärnetzes für den Fahrgast zeitlich möglich sein. Die Angaben zu Ort und Haltestelle der Verknüpfungspunkte sind der Tab. 3-1 zu entnehmen.

Zentraler Verknüpfungspunkt im Westerwaldkreis wird die Kreisstadt Montabaur. Alle Verkehrsachsen laufen radial auf die Kreisstadt zu. Die Bedeutung dieses Standortes wird durch den ICE-RegioBahnhof sowie die damit zusammenhängenden Maßnahmen im Dienstleistungsbereich (u.a. FOC) weiter gestärkt.

| Verknüpfungspunkte im Westerwaldkreis | | | | | | | |
|---------------------------------------|-------------------------------|---|---|--|---|------------------------------|--|
| Ort | Zentrale-Orte-System | ÖV/ÖV | ÖV/IV | Bemerkungen | Haltestelle | Einrichtung | |
| Montabaur | Mittelzentrum im Grundnetz | SPNV 1 Linie RegioBus 3 Linien ÖSPV 20 Linien | A 3 B 49, 255 L 313, 318, 327, 312 | Kreisstadt Verbandsgemeindegemeinschaft Notfallkrankenhaus Schulzentrum ICE-RegioBahnhof | ICE-RegioBahnhof Konrad-Adenauer-Platz | P+R K+R B+R B+R | |
| Westerburg | Mittelzentrum im Grundnetz | SPNV 1 Linie RegioBus 1 Linie ÖSPV 6 Linien | L 300, 302, 294, 288 | Verbandsgemeindegemeinschaft, Schulzentrum Neues Bahnhofsumfeld | Bahnhof | P+R K+R B+R | |
| Hachenburg | Mittelzentrum im Grundnetz | SPNV 1 Linie RegioBus 1 Linie ÖSPV 15 Linien | B 413, 414 L 281, 288, 292 | Verbandsgemeindegemeinschaft Notfallkrankenhaus Schulzentrum P+R am Bahnhof Umbau Neumarkt | Bahnhof Neumarkt | P+R K+R B+R B+R | |
| Selters/ (Dierdorf) | Grundzentrum im Grundnetz | RegioBus 1 Linie ÖSPV 7 Linien | L 267, 304 | Verbandsgemeindegemeinschaft Krankenhaus Regionalschule | Markt | P+R K+R B+R | |

Tab. 3-1: Verknüpfungspunkte im Westerwaldkreis

Es ergibt sich die Möglichkeit zusätzliche Verknüpfungspunkte in Westerburg, Hachenburg und Dierdorf/Selters einzurichten.

Die Einrichtung von Verknüpfungspunkten muss in ihrer Zahl aus betrieblichen Gründen (Grenzen bei der Fahrplanabstimmung) begrenzt bleiben. Eine räumliche und zeitliche Koordination ist mengenmäßig nicht beliebig in der Praxis umsetzbar.

Weitere zentrale Umsteigeanlagen sind der Tab. 3-2 zu entnehmen. Im Abschnitt 3.12 sind hierzu zusätzliche Ausführungen gemacht.

| Zentrale Umsteigeanlagen im Westerwaldkreis | | | |
|---|--|--|----------------------------|
| Ort | Zentrale-Orte-System | Haltestellen | Einrichtungen |
| Bad Marienberg | Grundzentrum im Grundnetz; Schulstandort | Neuer Weg (Busbahnhof) | K+R B+R |
| Nistertal – Bad Marienberg | Anbindung des Grundzentrums Bad Marienberg an den SPNV (-> Kreuzungspunkt) | Bahnhof | P+R K+R B+R |
| Höhr-Grenzhausen | Mittelzentrum im Ergänzungsnetz; Schulzentrum | RegioBahnhof Höhr-Grenzhausen ¹ / Schulzentrum | P+R (-> BAB) K+R B+R |
| Langenhahn | Knotenpunkt im Verkehrsnetz | Bahnhof | P+R K+R B+R |
| Neuhäusel | Besonders tragfähige Gemeinde; Grund- und Hauptschule; Knotenpunkt zweier Verkehrsachsen | Verknüpfungspunkt Augst | (P+R) (K+R) B+R |
| Ransbach-Baumbach | Grundzentrum im Grundnetz | Stadthalle (Bahnhof ²) | P+R K+R B+R |
| Rennerod | Grundzentrum im Grundnetz; Schulstandort | Busbahnhof | P+R K+R B+R |
| Wallmerod | Grundzentrum im Grundnetz | Volksbank | K+R B+R ³ |
| Wirges | Mittelzentrum im Ergänzungsnetz; Regionalschule | Mitte | (P+R) K+R B+R |

¹ gemäß städtebaulichem Konzept der Stadt Höhr-Grenzhausen

² bei Reaktivierung des SPNV auf der Brexetalbahn Siershahn - Neuwied-Engers

³ Parkplatz am Plus-Markt

Tab. 3-2: Zentrale Umsteigeanlagen im Westerwaldkreis

ÖPNV-Netzkonzeption, Verknüpfungspunkte und zentrale Umsteigeanlagen im Westerwaldkreis gewährleisten der einzelnen Ortsgemeinde nicht nur eine bessere Anbindung zu dem Sitz der jeweiligen Verbandsgemeinde, sondern auch zur Kreisstadt und den außerhalb der Kreisgrenzen gelegenen Zentren.

3.5 Fahrplangestaltung

Bei der Fahrplangestaltung ist zu unterscheiden zwischen den zentralen Gesichtspunkten für die Verkehrsunternehmen und für die Fahrgäste.

Die bisherige Fahrplangestaltung des Westerwaldkreises ist über viele Jahre hinweg entsprechend den tatsächlichen Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzer, v.a. der Schüler vorgenommen worden. Ziel der zukünftigen Fahrplangestaltung ist es, das Fahrplansystem weiter zu verbessern und zu optimieren, damit den Menschen im Westerwaldkreis mehr Mobilität mit dem ÖPNV angeboten werden kann.

Hierfür ist es notwendig, dass z.B. durch zeitlich erreichbare Anschlussbeziehungen in Rehe zwischen den Linien 4285 und 5353 Fahrten zwischen Rennerod und Herborn und somit auch nach Siegen für die Menschen in diesem Raum angeboten werden können (Tab. 3-1). Dabei muss der betriebliche Aufwand der betroffenen Verkehrsunternehmen und die vorhandene bzw. entstehende Nachfrage entsprechend gewichtet werden. Außerdem sind neue angebotsorientierte Fahrtenpaare, die durch den SPNV-Nord bestellt werden, in das bestehende ÖPNV-Angebot einzugliedern, damit hierfür auch eine adäquate Nachfrage erzielt werden kann.

| Rehe Ort | | | S | |
|-------------|------|-------|-------|---------|
| Rennerod ab | 6:15 | 10:18 | 14:20 | 15:50 |
| 4285 an | 6:28 | 10:30 | 14:25 | 15:58 |
| | S | 5 | S | 1,2,3,4 |
| 5353 ab | 6:43 | 12:16 | 14:10 | 15:21 |
| Herborn an | 7:26 | / | 14:43 | / |

S an Schultagen
 1,2,3,4 Mo bis Do
 5 Fr

Tab. 3-1: *IST-Zustand Umsteigen in Rehe von Linie 4285 auf Linie 5353*

Für die Verkehrsunternehmen gilt, dass zeitliche Parallelfahrten verschiedener Betreiber auf gleichen Relationen zu vermeiden sind, wenn diese Fahrten in einem fast gleichen Zeitraum durchgeführt werden. Das Fahrtenangebot aller Betreiber ist statt dessen zeitlich abzugleichen, nach Möglichkeit zu vertakten und der Nachfrage anzupassen. Im Rahmen dieser Überprüfung ist auch, soweit als möglich, den geänderten Ladenschlusszeiten Rechnung zu tragen.

Ausnahmen gelten für den Schülerverkehr und für den Fall einer entsprechenden Verkehrsnachfrage.

Um die Attraktivität und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV weiter zu steigern, sollten an geeigneten Umsteigehaltstellen die Buslinien aus dem regionalen Umland mit den städtischen Buslinien (u.a. Koblenz und Neuwied) verknüpft werden. Damit können Parallelbedienungen im städtischen ÖPNV-Netz durch Parallelfahrten zwischen regionalen und städtischen Buslinien vermieden werden.

Infolge einer koordinierten Angebotsgestaltung zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen können entweder

- die Betriebskosten reduziert werden oder
- die Angebotsgestaltung verbessert werden.

Die Gestaltung des Fahrplanes für den Fahrgast muss einfach und handhabbar sein. Die Fahrpläne aller ÖPNV-Linien sollten deshalb einem einheitlichen Muster entsprechen sowie mit einem durchgängigen Liniennummersystem versehen sein, welches am Kopf des Verkehrsmittels (Bus oder Zug) wiederzufinden ist.

Der Inhalt in Kreisfahrplan und Aushangfahrplan an den Haltestellen soll sich auf die für den Fahrgast wichtigen Informationen der Abfahrtszeit und Fahrtrichtung sowie wichtiger Anschlussbeziehungen beschränken.

Bei der Gestaltung des Taschenfahrplanes sollte, ohne inhaltliche Abstriche, die Lesbarkeit weiter verbessert werden. Es ist anzustreben, die in den Linienfahrplänen ausgewiesenen Teillinien im Taschenfahrplan gesondert auszuweisen, um die Nachvollziehbarkeit der Linienführung für den Fahrgast zu erhöhen (z.B. KBS 4281).

Freizeit- und Veranstaltungsorientierte Verkehre

Wanderungen im Freizeit- und Erholungsgebiet Westerwald, Veranstaltungen wie Tage der offenen Tür in Museen, Keramikmärkte in Höhr-Grenzhausen oder Ransbach-Baumbach sowie z.B. der Katharinenmarkt in Hachenburg, in den Ferien die Westerwälder Seenplatte oder der Wiesensee sowie das Freibad in Unnau (Pendelverkehr zwischen dem Marien(Hallen-)bad Bad Marienberg und dem Freibad Unnau) und nicht zuletzt die Sitzungen und Umzüge an den Karnevalstagen (Schwerdonnerstag und Rosenmontag) lassen Mobilitätsbedürfnisse der Teilnehmer entstehen. Zur umweltgerechten und sicheren Abwicklung solcher Verkehre sollen auch Angebote im ÖPNV vorgehalten werden.

Bei nicht gemeinnützigen Veranstaltungen sollen grundsätzlich die Veranstalter zur Begleichung etwaiger Defizite herangezogen werden.

Diese oben skizzierten Bedarfsverkehre sind klassische Einsatzgebiete der differenzierten Bedienungsweisen, wie sie in Abschnitt 3.9 ausgeführt werden. Zur Stärkung des Images eines naturverbundenen Tourismus und von Naherholungsgebieten sollen auch Überlegungen und Planungen in dieser Richtung getätigt werden.

Die Verbandsgemeinde Bad Marienberg bietet z.B. seit Mai 2001 für Jugendliche zwischen 12 und 20 Jahren ein „Jugendtaxi“ an. Außerhalb der Bedienzeiten der Busse haben Jugendliche die Möglichkeit, sich mit Taxis der 3 beteiligten Unternehmen zur Disko oder zu Freunden in den Ortschaften der Verbandsgemeinde fahren zu lassen. Der Fahrpreis wird dabei zu 50 % von der Verbandsgemeinde getragen. Aufgrund der positiven Resonanz wird das Jugendtaxi auch im Jahr 2002 weiter betrieben. Die Verbandsgemeinde rechnet für 2002 mit Zuschusskosten von 7500 EUR.

Zusammenfassung

Die Fahrtenangebote und die Gestaltung des Fahrplanes sind im Sinne des ÖPNV-Kunden vorzunehmen. Aus diesem Grund ist von Zeit zu Zeit ein gewisses Feedback über die gesamte Maßnahme notwendig. Hierfür bieten sich Möglichkeiten an wie z.B. eine Anlaufstelle für alle Beschwerden über Unregelmäßigkeiten und Missstände im ÖPNV (Auskunftsstelle, Internet), die der Westerwaldkreis als Aufgabenträger zur Verfügung stellt.

Die Vorgaben für die Angebotsgestaltung ergeben sich somit über die Nachfrage aus bzw. in die einzelnen Orte bzw. über die Nachfrage der verschiedenen Nutzergruppen. Damit ergibt sich die Anzahl der je Richtung verkehrenden Fahrzeuge je Tag, genannt Bedienungshäufigkeit.

3.6 Bedienungshäufigkeit

Die grundsätzliche Bedienung und die Bedienungshäufigkeit eines Ortes ist von der Einwohnerzahl abhängig. Die Grenze der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel liegt allgemein bei 250 Einwohnern. Die Mindestbedienungshäufigkeit liegt bei drei Fahrtenpaaren pro Tag (vgl. Abb. 3-1, S. 104).

Die Grenze von 250 Einwohnern bedeutet aber nicht, dass kleinere Orte von einer ÖPNV-Bedienung ausgeschlossen werden. Die Erschließung dieser Orte mit öffentlichen Verkehrsmitteln ergibt sich in der Regel aufgrund ihrer Lage an einer Buslinie, so dass die Mitbedienung dadurch gesichert ist.

Als langfristiges Ziel wird im Westerwaldkreis angestrebt, dass das ÖPNV-Angebot an Werktagen auf dem Primärnetz mindestens im 60-Minuten-Takt durchgeführt wird (angebotsorientiert). Im Sekundärnetz wird ebenfalls ein 60 Minuten-Takt, mindestens aber ein gleichmäßiges Angebot ohne Bedienungs-

lücken von mehr als 2 Stunden, angestrebt. Hieran auszurichten ist der ÖPNV auf dem Tertiärnetz, der weiterhin nachfrageorientiert betrieben werden soll.

Das Ziel, angebotsorientierten ÖPNV auf dem Primärnetz anzubieten, steht nicht im Widerspruch zu der Vorgabe des Westerwaldkreises, den ÖPNV eigenwirtschaftlich zu betreiben. Die angebotsorientierten Fahrten auf dem Primärnetz werden durch den bestellenden SPNV-Nord finanziert werden.

Das Bedienungsangebot sowie die Bedienungshäufigkeit an Wochenenden orientieren sich an den wichtigen Einkaufsorten für den Westerwaldkreis. Freizeitverkehre (abends, an Wochenenden und touristische Ziele) sollten als Bedarfsverkehre, ggf. auch saisonal beschränkt (Ferienzeiten), mit Vorgabe eines Rahmenfahrplanes angeboten werden (Unterlagen 5.2 und 5.3).

Die in der Unterlage 1.1 angegebenen Fahrtenzahlen geben auf der Basis des Fahrplans 2001/2002 die vorhandenen Gesamtfahrten auf der jeweiligen Kursbuchstrecke an. Zusätzlich sind die wesentlich transparenteren und besser nachvollziehbaren durchgehenden Fahrtenpaare angegeben worden. Die mittelfristig und langfristig geplanten Fahrtenzahlen basieren auf dem Rahmenangebotsplan (Unterlagen 5.2 und 5.3), der gemäss dem in Abschnitt 2.3 erläuterten Konzept der Bedienungsqualität in Abhängigkeit von Motorisierung und Einwohnerzahl entwickelt wurde.

3.7 Taktichte

Um den Fahrplan für den Benutzer möglichst leicht merkbar und übersichtlich zu gestalten, soll vorrangig im Primärnetz mit gleichen Fahrzeugfolgezeiten gefahren werden. Der Rheinland-Pfalz-Takt, der auf den SPNV-Verbindungen und den RegioLinien gefahren wird, sollte auf alle Linien im Primärnetz ausgeweitet werden.

Im Sekundärnetz sollte der Takt möglichst an den Rheinland-Pfalz-Takt angeglichen werden. Der Tagesgrundtakt wird dabei entsprechend den zeitlichen Schwankungen im Fahrgastaufkommen in den Hauptverkehrszeiten verdichtet oder in Schwachverkehrszeiten verdünnt. Wesentlich ist, dass die übergeordneten Anschlüsse, z.B. in Koblenz, Altenkirchen oder Limburg erreicht werden bzw. die Anschlusslinien von geringerer Bedeutung ein Vielfaches der Fahrzeugfolgezeit aufweisen, damit der Anschluss in einer Richtung immer und in der anderen Richtung bei jedem zweiten oder dritten Fahrzeug gegeben ist. Die Einrichtung von Taktverkehren unterliegt jedoch dem Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip.

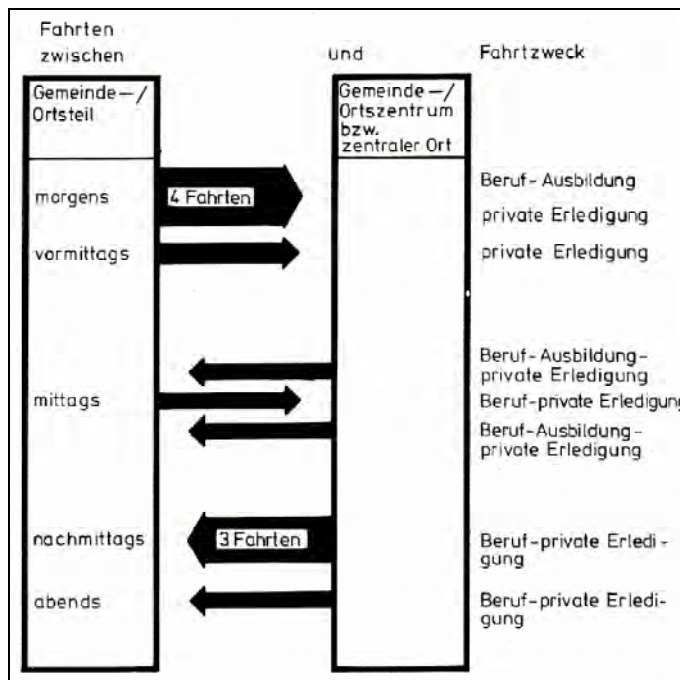


Abb. 3-1: Zeitliche Verteilung der Fahrten, hier 6 Fahrten/(Tag und Richtung) nach [48]

3.8 Anschlussbeziehungen

Die Sicherstellung der Anschlussbeziehungen, vor allem an den Verknüpfungspunkten, hat zum Ziel, die vorhandene Betriebsleistung im Westerwaldkreis so zu optimieren, dass eine verbesserte Verkehrsbedienug entsteht (Vermeidung von Parallelfahrten, Erhöhung der Bedienungshäufigkeit, Taktverkehr). Dabei sind jeweils von dem untergeordneten an das übergeordnete ÖPNV-Netz die Anschlussbeziehungen sicherzustellen, sofern eine Nachfrage besteht. Es sind regelmäßige Anschlüsse anzustreben. Dies gilt insbesondere bei Linien mit geringem Fahrtenangebot. Hier ist besonders die Verbandsgemeinde Hachenburg zu berücksichtigen. Dieses Gebiet verfügt lediglich über ein schwaches ÖPNV-Angebot, so dass die ÖPNV-Nutzer zwingend ihre Anschlussfahrten erreichen müssen, um die wichtigsten Nachfrageziele erreichen zu können.

An den Verknüpfungspunkten im ÖPNV-Netz sind für die jeweiligen Hauptumsteigebeziehungen zwischen zwei Verkehrsmitteln folgende Anschlüsse fahrplanmäßig herzustellen:

- bei gleichem Fahrplankontakt der Linien für alle Fahrten und
- bei unterschiedlichen Fahrplankontakt der Linien für die Fahrten der Linien mit dem geringeren Fahrtenangebot.

Umsteigen ist generell für ÖPNV-Fahrgäste wenig erstrebenswert und nicht attraktiv. Zeitlich koordinierte Anschlussfahrten erhöhen jedoch die Anzahl der erreichbaren Ziele und beeinflussen somit auch die Nachfrage. Im Vordergrund

muss hier stets die Gesamtfahrzeit des ÖPNV-Kunden (Abb. 2-4) stehen. Auf den wichtigen Verkehrsrelationen im Primärnetz sollte höchstens ein Umsteigevorgang zugemutet werden.

Eine Anschlussbeziehung zwischen zwei Verkehrsmitteln ist hergestellt, wenn für die Fahrgäste ohne Berücksichtigung der Umsteigewege die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel fahrplanmäßig in der Hauptverkehrszeit weniger als 10 Minuten und in den übrigen Zeiten unter 20 Minuten beträgt.

Bei Linien mit einem Fahrplantakt bis zu 15 Minuten gilt der Anschluss generell als gegeben.

Diese Aussagen gelten entsprechend für die Sicherungen von Anschlussbeziehungen an zentralen Umsteigeanlagen, sowie den übrigen Bahnhöfen und Haltestellen. So sollte z.B. geprüft werden, inwieweit auch bei einer geringen Nachfrage eine Verbesserung der Anschlussbeziehungen in Rehe zwischen der Linie 4285 und der Linie 5353 mit Anschluss in Herborn an die Schienenstrecke Siegen-Gießen möglich ist.

3.9 Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung (differenzierte Bedienungsweisen)

Eine alternative Verkehrsbedienung kommt da zum Einsatz, wo der Linienbetrieb nicht mehr eigenwirtschaftlich möglich ist und die Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung zu keinem finanzierbaren Ergebnis führt. Um trotzdem das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung abzudecken und ein wirtschaftliches ÖPNV-Angebot (Abb. 3-1) vorhalten zu können, wird das Prinzip der differenzierten Bedienung eingeführt. Der erfolgreiche Einsatz der differenzierten Bedienungsweisen darf aber nicht an ihrer Inanspruchnahme gemessen werden, sondern daran, wie hoch der Aufwand ist, mit dem auch für eine geringe Nachfrage ein Beförderungsangebot noch aufrechterhalten werden kann.

Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung sollten weitgehend in die Fahrpläne des normalen Linienverkehrs integriert und dort gesondert dargestellt werden (z.B. Telefonsymbol ☎ oder 'B' = eine Beförderung erfolgt, wenn sie ihren Fahrtwunsch bis spätestens ... Minuten vor der Abfahrtszeit oder als Voranmeldung unter der Telefonnummer ... angemeldet haben).

Der VDV [44] führt hierzu aus, dass außer der räumlichen Unterteilung in Binnenverkehr, Regionalverkehr, Verkehr in schwach besiedelten Bereichen etc. noch hinsichtlich Fahrtzweck und Zielgruppe unterschieden wird. Die Fahrtzwecke Beruf bzw. Ausbildung stellen beispielsweise andere Ansprüche an Verkehrsangebote als etwa die Fahrtzwecke Einkauf/Versorgung oder Freizeit. Diese unterschiedlichen Nachfragepotentiale ausschließlich durch das traditionelle Einheitsangebot "Linienbus" abzudecken, stößt zunehmend auf Schwierigkeiten sowohl hinsichtlich Akzeptanz durch den Fahrgast als auch bei den

Kosten. Notwendig ist eine Differenzierung des Angebotes in marktgerechte Produkte.

Besonders zur Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots (z.B. zu Schwachlastzeiten) sind alternative Bedienungsformen zu berücksichtigen. Auf dieser Basis ist das AST in der VG Montabaur konzipiert. Hierbei wird die Einbindung der Taxi- und Mietwagenverbände bzw. der örtlichen Taxi- und Mietwagenunternehmen bereits im Planungsprozess empfohlen.

Der ÖPNV kann über den Individualverkehr nur dann Marktanteile hinzugewinnen, wenn Verfügbarkeit, Wagenfolgezeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Komfort deutlich angehoben werden.

Im Westerwaldkreis hat sich die Bedienungsart Anrufsammeltaxi (AST) durchgesetzt (vgl. Abschnitt 2.2.4), zur Kenntlichmachung der Zielgruppe in Bad Marienberg auch als „Jugendtaxi“ bezeichnet. Weitere Formen der alternativen Bedienungsweise sind der Orts- bzw. Stadtbus und der Bürgerbus. Eine Beschreibung dieser Systeme findet sich in [21]. Im Interesse der Fahrgäste ist eine Erweiterung des AST-Angebots besonders zu bedienungsschwachen Zeiten anzustreben.

| AST-Grundangebot Fahrten/Woche | mo-do | | freitags | | samstags | | sonn/feiert. | |
|---|-------|-----|----------|------|----------|------|--------------|------|
| | H | R | H | R | H | R | H | R |
| morgens | 2 | | 2 | | 2 | | | |
| vormittags | 1 | 1-2 | 1 | 1-2 | 1-2 | 1-2 | | |
| mittags | | 1 | | 1 | 0-2 | 1-2 | 5-12 | 5-12 |
| frühnachmittags | 1-2 | 0-1 | 1-2 | 1 | 2-4 | 2-4 | | |
| spätnachmittags | 0-1 | 2 | 0-1 | 2 | | | | |
| abends | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| nachts | | | 0-1 | 1-3 | 0-1 | 2-3 | | |
| wöchentlich | 6-8 | 6-8 | 6-9 | 8-11 | 7-13 | 8-13 | 7-14 | 7-14 |
| insgesamt 91 bis 140 Fahrten/Woche | | | | | | | | |
| H = Hinfahrt (gemeindeeinwärts); R = Rückfahrt (gemeindeauswärts) | | | | | | | | |

Abb. 3-1: Beispiel für einen AST- Rahmenangebotsplan [14]

Das AST-Angebot in der VG Montabaur wird positiv angenommen. Allerdings bedeutet ein steigendes Fahrten-Angebot auch ein steigendes Defizit. Die Höhe der vertretbaren finanziellen Belastungen eines AST-Angebots muss jeder Besteller für sich selbst festlegen.

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des AST in der VG Montabaur wurde eine Untersuchung durchgeführt [49], die vom Westerwaldkreis mitfinanziert wurde. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, die zu einer Verminderung des Zuschussbedarfs führen werden, konnte bereits eingeleitet werden.

3.10 Tarifsystem

Der Tarif ist eine Zusammenstellung allgemein verbindlicher Entgelte und Bedingungen für die Beförderung von Personen und Sachen. Er enthält u.a. die Preise für alle Fahrausweisarten und Zuschläge. Der Tarif bestimmt die Höhe der Einnahmen für die Verkehrsunternehmen auf den einzelnen ÖPNV-Linien.

Bei der Tarifgestaltung müssen die Grundsätze bei der Ermittlung des Fahrpreises bestimmt und die einzelnen Fahrausweisarten festgelegt werden. Die Festlegung des Fahrpreises kann dabei vorgenommen werden nach

- Tarifentfernung (kilometrische Entfernung zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle) unter Berücksichtigung eventueller Umsteigevorgänge und dafür maßgebender Tarifhaltestellen,
- Flächenzonen im Tarif (Preissystem mit flächenbezogenen Gliederungseinheiten; die Berechnung des Fahrpreises erfolgt nach der Zahl der durchfahrenen Zonen).

Obwohl im Westerwaldkreis eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen tätig ist, kommt ein relativ einheitlicher streckenabhängiger Leistungstarif (Tarifentfernungen in km) zur Anwendung, der sich an den Vorgaben der RMV orientiert. Fahrkarten sind jeweils nur streckenbezogen erhältlich. Beim Umsteigen (auch innerhalb der RMV¹³) hat dies zur Folge, dass keine durchgehenden Fahrkarten gelöst werden können. Dem Fahrgast entstehen höhere Kosten, da er dadurch zweimal den Grundtarif bezahlen muss.

Das Fahrausweisangebot besteht aus Einzelfahrscheinen und Mehrfahrtenkarten sowie Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten für jedermann, die personenbezogen oder übertragbar sind, sowie Wochen- und Monatskarten für Schüler.

Mit dem Start des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) zum 01.01.2002 wurde ein einheitlicher Verbundtarif (Flächenzonentarif) eingeführt. Die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems wird als entscheidender Schritt angesehen, um den ÖPNV attraktiver zu machen und neue Fahrgäste zu gewinnen.

Der Zeitpunkt der Einführung des Verbundtarifs im Westerwaldkreis ist noch offen¹⁴. Bei diesem Schritt stellt jedoch die Finanzierung einen wichtigen Aspekt dar (vgl. Abschnitt 4.2). Der Tarif und die Tarifzonen müssen so gewählt werden, dass den Verkehrsunternehmen keine Verluste durch geringere Einnahmen entstehen. Bis zum Beitritt des Westerwaldkreises zum VRM wird dem ÖPNV-Kunden das sog. „Westerwald-Ticket“ angeboten [53], das Fahrten aus dem Westerwaldkreis bis in das Verbundgebiet mit einer Fahrkarte ermöglicht.

¹³ z.B. Neuhäusel – Wirges, Umsteigen in Montabaur oder Ransbach-Baumbach – Neuwied, Umsteigen in Höhr-Grenzhausen

¹⁴ Aktuelle Beschlusslage der Kreistagssitzung vom 22.10.02 ist, dass der Westerwaldkreis sich noch nicht zum nächstmöglichen Zeitpunkt am Verbundtarif beteiligt.

Für Pendler aus dem Westerwaldkreis, die den ICE nutzen und ein Ziel im Rhein-Main-Verkehrsverbund haben, wird eine rabattierte Anschlussfahrkarte (z.B. Stadtgebiet Frankfurt oder Wiesbaden) angeboten. Eine analoge Vereinbarung soll für Pendler nach Nordrhein-Westfalen getroffen werden. Diesbezügliche Verhandlungen laufen derzeit zwischen dem Westerwaldkreis und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg. Gleichzeitig strebt der Westerwaldkreis an, dass der Übergangstarif des VRS auf den Bahnhof Ingelbach erweitert wird.

3.11 Vertriebssysteme

Unter dem Aspekt Vertriebssysteme wird der Fahrausweisverkauf, die Fahrgastinformation sowie die gesamte ÖPNV-Vermarktung zusammengefasst.

Aufgrund des bevorstehenden intensiveren Wettbewerbs ist die ÖPNV-Branche in den nächsten Jahren dazu gezwungen, hohe Investitionen in Rationalisierungstechnologie zur Betriebskostensenkung zu tätigen. Als Beispiel für das Einsparungspotential sei auf eine Studie der VAG Nürnberg verwiesen. Die Einführung des RBL führte hier zu Einsparungen von 1,2 Millionen EUR pro Jahr. Eine amerikanische Dokumentation zum Thema effizienter, wirtschaftlicher Nahverkehr zeigt Anwendern Beispiele aus den USA, nach denen eine Investition von 1 EUR in die Steuerung einen Mehrumsatz von 10 EUR bringt. Für den regionalen ÖPNV-Markt bedeutet dies, dass Betreiber zu viel in rollendes Material investieren und zu wenig für die Steuerung ausgeben.

Als Beispiele für die zentrale Bedeutung, die moderne Verkehrstelematik-Systeme bei der Attraktivitätssteigerung und Neukundenakquisition einnehmen, sind die dynamische Fahrgastinformation über elektronische Medien und das elektronische Fahrgeldmanagement zu nennen. Deren wesentliche Aufgabe ist es, den Fahrgast relativ problemlos durch das ÖPNV-System zu führen. Die Kundenerwartungen an den ÖPNV könnten hier nicht dauerhaft hinter vergleichbaren Dienstleistungen für den mIV (z. B. Verkehrshinweise bzw. Stau-meldungen im Autoradio) zurückbleiben.

Der Fahrgast erwartet beim Fahrausweisverkauf einen unkomplizierten Verkaufsvorgang, einen bequemen Verkaufsweg und eine einfache weitere Handhabung des Fahrausweises. Der Preis ist heute nicht das einzige Entscheidungskriterium für einen bestimmten Fahrausweis. Die vom Fahrgast verlangten Bemühungen zur Beschaffung eines Fahrausweises können ebenfalls ausschlaggebend sein (vor allem für Neukunden). Somit hängen die Erträge eines Verkehrsunternehmens nicht nur von den Preisen für die einzelnen Fahrausweise, sondern auch vom Fahrausweis-Verkaufssystem ab. Das Verkaufssystem beeinflusst ferner den Betriebsablauf und den Personalbedarf eines Unternehmens.

Im Westerwaldkreis bewerkstelligt der Fahrer des ÖPNV-Fahrzeuges neben seiner Fahrtätigkeit den Fahrscheinverkauf. Dem Verkauf von Fahrscheinen durch Fahrer sind aber Grenzen gesetzt. Ein zügiger Betriebsablauf kann durch

längere Haltestellenaufenthalte gehemmt werden. Eine Verlängerung der Gesamtreisezeit wäre für die Fahrgäste die Folge. Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten könnten verfehlt werden. An Haltestellen mit einem erhöhten Fahrgastaufkommen sind deshalb Fahrausweisautomaten aufzustellen.

Durch den Verkauf von Einzel-, Mehrfahrten- und Tagesfahrausweisen werden im Bundesdurchschnitt ca. 1/3 der Einnahmen erwirtschaftet. Ein kundenfreundliches, einfaches Tarif- und Vertriebssystem stellt daher eine wichtige Voraussetzung zur Gewinnung neuer Kunden dar.

Dem Einsatz von Elektronik im Zahlungsgeschäft und im Fahrgeldmanagement kommt eine steigende Bedeutung zu. Langfristiges Ziel ist laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV [5], dass eine persönliche Mobilitätskarte deutschlandweit oder gar europaweit die derzeitigen Fahrausweise ersetzt und den Zugang zu Bussen und Bahnen vereinfacht.

Die Benutzerfreundlichkeit kann durch die Einführung durch des sogenannten e-Tickets (Chip-Karte) stark gesteigert werden. Dabei wird die Chip-Karte für das Lösen eines Fahrscheins eingesetzt. Durch den Wegfall des Fahrkartenverkaufs gegen Bargeld wird der Verkehrsbetrieb beschleunigt und der Service so verbessert. Dadurch wird auch eine Vereinfachung des als sehr komplex empfundenen Tarifsystems ermöglicht, da so eine Abrechnung nach der tatsächlichen Inanspruchnahme gemäß der genutzten Fahrstrecke („Bestpreis“) ermöglicht wird. Auch hierzu gibt es bereits verschiedene Feldversuche (u.a. im Verkehrsverbund Rhein-Sieg).



Abb. 3-1. Chip-Karte im Verkehrsverbund Rhein-Sieg [Quelle: VRS GmbH]

Der VDV hat ein dreistufiges Verfahren zur Einführung elektronischer Zahlungsmethoden entwickelt [5]:

Stufe I: Karte mit reiner **Zahlungsfunktion**
Ersatz von Bargeld beim Zahlungsvorgang durch Kredit- oder Chipkarten

Stufe II: Karte mit **Zahlungs- und Fahrkartenfunktion**
Ersatz des Papierfahrscheins durch ein elektronisches Ticket

Stufe III: Karte mit Zahlungs- plus Fahrkarten- plus Tariffunktion

Zusätzlich zu Stufe II Ermittlung des richtigen Tarifs durch automatische Fahrpreisfindung mit An- und Abmelden bei jeder Fahrt oder Anwesenheitserfassung im Fahrzeug



Abb. 3-2: Elektronische Zahlungssysteme im ÖPNV [5]

Die Stufen sind grundsätzlich aufeinander aufbauend. Eine Erweiterung von Stufe I auf Stufe II ist beispielweise möglich, ohne den Systemansatz zu verändern. Dadurch werden Doppelinvestitionen vermieden.

Stufe I wird bereits nahezu flächendeckend von den meisten Verkehrsunternehmen neben der Bargeldzahlung eingesetzt (Zahlung mit Geldkarte oder EC-Karte). Nach positiven Erfahrungen bei Pilotprojekten mit elektronischen Fahrgeldmanagementsystemen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg plant der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) eine stufenweise Einführung. Im ersten Schritt erhalten Zeitkarteninhaber eine Chipkarte, die als aufladbare Geldkarte zum bargeldlosen Zahlen im ÖPNV genutzt werden kann. Ab 2003 soll eine Geldkarte mit elektronischer Fahrkartenfunktion zur Verfügung stehen. In der letzten Stufe soll elektronisches Ticketing mit automatischer Fahrpreisfindung erfolgen. Dazu soll eine neue, leistungsgerechte Tarifstruktur entwickelt werden.

Effizienzsteigerung durch den Wegfall des Bargeldhandlings, einfachere Abrechnung und Einnahmenaufteilung in Verkehrsverbänden verdeutlichen das hohe Einsparungspotential. Der geschätzte Ausrüstungsbedarf der Bussysteme orientiert sich an den geschätzten anfallenden Rüstkosten für Hard- und Software je Fahrzeug inklusive einem anteilig entstehenden Aufwand für die Ausstattung eines kompletten Betriebsleitsystems. Für Busse wird der Aufwand mit ca. 10.000 EUR je Fahrzeug geschätzt. Die Lebensdauer eines solchen Sy-

stems ist auf ca. 10 Jahre begrenzt und entspricht damit in etwa dem Abschreibungszeitraum eines Busses.

Die Einführung elektronischer Fahrgeldmanagementsysteme sollte laut VDV in die finanzielle Förderung der Länder (förderfähige Vorhaben laut GVFG) aufgenommen werden. Das Land Nordrhein-Westfalen hat hier eine Vorreiterrolle übernommen, indem es solche Projekte mit 50 % fördert.

Zur Entwicklung elektronischer Ticketing-Systeme ist die Zusammenführung verschiedener Fachbereiche notwendig. Der VDV schlägt vor, spätestens bei Einführung der Stufe III Betreibergesellschaften zu gründen (ggf. sogar Projektgesellschaften für die Infrastruktur), in denen das Fachwissen zusammengeführt wird.

Das Vertriebssystem im Westerwaldkreis wird mit Einführung des Verbundtarifes neu strukturiert werden.

Die vorhandenen und potentiellen Kunden können und werden die angebotenen Leistungen nur dann nutzen, wenn sie eine ausreichende Kenntnis über diese besitzen. Laut VDV [5] ist die Kunden-Akzeptanz „abhängig von einem attraktiven Verkehrsangebot, fahrgastgerecht gestalteten Anlagen und Fahrzeugen, objektiv und subjektiv empfundener Sicherheit, Sauberkeit und – ganz besonders – von einer qualifizierten und aktuellen Fahrgastinformation“.

Um eine möglichst lückenlose Informationskette aufzubauen, die den potentiellen Kunden zunächst als Fahrgast gewinnt und ihn dann kontinuierlich bei der konkreten Nutzung begleitet, sollte die Fahrgastinformation verstärkt als System von in sich abgestimmten Bausteinen betrachtet werden:

- die Produktwerbung, im wesentlichen als allgemeine Information vor der eigentlichen Nutzung,
- die Leitinformation (ortsfeste Beschilderung),
- die inhaltliche Information an der Haltestelle,
- die Information am und im Fahrzeug.

Unterschieden wird zwischen

- statischen („Fahrplansollinformationen“) und
- dynamischen („Echtzeit-“) Anzeigen.

Besonders die dynamischen Fahrgastinformation wird in Zukunft eine steigende Rolle spielen. Ziel ist es, möglichst aktuelle Informationen über den tatsächlichen Betriebszustand und den voraussichtlichen Ablauf einer Fahrt zu liefern.

Der Kunde muss einfach wissen, wann „sein“ Bus tatsächlich kommt. Das erspart dem Fahrgast das Warten an der Haltestelle bei Kälte und Regen. Mit verhältnismäßig geringen Mitteln können auch an jeder Haltestelle Anzeigetafeln angebracht werden, die über den Fahrplan und Verspätungen informieren. Dazu ist die aktuelle Position der Busse mit einem Lokalisierungssystem (GPS)

zu bestimmen. In einem Feldversuch des Rhein-Main-Verkehrsverbundes in Hofheim (Hessen) wird derzeit die elektronische Fahrplanauskunft über das Handy getestet. Dabei kann der Kunde per Kurznachrichtendienst (SMS) aktuelle Fahrtzeiten – inklusive Verspätungen – von der gewünschten Start – zur Zielhaltestelle erhalten.

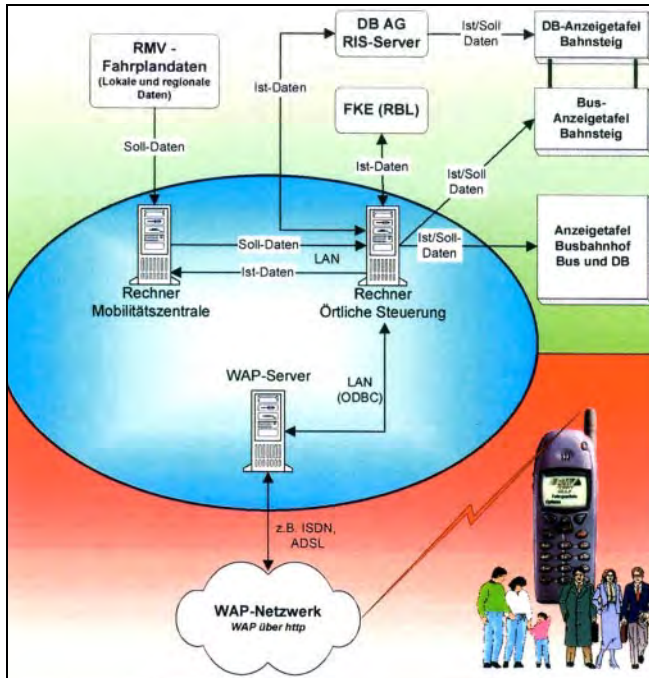


Abb. 3-3: Systemkonzept der Übertragung von aktuellen Fahrgastinformationen auf das Handy [46]

Aufgabe eines dynamischen Fahrgastinformationssystems sind

- Ergänzung der vorhandenen statischen Informationen in Fahrzeugen, an Haltestellen und in Zugangsbereichen;
- aktuelle Information über die nächsten Abfahrten, Fahrziel, Zwischenziele, besondere Betriebssituationen und besondere Verkehrsangebote;
- frühzeitige Hinweise auf vorhersehbare Unregelmäßigkeiten, Umleitungsempfehlungen und zusätzliche Verkehrsangebote sowie
- Übermittlung von Anschlussinformationen.

Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Die Information muss genau dort angeboten werden, wo der Fahrgast sie benötigt.
- Anzeigetexte und Ansagen müssen einprägsam, deutlich und selbsterklärend sein.
- Anzeigetexte und Ansagen müssen sich auf das Wesentliche beschränken
- An allen Informationsorten müssen dieselben wiederkehrenden Leitbegriffe zu finden sein.
- Bei Betriebsstörungen sind frühzeitig Hinweise für Alternative Fahrtrouten zu geben.



Abb. 3-4: *Wegekette im ÖPNV mit Informationsorten und Informationsbedarf [5]*

Die Etappen einer Reise im ÖPNV können als Wegekette angesehen werden. In Abb. 3-4 ist diese Wegekette mit der Zuordnung des Informationsbedarfs zu den entsprechenden Informationsorten dargestellt.

Zu Beginn steht die Wahl des Verkehrsmittels. Bei einer Entscheidung für den ÖPNV ist die Suche nach einer optimalen Verbindung, basierend auf den Fahrplänen der verfügbaren Verkehrsmittel, erforderlich. Während der Reise sind situationsbezogene Informationen an der Einstiegshaltestelle, in den Fahrzeugen, an den Verknüpfungspunkten und an der Ausstiegshaltestelle erforderlich.

Informationen zur Fahrtvorbereitung sollten enthalten:

- eine Wegbeschreibung zur Haltestelle (numerisch und/oder grafisch)
- Linien- und Fahrplaninformationen
- Informationen über Soll-Ist-Vergleich von Fahrplan und Route
- Preise
- Fahrausweisverkauf und Benutzungsmodalitäten
- Wegbeschreibung von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel.

Für eine "lückenlose Informationskette" ist bei grenzüberschreitenden Fahrten und bei Übersteigerfahrten ein gemeinsames Marketing erforderlich. Fahrgastinformation darf - ebenso wie das ÖPNV-Angebot - nicht an der Kreisgrenze enden oder auf das einzelne Verkehrsunternehmen beschränkt sein.

Beim Marketing geht es um die Vermittlung von Grundkenntnissen:

- Es gibt ein neues öffentliches Verkehrsangebot.
- Worum handelt es sich dabei?
- Welche Vorteile hat das neue Angebot (z.B. Zeitersparnis, Komfort beim Schnellbus)?

- Wo und zu welchen Zeiten kann ich dieses benutzen?
- Wie teuer ist die Fahrt, auch im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln (Bus/Taxi)?
- Was muss ich bei der Benutzung beachten (z.B. beim AST die telefonische Voranmeldung)?
- An wen kann ich mich generell wenden, um mehr zu erfahren (z.B. einheitliche Info-Telefonnummer)?

Im Marketing sind alle Elemente zu beschreiben, die zur Vorbereitung einer Fahrt erforderlich sind.

Als Hauptträger im Marketing wird eine Informationsbroschüre empfohlen, die inhaltlich und gestalterisch so angelegt ist, dass sie auch für andere Einsätze (Information an der Haltestelle, Plakat, Zeitungsinserat, Abdruck im Taschensfahrplan) direkt verwendbar oder ohne viel Aufwand adaptierbar ist.

Der Aufgabenträger wird zukünftig darauf achten, dass in der Neuauflage des jährlich erscheinenden Kreisfahrplanes, soweit aus redaktioneller Sicht und Datenverfügbarkeit möglich, alle für die Fahrt notwendigen Informationen vorhanden sind, z.B. Fahrpreise, Übergangstarif, AST-Nutzung. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen werden Neuerungen und Verbesserungen im ÖPNV offensiv vermarktet (z.B. großformatige Zeitungsanzeigen, Nutzung des regionalen Fernsehens). In Marketing und Vertrieb sollte der örtliche Einzelhandel einbezogen werden, der mit dem Verkauf von Fahrscheinen und Fahrplänen zusätzliche Einnahmen und Kundenfrequenz zugunsten des ÖPNV erzielen kann.

Zunehmende Bedeutung hat in den letzten Jahren die Information über das Internet erlangt. Tarifinformationen und individuelle Fahrplanauskünfte sind mittlerweile Standard auf den Homepages der Verkehrsverbände. Auch der Verkehrsverbund Rhein-Mosel will in Zukunft seinen Kunden einen solchen Service bieten. Eine Beschreibung des verschiedenen Systeme zur Fahrplanauskunft und insbesondere zur verbandsgemeindebezogenen Fahrgastinformation wird in einer gesonderten Untersuchung erläutert [22].

Mit der Komfortauskunft der Deutschen Bahn sind „Haus-zu-Haus-Auskünfte“ möglich. Die Auskunft über den Fahrpreis beschränkt sich jedoch zur Zeit noch auf die Verkehre der Deutschen Bahn. Für die Zukunft ist auch die Einbeziehung der tatsächlichen Betriebssituation „EVA Realtime“ geplant, um dem Kunden Informationen über Verspätungen und Betriebsstörungen zu geben. Eine weitere Möglichkeit stellen Auskünfte über Handy per SMS oder WAP dar (Abb. 3-3).

Der Verkehrsverbund Rhein-Mosel plant die Einführung eines Internet-Service mit Online-Fahrplanabfragen. Auch ohne Verbundtarif kann der Westerwaldkreis als Gesellschafter des VRM den ÖPNV-Kunden diesen Service anbieten.

3.12 Bahnhöfe, Haltestellen, Zentrale Umsteigeanlagen

Bahnhöfe

Neben dem Verkehrsangebot haben Lage, Ausstattung, Erscheinungsbild und Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen eine hohe Bedeutung für die Akzeptanz des ÖPNV. Dem Bahnhof bzw. der Haltestelle als „Einstieg“ in den öffentlichen Nahverkehr kommt eine ganz besondere Bedeutung zu: Er kann einladen oder abschrecken.

Ein wichtiger Bestandteil des Rheinland-Pfalz-Taktes ist daher die Modernisierung und Neugestaltung der Bahnhöfe. Als positive Beispiele im Westerwaldkreis können hier die Bahnhöfe Nistertal-Bad Marienberg (siehe Abb. 2-1) und Westerburg (Abb. 3-1) genannt werden.



Abb. 3-1: Bahnhof Westerburg

Bushaltestellen

Haltestellen des Busverkehrs innerhalb des Verkehrsraumes sind erforderlich, um das planmäßige Halten der Fahrzeuge im ÖPNV, den Fahrgastwechsel, die Fahrgastabfertigung sowie den Zu- und Abgang der Fahrgäste zu ermöglichen. Die wichtigsten Kriterien an Haltestellen sind

- die optimale Gestaltung des Verkehrsablaufes und
- die Verkehrssicherheit der Fahrgäste.

Die Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen sollte folgende Elemente enthalten:

- Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Erkennbarkeit und Qualität:
 - Kennzeichnung der Haltestellen auf der Fahrbahn durch weiße Farbmarkierungen,
 - Dimensionierung und Wahl eines Fahrbahnaufbaus, der den spezifischen Anforderungen aus dem Linienbusbetrieb gerecht wird,

- Gut funktionierende Entwässerung, damit die Fahrgäste möglichst wenig durch Spritzwasser belästigt werden,
 - Möglichst geringe Höhendifferenz zwischen Wagenfußboden und Haltestellenplattform, um das Einsteigen mit Kinderwagen bzw. das Einsteigen behinderter Menschen zu erleichtern,
 - barrierefreier Zugang zum Bahnsteig über Rampen und/oder Aufzüge
 - Ausreichende Beleuchtung und gute Einsehbarkeit, um die Sicherheit insbesondere von Frauen und Kindern zu erhöhen.
- Haltestellenkennzeichnung:
 - Haltestellenschild nach StVO,
 - Haltestellenname (einheitlich und aktuell),
 - Namen der anfahrenden Verkehrsbetriebe,
 - Liniennummer(n).
 - Fahrgastinformationen:
 - aktueller, gut leserlicher Fahrplan mit allgemein verständlicher Angabe der An- und Abfahrtszeiten,
 - Darstellung des Linienverlaufs mit Umsteigehaltestellen,
 - Tarifinformation,
 - Servicenummer (Telefonnummer, über die bei Bedarf weitere Auskünfte erteilt werden).



Abb. 3-2: Haltestellenausstattung: links: Haltestellenschild an der Haltestelle Höchstenbach Kirche (s. Abb. 3-3); rechts: Haltestellenaushangfahrplan der WeBa in Luckenbach

Im Westerwaldkreis besteht eine Haltestellendatenbank, die jährlich aktualisiert wird. Sie dient neben der Erfassung der Haltestellen auch zur Mängelanalyse. Anhand der Datenbank können Haltestellen herausgefiltert werden, bei denen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation erforderlich sind. Der Westerwaldkreis stellt in seinem Haushalt jährlich Mittel dafür zur Verfügung. Beispiele für die Neugestaltung von Haltestellen zeigen die folgenden Abbildungen. Der Aufgabenträger wird das Programm fortführen.



Abb. 3-3: Haltestelle Höchstenbach Kirche



Abb. 3-4: Haltestelle Mündersbach Mitte



Abb. 3-5: Haltestelle Simmern (WW) Dorfplatz

Zentrale Umsteigeanlagen/Verknüpfungspunkte

Bei der Planung von zentralen Umsteigeanlagen bzw. Verknüpfungspunkten sollten drei Bereiche Verkehr, Umfeld und Fahrgast - wie im Abschnitt 3.4 bereits beschrieben - gleichrangig betrachtet und koordiniert werden. Diese Rah-

menvorgaben sind am konkreten Objekt in einer detaillierten Planung mit den dort vorhandenen Randbedingungen abzustimmen.

Die Neugestaltung des Verknüpfungspunktes 'Hachenburg, Neumarkt' (Abb. 2-2) und der Umsteigeanlage 'Ransbach-Baumbach, Stadthalle' sind positive Beispiele für die Ausstattung und Gestaltung von Verknüpfungspunkten im Westerwaldkreis.



Abb. 3-6: Potentielle Umsteigeanlage Ransbach-Baumbach Stadthalle

3.13 Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sollen

1. die Reisezeiten zwischen Quelle und Ziel verkürzen, um ein möglichst günstiges Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu IV - am besten im Verhältnis 1:1 zu erreichen,
2. die Anschlusssicherheit an den Verknüpfungspunkten gewährleisten.

In den letzten Jahren hat der Busverkehr in verstärktem Maße vom Umbau von vorfahrtgeregelten oder signalisierten Knotenpunkten in Kreisverkehre profitiert. In Kreisverkehren sind alle Verkehrsströme gleichberechtigt. Die Wartezeiten der Abbieger reduzieren sich. Dadurch entstehen auch für die Busse weniger Verlustzeiten und sie sind weniger Verspätungsanfällig.

Beschleunigungsmaßnahmen im SPNV werden vom Zweckverband Nord koordiniert und geplant. Die (zeitlichen) Auswirkungen für den straßengebundenen ÖPNV, vor allem an den Verknüpfungspunkten, sind zwischen dem Aufgabenträger SPNV-Nord und dem Westerwaldkreis abzustimmen.

Beschleunigungen des Busverkehrs als straßengebundener Teil des ÖPNV können durch die verschiedensten verkehrsrechtlichen, organisatorischen und/oder baulichen Maßnahmen durchgeführt werden.

Im ländlichen Raum sollten folgende Maßnahmen zur Anwendung kommen:

- **Baulicher Art**
 - Bau zusätzlicher Aus- und Einfädungsspuren, damit für den Bus als Linksab- bzw. Rechtseinbieger das Aus- bzw. Einfahren vom bzw. in den fließenden Verkehr erleichtert wird,
 - Umbau von Bushaltebuchten zu Fahrbahnhaltestellen bzw. Haltestellenkaps [3],
 - Einrichtung von Lichtsignalanlagen mit speziellen Vorrangschaltungen für den Linienbus,
 - Pfortneranlagen zur Dosierung des Kfz-Zuflusses in staugefährdeten Bereichen, in denen der ÖPNV aus Platzmangel keine Sonderfahrstreifen erhalten kann.

- **Organisatorischer Art**
 - Verwendung von Materialien im Straßenuntergrund und Fahrzeugbau, welche die Umweltfreundlichkeit des Linienbusses, u.a. im Hinblick auf Reduzierung der Verkehrsimmissionen (Abgase, Lärm), weiter verbessern,
 - Freihaltung von Fahrgassen und Haltestellen von verkehrsbehindernd abgestellten Kraftfahrzeugen durch Personal von Polizei, Kommune und/oder Verkehrsunternehmen.

- **Verkehrsrechtlicher Art**
 - Anordnung von zusätzlich beschränkten Halteverböten innerorts, um zu bestimmten Tageszeiten die gesamte Fahrstreifenbreite frei zu halten,
 - Ausnahmen für den Linienbus von Abbiegeverböten, von Durchfahrtsverböten, von Einbahnstraßenregelungen unter Beachtung der Verkehrssicherheit aller übrigen Verkehrsteilnehmer und Tempo-30-Beschränkungen (StVO Z 274-53),
 - Vorfahrtsberechtigung an Knotenpunkten in Tempo-30-Zonen (StVO Z 274.1-50),
 - Verkehrsberuhigte Zonen (StVO Z 325) und Linienverkehr mit Bussen (Ausnahme: Schülerverkehr) sind grundsätzlich unvereinbar (Oberelbert, Herschbach/Uww.);
 - Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen (StVO Z 325) bzw. Umwandlung von Straßen in Tempo-30 Zonen (StVO Z 274.1) sind grundsätzlich mit den Belangen des ÖPNV abzustimmen, wenn diese von Linienbussen durchfahren werden,
 - Einrichtung von reservierten Sonderfahrstreifen für den ÖPNV, z.B. Nutzung von Standspuren.

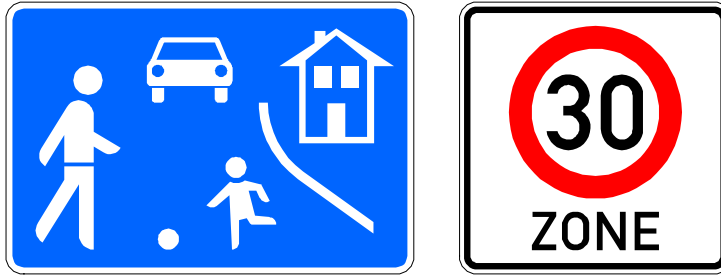


Abb. 3-1: Verkehrszeichen STVO Z 325 (Verkehrsberuhigte Zone) und STVO Z 274.1 (Tempo-30 Zone)

Eine Reduzierung der Fahrzeit zur Verbesserung des Reiseszeitverhältnisses IV zu ÖPNV ist durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des Linienbusses zu erreichen.

Zur Reduzierung der Fahrzeit sind

- das Befahren von Gleisanlagen,
- eine günstige Einbindung von Bushaltestellenbuchten vor und hinter (lichtsignalgeregelten) Kreuzungen oder Einmündungen und
- die Anlage von Busspuren

geeignet, den Verkehr und den Betriebsablauf des Linienbusses und somit die Reisegeschwindigkeit zu verbessern.

3.14 Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge

Die im Kreisgebiet zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Vorschriften und Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen entsprechen. Aber welches Fahrzeug nun tatsächlich eingesetzt wird, liegt in letzter Instanz beim bedienenden Verkehrsunternehmen, das hier seine Dispositionsfreiheit geltend machen kann.

Ein attraktives äußeres und inneres Erscheinungsbild des Fahrzeuges ist aber anzustreben, damit der Komfortunterschied zwischen eigenem Pkw und ÖPNV-Fahrzeug ein vertretbares Maß erreicht. Den Belangen von mobilitätsbehinderten Fahrgästen ist soweit als möglich Rechnung zu tragen. So sollten die eingesetzten Busse über behindertenfreundliche Zugänge und sichere Stellplätze für Rollstühle verfügen.

Nach Möglichkeit sollten vor allem in Nebenverkehrszeiten Fahrzeuge eingesetzt werden, in denen zwei Kinderwagen problemlos mitgenommen werden können.

Der Zugang zum sowie der Abgang vom ÖPNV können - gerade im ländlichen Raum - hinsichtlich Wege und Zeiten lang werden. Hier bietet sich im Umweltverbund gerade das Fahrrad als einzusetzendes Verkehrsmittel an. Aus diesem

Grund sollte vor allem in Zügen die Möglichkeit bestehen, das Fahrrad kostenlos mitzunehmen. An Wochenenden und in Ferienzeiten sind solche Mitnahmemöglichkeiten auch durch Standardlinienbusse wünschenswert.

Es besteht der Wunsch an die Verkehrsunternehmen, dass im Schülerverkehr neue Fahrzeuge (möglichst nicht älter als 10 Jahre) mit hohen Sicherheitsstandards verwendet werden („Schulbus als sicherster Weg für Kinder zur Schule“), damit auch der Schüler als zukünftiger Fahrgast im ÖPNV gehalten werden kann („Pflege der ÖPNV-Stammkunden“).

In einem aktuellen Urteil des Oberverwaltungsgerichts Koblenz wurde bestimmt, dass die Landkreise als Aufgabenträger für die Aufsicht in Schul- und Kindergartenbussen verantwortlich sind und eine Aufsichtsperson zu stellen haben. Nach ersten Berechnungen kostet diese Entscheidung den Westerwaldkreis ca. 300.000 EUR/Jahr [54].

Der Westerwaldkreis hat zur Verbesserung des Komforts und der Sicherheit im Schülerverkehr festgelegt, dass maximal 50 % der vorgesehenen Stehplätze genutzt werden dürfen. Die Nutzung von lediglich 50 % der Stehplätze entspricht einem Platzangebot von ca. 0,5 m² pro Fahrgast und liegt damit über den Qualitätsanforderungen an die Stufe D des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [9]. Derzeit ist der Westerwaldkreis der einzige Landkreis mit diesem Qualitätsstandard.

| QSV | lange Fahrt (über ca. 3 km) | | kurze Fahrt (bis ca. 3 km) | |
|-----|--|---|--|---|
| | Sitzplatzverfügbarkeit R_{Si} [Sitzpl/Fahrg] | Stehflächenverfügbarkeit R_{St} [m ² /stehender Fahrg] | Sitzplatzverfügbarkeit R_{Si} [Sitzpl/Fahrg] | Stehflächenverfügbarkeit R_{St} [m ² /stehender Fahrg] |
| A | ≥ 1,75 | freie Sitzplätze | ≥ 1,33 | freie Sitzplätze |
| B | ≥ 1,33 | freie Sitzplätze | ≥ 1,00 | freie Sitzplätze |
| C | ≥ 1,00 | freie Sitzplätze | < 1,00 | ≥ 0,25 |
| D | < 1,00 | ≥ 0,25 | < 1,00 | ≥ 0,20 |
| E | < 1,00 | ≥ 0,20 | < 1,00 | ≥ 0,15 |
| F | < 1,00 | < 0,20 | < 1,00 | < 0,15 |

Tab. 3-1: *Beförderungsqualität innerhalb von ÖV-Fahrzeugen, gemessen am Platzangebot (Quelle: HBS 2001 [9])*

In einem gemeinsamen Projekt zwischen Mercedes-Benz und dem Busverkehr Rhein-Neckar (BRN) ist der „Schulbus 2000“ entwickelt und vorgestellt worden.



Abb. 3-1: Schulbus 2000, Außen- und Innenansicht

Im Rahmen von Ausschreibungen hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, konkrete Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge zu stellen. Hierbei besteht immer das Problem, dass hohe Qualität entsprechend teuer ist. Dennoch kann auf Mindestanforderungen nicht verzichtet werden:

- Zulassung durch StVZO und TÜV
- Zielbeschilderung an Front- und je einmal an der Fahrzeugseite
- Niveaugleicher Einstieg ohne Stufen
- Klimatisierung nach Empfehlungen des VDV
- ABS
- Kommunikationseinrichtung für den Fahrer
- Vorbereitung für die Ausrüstung mit automatischen Fahrgastzählssystemen
- Fahrausweisentwerter
- ggf. Fahrausweisautomat.

Diese Forderungen können im Rahmen einer Ausschreibung konkretisiert werden. Ein Beispiel hierzu findet sich in Unterlage 8.1 (Ausschreibung).

Ergänzende Ausführungen sind in der Verwaltungsvorschrift des MWVLW vom 14. Oktober 1997 zur Förderung des ÖPNV einschließlich SPNV (VV ÖPNV/SPNV) Abschnitt 2.3.1 und Anlage 1 zu entnehmen (Unterlage 8.2).

4. Umsetzung

4.1 Organisation

Folgende Organisationsebenen bestimmen die Entwicklung des ÖPNV im Westerwaldkreis und sind deshalb in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans maßgeblich zu berücksichtigen:

- MWVLW
(www.mwvlw.rlp.de; www.rheinland-pfalz-takt.de)
Landesverkehrsprogramm 2000
Nahverkehrsgesetz/Verwaltungsvorschriften (u.a. GVFG; FAG)
Regionalisierungsmittel
Rheinland-Pfalz-Takt
- Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz
(www.lasv.rlp.de)
Abteilung II – Straßenbau und Finanzierung
Referat II/5 – Zuwendungen, kommunaler Straßenbau, ÖPNV, SPNV

Abteilung V – Verkehr
Referat V/1 – ÖPNV-Förderung, PBefG, Eisen- und Bergbahnen, Binnenschifffahrt, Güterkraftverkehr, StVO, StVZO
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz - Nord
(www.spnv-nord.de)
Dieser "Pflichtzweckverband" für den Bereich des nördlichen Rheinland-Pfalz hat die Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und kann die Gestaltung der Verkehrsangebote für regionale Busverkehre (im Einvernehmen mit den jeweiligen Aufgabenträgern) übernehmen, soweit diese Verkehre "eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen". Für Busverkehre handelt es sich insoweit nicht um eine Pflichtaufgabe.

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Nord (SPNV-Nord) wurde am 09.09.1996 gegründet. Die Verwaltung des Zweckverbands erfolgt durch eine in Koblenz ansässige Geschäftsstelle. Die Geschäftsführung erfolgt durch einen von der Verbandsversammlung berufenen Verbandsdirektor. Weitere Mitarbeiter werden vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen zur Verfügung gestellt.

Der SPNV-Nord ist für die Bestellung von SPNV-Leistungen und den regionalen Busverkehr verantwortlich. Die Gewährleistung der regionalen Verkehrsangebote erfolgt über den Abschluss von Verkehrsverträgen mit unterschiedlichen Verkehrsunternehmen. Derzeit erbringt die DB Regio AG den größten Teil der Leistungen. Zunehmend erfolgt auch die Vergabe von SPNV-Leistungen und regionalen Busverkehren im Wettbewerb, so dass

der SPNV im nördlichen Rheinland-Pfalz in Zukunft auch durch nichtbundes-eigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) betrieben werden kann.

| | SPNV-Nord | davon WW | |
|--|---|-----------------------|--|
| Größe des Verkehrsgebiets | 11.355 km ² | 8,7% | 989 km ² |
| Einwohnerzahl im Verkehrsgebiet | 1,8 Mio. | 11,1% | 0,2 Mio. |
| Länge des Streckennetzes | 737 km | 19,5% | Schiene 62 km * Straße 82 km * Gesamt 144 km |
| Bahnhöfe und Haltestellen | 187 Bahn | 10,7% | 20 Bahn (9+11) * |
| Verkehrsleistung | 14,1 Mio. Zug-km <u>3,5 Mio. Bus-km</u> 17,6 Mio. Bus-/Zug-km pro Jahr | 3,3% 12,6% 5,2% | 461 330.000 Zug-km * 629 140.000 Zug-km * <u>3116 440.000 Bus-km *</u> Ges. 910.000 Bus-/Zug km pro Jahr |
| Verkehrsleistung pro Einwohner | 10,6 Bus-/Zug-km pro EW | | 4,5 Bus-/Zug-km pro EW * |
| Ausgabevolumen pro Jahr | 126 Mio. EUR | 3,6% | 461 2,8 Mio. EUR * 629 1,2 Mio. EUR * <u>3116 0,6 Mio. EUR *</u> Ges. 4,6 Mio. EUR |

* Berechnungen öiV-Consult

Tab. 4-1: Zahlen und Fakten zum SPNV-Nord und zum Westerwaldkreis im Vergleich

- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)

(www.vrm-info.de)

Die am 21.12.1995 gegründete VRM-GmbH bereitet im kommunalen Auftrag den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) vor. Gesellschafter der VRM-GmbH sind die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz und Neuwied, sowie der Rhein-Hundrück-Kreis, der Rhein-Lahn-Kreis, der Westerwaldkreis und die Stadt Koblenz.

Der Gemeinschaftstarif startete am 01. Januar 2002. Der Landkreis Altenkirchen und der Westerwaldkreis wenden den Verbundtarif zum Start am 01.01.2002 noch nicht an.

Die wesentlichen Aufgaben der VRM-GmbH sind:

- Verbundvorbereitung bis 31.12.2001
 - tarifliche Zusammenarbeit mit den Verbundunternehmen (Rhein-Mosel-Ticket)
 - Entwicklung eines Verbundtarifes

- Verbundeinrichtung ab 01.01.2002
 - tarifliche Integration
 - verkehrliche Integration
 - gemeinsames Marketing

- Verbundplanung ab 01.08.2002
 - Verbundfahrplan
 - Rahmenplanung ÖPNV-Angebot
 - verbundbezogene Untersuchungen und Analysen zur Verbesserung des ÖPNV
 - verbundweite integrierte Verkehrsplanung (Schnittstellen, Linienuptimierung etc.)

Außerdem soll der VRM für sein Gebiet inklusive der noch zu übertragenden Regionalverkehre (kreisübergreifend) einen eigenen Nahverkehrsplan aufstellen. Die Entscheidung, welche Linien dann in die Verantwortung des VRM übertragen werden, obliegt den jeweils betroffenen Aufgabenträgern.

Die Planungen der VRM-GmbH und des Westerwaldkreises sind aufeinander abzustimmen. Ein Planungsvorrang besteht nicht.

- Sonstige Verbünde in benachbarten Bundesländern

Sowohl in Hessen als auch in Nordrhein-Westfalen existieren Verkehrsverbünde [Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS)]. Gemäß § 2 Abs. 5 NVG "... ist anzustreben, den öffentlichen Personennahverkehr auch bei den die Landesgrenzen überschreitenden Verkehren einheitlich zu gestalten". Betroffen davon sind im Westerwaldkreis die Räume Wallmerod (RMV), Hachenburg (VRS) und Bad Marienberg (VGWS).

Wegen der Schwierigkeiten, die sich aufgrund des Zusammentreffens unterschiedlicher landesgesetzlicher Regelungen innerhalb eines Verbundraumes für eine einheitliche ÖPNV-Gestaltung ergeben können, eröffnet § 12 Abs. 3 NVG die Möglichkeit, durch Staatsvertrag abweichende Regelungen von diesem Gesetz zu treffen.

Es handelt sich hierbei um eine Ausnahmeregelung, von der nur dann Gebrauch gemacht werden soll, wenn eine einheitliche ÖPNV-Gestaltung nicht innerhalb der Regelungen des NVG erreicht werden kann. Wegen der schwerwiegenden rechtlichen Auswirkungen und zur Herbeiführung einer Ausnahmeregelung ist es erforderlich, die Landesregierung rechtzeitig zu beteiligen und sie nach Möglichkeit bereits bei den Verbundverhandlungen einzuschalten.

- Regionale Marketing-Initiative ICE-Bahnhof Montabaur (ReMI) (www.ice-bahnhof.com; www.ice-park-montabaur.de)
Die Regionale Marketing-Initiative ICE (ReMI) wird vom Westerwaldkreis, den umliegenden Landkreisen sowie zahlreichen Unternehmen aus der Region Mittelrhein-Westerwald unterstützt und finanziert. Ziel der ReMI ist die Vermarktung des Bahnhofs Montabaur. Die ReMI möchte durch ihre Arbeit
 - Plattform für den Dialog zwischen allen Beteiligten – Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Bevölkerung – sein;
 - die Kräfte aller beteiligten für die qualitative Weiterentwicklung der Region bündeln;
 - durch gezielte Vermarktung den Ausbau der Standortvorteile unterstützen;
 - die Ansiedlung von Unternehmen fördern und erleichtern.

4.2 Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)

Die Verträge zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern der Region Koblenz und den in der Region tätigen Verkehrsunternehmen sind in Abstimmung mit dem SPNV-Nord und dem Land Rheinland-Pfalz am 30.11.2001 unterzeichnet worden [38]. In der Präambel zu diesem Kooperationsvertrag heißt es, dass die Beteiligten eine weiträumige integrierte ÖPNV-Bedienung durch einen Verkehrsverbund Region Rhein-Mosel (VRM) schaffen möchten. Hierzu haben die kommunalen Gebietskörperschaften Stadt Koblenz, Landkreis Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz und Neuwied sowie der Rhein-Hunsrück-Kreis, der Rhein-Lahn-Kreis und der Westerwaldkreis als Grundlage für den Aufbau des VRM die Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH als Verbundvorbereitungs-Gesellschaft (am 21.12.1995) gegründet. Der Verbundstart mit Einführung eines Gemeinschaftstarifes erfolgte zum 01.01.2002. Zu diesem Zeitpunkt nehmen die Landkreise Altenkirchen und Westerwald noch nicht am Gemeinschaftstarif teil. Für den Fall eines späteren Beitritts erklären sich die beiden Landkreise bereit, dies auf der Grundlage des am 30.11.2001 unterzeichneten Vertrages zu tun. Die einvernehmliche Regelung der Übernahme zusätzlicher Kosten ist Voraussetzung für die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, den Verbundtarif im erweiterten Gebiet anzuwenden.

Die Organisationsstruktur und Teile der Aufgaben sind in Abb. 4-1 dargestellt.

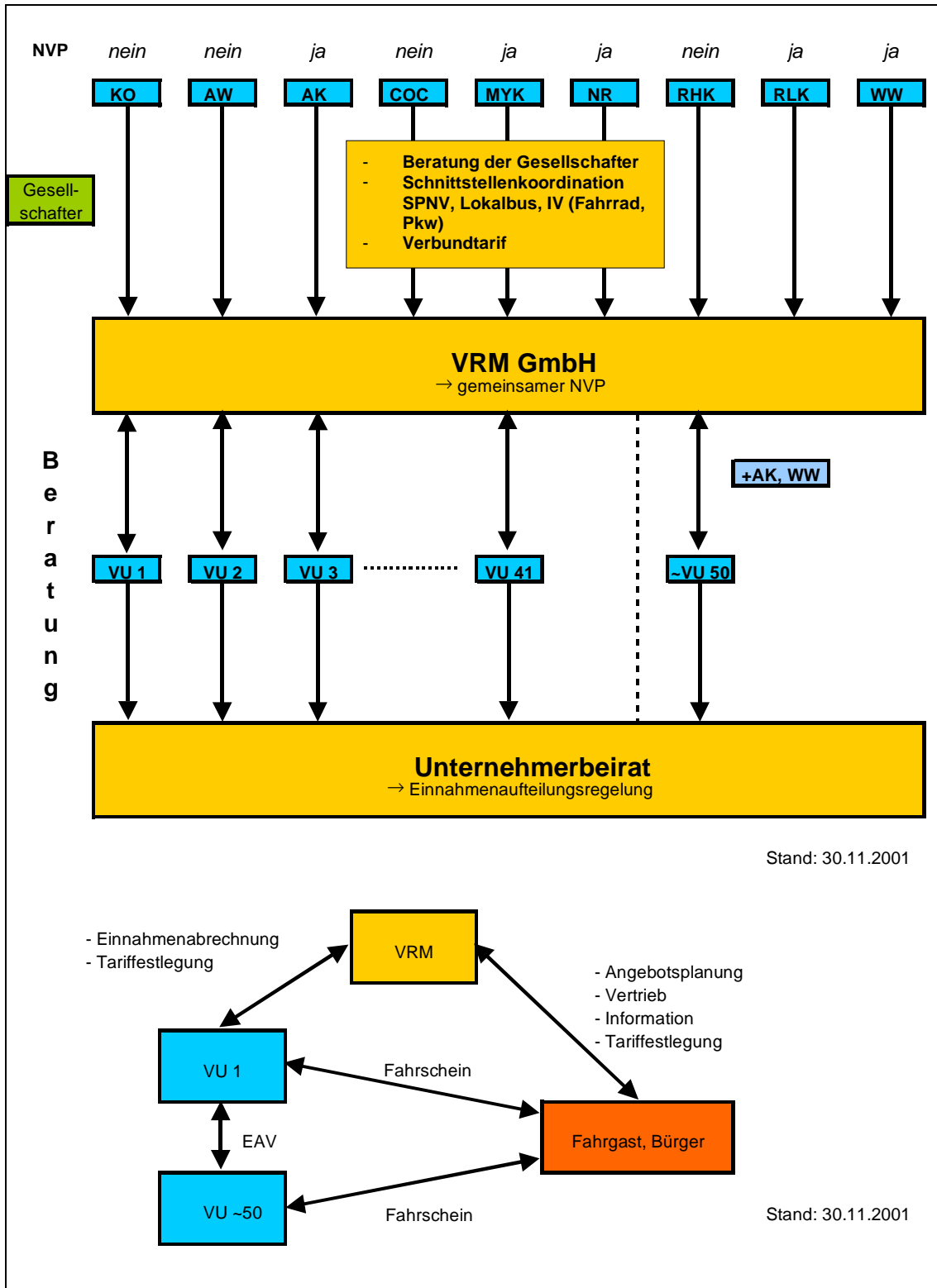


Abb. 4-1: Organisationsstruktur VRM

Nach Start des VRM werden sich die Aufgaben zwischen lokalem Aufgabenträger, übergeordnetem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen verschieben.

In § 4 des Kooperationsvertrages für den VRM werden die zukünftigen Aufgaben der Verbundgesellschaft festgelegt:

- Erstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes im Verbundraum gemäß § 8 NVG,
- Beratung der Gesellschafter der Verbundgesellschaft (hier Westerwaldkreis),
- Koordination der Schnittstellen mit dem SPNV,
- Koordination der Schnittstellen mit den lokalen Verkehren und
- Koordination der Schnittstellen mit dem Individualverkehr.

In § 6 (2) des Kooperationsvertrages wird von einem „gemeinsamen Nahverkehrsplan mit Nahverkehrs-Entwicklungsplan für das Verbundgebiet“ gesprochen. Ein solcher Nahverkehrs-Entwicklungsplan ist zwar im NVG von Baden-Württemberg festgeschrieben, aber nicht abgedeckt durch § 8 des NVG in Rheinland-Pfalz.

Insbesondere übernimmt die VRM-GmbH folgende Aufgaben für die Aufgabenträger (hier Westerwaldkreis):

- Verkehrsplanung, Verkehrskonzeption und technische Standards,
- Rahmenplanung für Angebote,
- Koordination und Organisation des regionalen ÖPNV,
- einvernehmliche Festsetzung und Änderung des Gemeinschaftstarifs (Verbundtarifs), der tariflichen Zusammenarbeit und Beförderungsbedingungen in Zusammenarbeit mit dem Unternehmensbeirat,
- unternehmensübergreifendes regionales Marketing, Marktforschung, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit sowie Fahrgastinformation,
- Vorschläge zur Weiterentwicklung der Vertriebssysteme,
- Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen,
- mittelfristige Verbundplanung und
- weitere, dem Gesellschaftszweck dienende Aufgaben.

Nach Start des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel können damit die wesentlichen Aufgaben der ÖPNV-Planung im Kreisgebiet an den VRM abgetreten werden. Um diese Aufgaben durchführen zu können, müssen v.a. die Personalkosten durch die Gesellschafter (hier Westerwaldkreis) mitfinanziert werden. Beim lokalen Aufgabenträger bzw. der Gebietskörperschaft verbleiben folgende Aufgaben:

- Rahmenvorgabe Verbundtarif: Mitwirkung nach Betroffenheit (Gesellschafter des VRM gemeinsam mit Verkehrsunternehmen bzw. Unternehmensverbund i.V.m. § 39 PBefG)
- Tarifliche Übergangsregelung zu den Nachbarverbänden: Mitwirkung nach Betroffenheit

- Lokale Nahverkehrspläne: Verantwortlich für diese Aufgabe ist der Aufgabenträger, bei der Aufgabenerbringung wirkt der VRM mit.

Nach Start des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel sind von den Verkehrsunternehmen folgende Aufgaben wahrzunehmen:

- Planung lokaler Verkehre (stadt- und kreisintern): Verantwortlich für die Aufgabe sind die Verkehrsunternehmen, Abstimmung mit dem Aufgabenträger ist vorzusehen
- Planung regionaler Verkehre (kreisüberschreitend): Gemeinsam verantwortlich sind die Verkehrsunternehmen, eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger unter Beteiligung des VRM ist vorzusehen.
- Fahrplanentwurf: Verantwortlich für diese Aufgabe ist das Verkehrsunternehmen unter Mitwirkung des Aufgabenträgers.
- Genehmigungsanträge nach PBefG: Verantwortlich für diese Aufgabe sind die Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung des lokalen Nahverkehrsplanes des Aufgabenträgers.

Nach Start des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel sind von SPNV-Nord und VRM als übergeordnete Aufgabenträger folgende Aufgaben wahrzunehmen:

- Planung und Finanzierung regionaler Linien („RegioLinie“): Verantwortlich für die Aufgabe ist der SPNV-Nord, Abstimmung mit Aufgabenträger ist vorzusehen (→ Verbandsversammlung SPNV-Nord).
- Koordinierung regionaler und lokaler Verkehre: Verantwortlich für diese Aufgabe ist der VRM, Mitwirkung des Aufgabenträgers nach Betroffenheit.
- Rahmenplanung/Gemeinsamer Nahverkehrsplan VRM: Verantwortlich für die Aufgabe ist der VRM unter Mitwirkung des Aufgabenträgers nach Betroffenheit.
- Koordinierung Verkehrs-/Raumplanung: Verantwortlich für die Aufgabe ist der VRM unter Mitwirkung des Aufgabenträgers nach Betroffenheit.
- Angebotsabstimmung mit den Nachbarverbänden: Verantwortlich für diese Aufgabe ist der VRM unter Mitwirkung des Aufgabenträgers.
- Fahrplanabstimmung (ohne Verkehre nach § 56 Schulgesetz): Verantwortlich für diese Aufgabe ist der VRM gemeinsam mit den VU unter Mitwirkung des Aufgabenträgers.
- Fortentwicklung Verbundtarif über die Einsetzung einer Planungsgruppe Tarif, die jeweils höchstens 5 Personen der VRM-GmbH und des Unternehmerbeirats umfasst.
- Koordinierung der Marketingaktivitäten über die Einsetzung einer Planungsgruppe Marketing, die jeweils höchstens 5 Personen der VRM-GmbH und des Unternehmerbeirats umfasst.

Eine exakte Aufgabenteilung zwischen VRM und den Gesellschaftern existiert aber noch nicht. Angestrebt wird die Übernahme der Aufgabe "Rahmenplanung kreisübergreifender Verkehre", insbesondere die Schnittstellenbildung und die Anschlussicherung. Eine genaue Festlegung der vorgesehenen Schnittstellen und der benötigten Anschlüsse ist noch nicht möglich, da nicht alle Aufgaben-

träger einen Nahverkehrsplan besitzen (siehe Abb. 4-1). Aus diesem Grund kann auch kurzfristig noch kein gemeinsamer Nahverkehrsplan des VRM aufgestellt werden.

Dagegen steht die Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen und dem VRM fest. Die künftige Aufgabenverteilung gliedert sich in

- Tarif,
- Marketing, Information und verbundweite Werbung sowie
- Verbundabrechnung.

Die Aufgabenteilung kann der Unterlage 6.1 entnommen werden. Der VRM übernimmt hierbei Aufgaben bzw. die Funktion eines ÖPNV-Aufgabenträgers. Bisher haben die Verkehrsunternehmen eigenständig ihre Tarifgenehmigungsanträge gestellt. Diese Aufgabe übernimmt mit Einführung des VRM nunmehr die VRM-GmbH. Die VRM beantragt im Namen und im Auftrag der Verkehrsunternehmen den Verbundtarif bei der Genehmigungsbehörde.

Die Unternehmensstruktur des VRM ist im Moment als Tarifverbund zu bezeichnen. Dies gilt für die heutige Einstiegsphase. Als mittelfristiges Ziel (3 - 5 Jahre) wird ein Aufgabenträgerverbund angestrebt. Damit sind keine Problemstellungen hinsichtlich der vorgesehenen Novellierung der EU-Verordnung zu erwarten. Der Vorteil des Aufgabenträgerverbundes besteht darin, dass der Wettbewerbsgedanke und die strikte Trennung zwischen Ersteller und Besteller von Verkehrsleistungen gefördert wird. Auch der Zugang neuer Verkehrsunternehmen in den Verkehrsraum Rhein-Mosel wird erleichtert (Einzelverträge, siehe Abb. 4-1). Nachteilig an einer solchen Verbundstruktur ist, dass keine Partnerschaft mit den VU besteht und somit auch das Know-how der Verkehrsunternehmen verzichtet wird. Planungsaufgaben (Verkehrskonzepte, Leistungsbeschreibungen, Ausschreibungen, Vergabe von Laufzeitlizenzen oder Verkehrsverträgen) sind durch die Kreisverwaltungen selbst wahrzunehmen bzw. an den VRM oder Dritte zu übertragen. Den Gegenpol zu einem Aufgabenträgerverbund stellt der Unternehmerverbund dar.

Der VRM ist in Rheinland-Pfalz der größte Verkehrsverbund (Abb. 4-2).

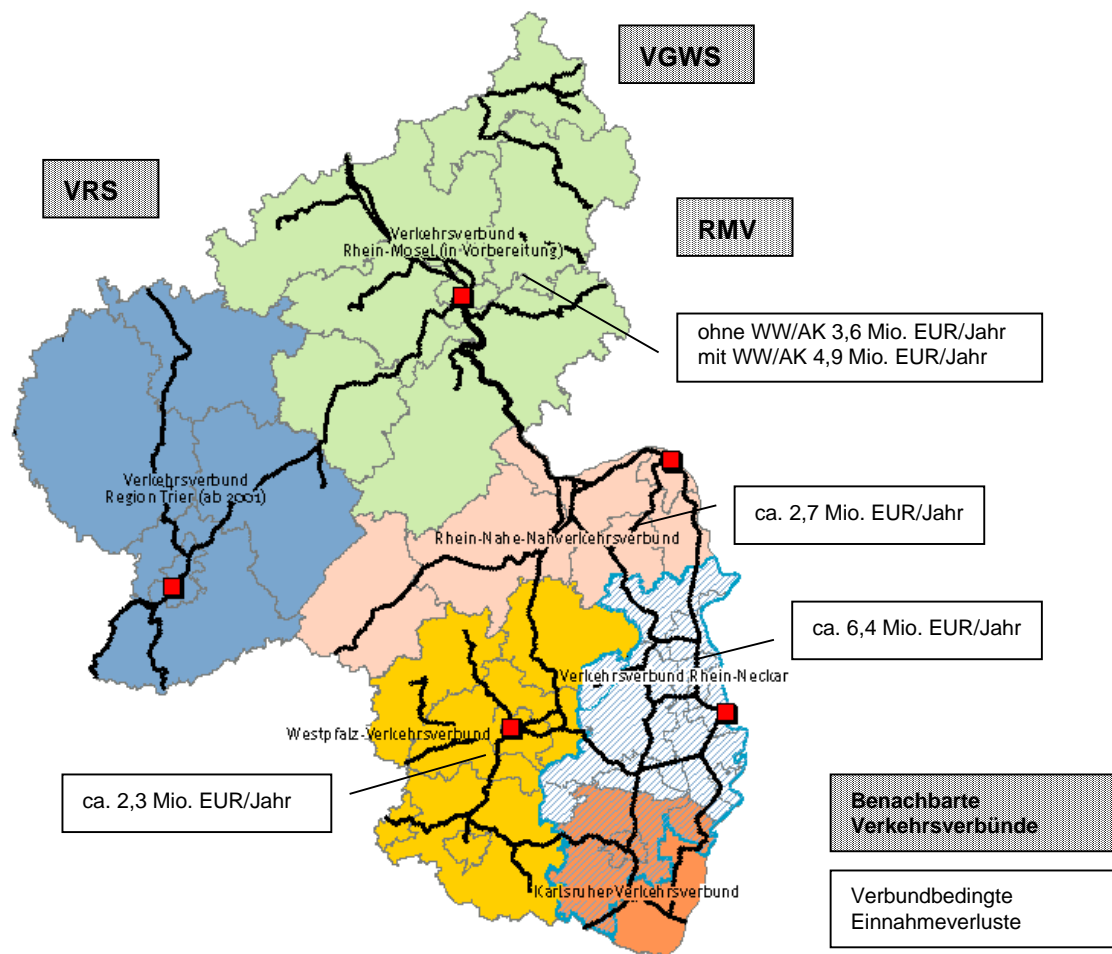


Abb. 4-2: Bestehende Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz

Die Kosten eines Verkehrsverbundes setzen sich aus verschiedenen Arten zusammen:

- Tariffarmonisierungsverluste oder -gewinne,
- Durchtarifizierungsverluste,
- Organisationskosten,
- Finanzierung der Übergangstarife (ÜT),
- Marketing sowie
- Investitionskosten.

Das Gebiet des VRM wurde für die Einführung des Verbundtarifs in Tarifzonen (Waben) eingeteilt (Unterlage 6.2). Der Fahrpreis errechnet sich anhand der durchfahrenen Waben (Abb. 4-3).

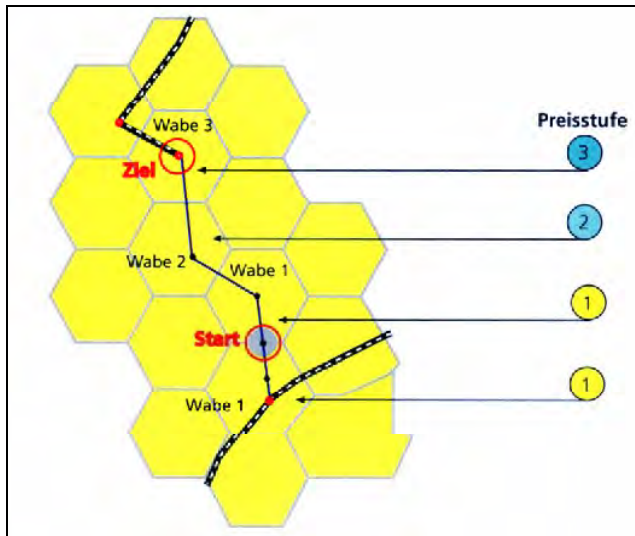


Abb. 4-3: Fahrpreisermittlung im VRM

Bisher befördert jedes Verkehrsunternehmen seine Fahrgäste mit eigenen Fahrpreisen - dem Haustarif. Bei Ablösung eines Haustarifs durch einen Gemeinschaftstarif können folgende Effekte auftreten:

- Wenn der Fahrpreis des Gemeinschaftstarifes unterhalb des Haustarifes liegt, treten für das Verkehrsunternehmen Mindererlöse auf. Diese werden als Tarifharmonisierungsverluste (THV) bezeichnet. Diese THV werden bei der Ermittlung der Verbundeinnahmen in voller Höhe berücksichtigt (z. B. bei der Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft - RMV).
- Wenn der Fahrpreis des Gemeinschaftstarifes aber über dem Haustarif liegt, treten Mehrerlöse auf. Diese werden als Tarifharmonisierungsgewinne (THG) bezeichnet. Eine Verteuerung der Fahrpreise zieht aber tendenziell einen Rückgang der Verkehrsnachfrage nach sich, wodurch die Mehrerlöse vermindert werden. Dieser Effekt wird in Form eines Sicherheitsabschlags¹⁵ berücksichtigt (z. B. DB-Regio und Stadtwerke Neuwied SWN)
- Wenn der Fahrgast im Westerwaldkreis heute umsteigt - unabhängig ob zwischen zwei verschiedenen Verkehrsunternehmen oder innerhalb des gleichen Verkehrsunternehmens - muss er dafür zwei oder mehr Fahrausweise lösen. Bei der Einführung eines Gemeinschaftstarifes treten dann Mindererlöse auf, wenn die Summe der heutigen Fahrpreise höher ist als der zukünftige Verbundpreis (dies ist in der Regel der Fall). Diese Mindererlöse werden Durchtarifizierungsverluste (DTV) genannt. Diese verbundbedingten Einnahmeänderungen belaufen sich ohne die Berücksichtigung der Landkreise Altenkirchen und Westerwald auf ca. 3,65 Mio.

¹⁵ z.B. Preiserhöhung um 10 % bewirkt Nachfragerückgang um 3 % = Preiselastizitätsfaktor von -0,3

EUR, festgelegt für die Haushaltsjahre 2002 und 2003. Unter Einbeziehung der Landkreise Altenkirchen und Westerwald werden sich die verbundbedingten Einnahmenverluste auf ca. 4,65 Mio. EUR erhöhen (Tab. 4-1).

| | VRM | | RNN | WVV | HTV |
|--|----------------|----------------|-------------------------------------|-----------------------|-----------|
| | ohne WW/AK | mit WW/AK | | | |
| Aufgabenträger | 7 | 9 | 3,5 | 7 | |
| Tarifraum [km ²] | 4.801 | 6.432 | 2.900 | | 627 |
| Einwohner | 927.712 | 1.264.921 | 1.000.000 | | |
| Verkehrsunternehmen | 42 | ~ 50 | 10 | 11 | 10 |
| Linien | 313 | 360 | | | 37 |
| Preisstufen | 11 | 11 | | 7 | |
| Tarifzonen | 310 | 410 | | | 28 |
| Tarifzondurchmesser [km] | 4,44 | 4,47 | | | 5,34 |
| Alteinnahmen [EUR] | ca. 47.000.000 | ca. 60.000.000 | 27.600.000 | 21.200.000 | |
| Verbundeinnahmen [EUR] | ca. 43.350.000 | ca. 55.000.000 | 24.900.000 | 18.900.000 | |
| davon THV [EUR] | 2.650.000 | 3.350.000 | 2.250.000 | | |
| davon DTV [EUR] | 1.000.000 | 1.300.000 | 490.000 | | |
| Verlustausgleich (inkl. Organisationskosten) [EUR] | 4.155.000 | 5.150.000 | 2.700.000 | 2.300.000 | |
| Verbundfinanzierung | | | kommunales Engagement nicht bekannt | kommunales Engagement | |
| Erstinvestition [EUR] netto | ca. 1.950.000 | ca. 2.500.000 | | 1.860.000 | 1.100.000 |

HTV Heidenheimer Tarifverbund

Tab. 4-1: Zahlen und Fakten zum VRM mit und ohne die Landkreise Altenkirchen und Westerwald

Unter Berücksichtigung der Übergangstarife und der Organisationskosten erhöht sich die Gesamtsumme für die Haushaltsjahre 2002 und 2003 ohne die Landkreise Altenkirchen und Westerwald auf 4,16 Mio. EUR und mit diesen Landkreisen auf geschätzte 5,15 Mio. EUR. Hinzu kommen noch einmalig die Kosten für Marketingmaßnahmen zum Start des Verbundtarifes (Werbung, Verbundfahrplan) sowie die zur Einführung des Verkehrsverbundes bedingten Investitionskosten der Verkehrsunternehmen (VV GVFG/FAG Abschnitt 2.1.2, Unterlage 8.2).

Hinsichtlich der Investitionskosten sind lediglich die Anschaffung von Fahrscheindruckern und Auswertungssoftware zu berücksichtigen. Investitionen bezüglich Fahrscheinentwertung und Haltestellenausstattung werden in der ersten Phase der Verbundeinführung nicht getätigt. 10 % der Investitionskosten trägt das Verkehrsunternehmen und jeweils 45 % das Land Rheinland-Pfalz sowie die VRM-GmbH bzw. deren Gesellschafter (u. a. Westerwaldkreis), wobei die

Gebietskörperschaften die Rückzahlung über 10 Haushaltsjahre verteilen können.

Die weiteren Kosten für Marketingmaßnahmen werden indirekt über die Gesellschafter der VRM-GmbH mitgetragen. Der Haushalt für Marketingmaßnahmen (Entwurf des Kooperationsvertrages, Stand 20.11.2001) umfasst jährlich

- von jedem VU 0,25 % des im Einnahmenaufteilungsverfahrens fixierten Verkehrserlöses oder
- mindestens 500 € pro Jahr und Verkehrsunternehmen bei jährlichen Verkehrserlösen unter 200.000 €, evtl. zuzüglich der bisher vom VU aufgewendeten Marketingmittel, sowie
- durch die VRM-GmbH bzw. die Gesellschafter bis zu 0,17 € je Einwohner und Jahr.

| Menge | EP | VRM ohne WW/AK | VRM mit WW/AK |
|-----------------------------------|------------|---------------------------|---------------------------|
| Verkehrsunternehmen: 41 | min. 500 € | 20.500 € | |
| Verkehrsunternehmen: ca. 50 | min. 500 € | | 25.000 € |
| Verkehrserlöse: ca. 46.000.000 € | 0,25 % | 115.000 € | |
| Verkehrserlöse: ca. 60.000.000 € | 0,25% | | 150.000 € |
| Einwohner: ca. 1.000.000 | 0,17 € | 170.000 € | |
| Einwohner: ca. 1.300.000 | 0,17 € | | 221.000 € |
| Gesamt (ohne Mindestbetrag 500 €) | | 305.500 € (600.000 DM) | 396.000 € (770.000 DM) |

Tab. 4-2: *Finanzielle Mittel für Marketingmaßnahmen der VRM-GmbH mit und ohne die Landkreise Altenkirchen und Westerwald*

Für Marketingmaßnahmen stehen der VRM-GmbH demnach

- ohne Beitritt der Landkreise Altenkirchen und Westerwald mindestens ca. 305.000 € und
 - mit Beitritt der Landkreise Altenkirchen und Westerwald mindestens ca. 396.000 €
- zur Verfügung.

Nach letzten vorliegenden Angaben des VRM (Stand 09/2002) muss der Westerwaldkreis infolge der Einführung des Verbundtarifes (THV, DTV und VRM-GmbH) mit einer Kostenbelastung von ca. 487.000 EUR pro Jahr rechnen. Dabei wurde ein Abschmelzbetrag der THV von 5 % jährlich zu Grunde gelegt. Gleichzeitig wird eine Einsparung im Schülerverkehr von ca. 434.000 EUR angegeben, so dass inkl. Werbeetat, Mitfinanzierung Übergangstarif und Zuschuss zu neuen Verkaufsgeräten (in der Summe 45.000 EUR) für den Westerwaldkreis Haushaltsbelastungen in Höhe von ca. 98.000 EUR pro Jahr verbleiben. Unter Berücksichtigung des derzeitigen Beitrags zur VRM-GmbH von 17.000 EUR ergibt sich eine zusätzliche Haushaltsbelastung von ca. 81.000 EUR im Vergleich zur heutigen Situation.

Die Einsparungen im Schülerverkehr können aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht als gesichert angesehen werden. Außerdem ist mit dem Land Rheinland-Pfalz vereinbart worden, die Mindereinnahmen aus THV während eines Zeitraumes von 5 Jahren infolge regelmäßiger Anpassung des Verbundtarifs (Fahrpreiserhöhungen) auf 30 % des Ausgangsbetrages (Tab. 4-1) abzubauen.

Durch die Einführung des Verbundtarifs werden für den Westerwaldkreis laut VRM (Schätzung für 2004) einmalig zusätzliche Kosten von ca. 130.000 EUR für die Einführungskampagne sowie für die Mitfinanzierung elektronischer Verkaufssysteme entstehen.

Zur Finanzierung dieser Haushaltsbelastung könnte auf die Pauschalmittel gemäß § 10 Abs. 1 NVG (ca. 200.000 EUR pro Jahr) zurückgegriffen werden. Dann stünden diese Mittel aber nicht mehr wie bisher für andere ÖPNV-Zwecke zur Verfügung. Da eine Reihe von anderen ÖPNV-Aufgaben zwangsweise aus den Mitteln des NVG finanziert werden müssen (Nahverkehrsplan, Ausbildungsbuss, ÖPNV-Auskunftsstelle, Personalkosten) können voraussichtlich 50.000 EUR von den Pauschalmitteln zur Deckung der verbundbedingten Kosten vorgesehen werden.

Die Argumente gegen die Einführung eines Gemeinschaftstarifs VRM im Westerwaldkreis "zu den bisher vorliegenden Bedingungen" lauten

- Das ÖPNV-Angebot wird nicht verbessert (kein zusätzlicher Bus oder Zug).
- Verbundsbedingte Mehreinnahmen durch höhere Fahrgastnachfrage führen nicht zwangsläufig zu einer Reduzierung der öffentlichen Haushaltsbelastungen.
- Im Westerwaldkreis gibt es für ca. 90 % des Gesamtfahrgastaufkommens bereits die Durchtarifierung (Zeitkartenbereich via Rhein-Mosel-Ticket).
- Hohe Organisationskosten der VRM-GmbH und
- die hälftige Mitfinanzierung des Landes Rheinland-Pfalz auf der Basis der vereinbarten Abschmelzbeträge, wobei die vereinbarten Abschmelzbeträge massive Fahrpreiserhöhungen und damit Rückgang der Fahrgastnachfrage nach sich ziehen kann (Abschmelzung THV und DTV um 30 % bedeuten Erhöhung des Fahrpreises¹⁶ um ca. 20 %).

Der Mindereinnahmen, die sich aus THV ergeben, sollen – wie bereits oben ausgeführt – während des Zeitraums von 2002 - 2007 durch Fahrpreiserhöhungen gegenüber den ermittelten Ausgangsbeträgen auf 30 % abgebaut werden. Bezüglich der Veränderung der DTV muss festgestellt werden, ob sich diese durch einen Anstieg der Zahl der Übersteiger zwischen den Verkehrsunternehmen verändern werden.

Zur Finanzierung der Übergangstarife wird ein Teil der Kosten auf alle Gesellschafter des VRM nach dem Solidaritätsprinzip umgelegt. Von den Übergangstarifs-Kosten trägt das Land Rheinland-Pfalz pauschal 50 %. Der Landkreis,

¹⁶ Mit einer ersten Erhöhung des Verbundtarifes ist zum 01.01.2003 zu rechnen.

für den der Übergangstarif gilt, muss mindestens 75.000 EUR selbst tragen. Der Restbetrag wird auf die übrigen Gesellschafter aufgeteilt. Damit werden auch Aufgabenträger zukünftig an Kosten für Übergangstarife beteiligt, obwohl durch ihren eigenen Übergangstarif keine Kosten entstehen (Landkreis Neuwied). Aufgrund der Nachbarschaft zum Rhein-Main-Verkehrsverbund besteht die Möglichkeit, dass auch im Westerwaldkreis ein Übergangstarif vereinbart werden muss. Ob es aber zu einem solchen Übergangstarif kommen wird und welche Kosten dadurch entstehen, ist zum jetzigen Zeitpunkt völlig offen. Als grober Anhaltswert sollten für Haushaltsberechnungen 50.000 EUR vorgesehen werden.

Weiterhin sind die verbundbedingten Investitionen in die Haushaltsplanung einzubeziehen. Die Verkehrsunternehmen im Gebiet der sieben beigetretenen Aufgabenträger haben Investitionen in Höhe von 1,95 Mio. EUR gemeldet. Davon tragen die Verkehrsunternehmen pauschal 10 % und das Land Rheinland-Pfalz 50 % der förderfähigen Kosten (hier nur elektronische Fahrscheindrucker EFD). Unter Anrechnung von 0,195 Mio. EUR für die Verkehrsunternehmen und ca. 0,545 Mio. EUR durch das Land Rheinland-Pfalz verbleiben bei der VRM-GmbH ca. 1,21 Mio. EUR. Für jeden Gesellschafter ergeben sich somit ca. 170.000 EUR bzw. aufgeteilt auf 10 Haushaltsjahre 17.000 EUR in den Haushaltsjahren 2002 - 2011.

Verschiedene Verkehrsunternehmen im Westerwaldkreis und auch ÖPNV-Linien sind bereits direkt von der Einführung des Verbundtarifes betroffen (Unterlage 6.3), da sie Fahrplanangebote durchführen, die in das aktuelle Verbundgebiet führen. Diese Verkehrsunternehmen müssen deshalb mindestens zwei verschiedene Tarife (Haustarif und Verbundtarif) für ihre Fahrgäste vorhalten.

Zur Vorbereitung der Gründung eines Verkehrsverbundes müssen die Alteinahmen der teilnehmenden Verkehrsunternehmen festgestellt werden. Als einheitliches Bemessungsjahr ist das Kalenderjahr 1998 festgelegt worden, wobei die verkaufte Anzahl der Fahrkarten mit den Fahrpreisen zum 01.04.2001 für die Alteinahmenermittlung hochgerechnet wurde. Erforderlich für die Berechnung sind Angaben, die hinsichtlich benutztem Verkehrsunternehmen, Fahrausweisart, Ein- und Ausstiegshaltestelle sowie Fahrpreis eine möglichst genaue Differenzierung zulassen. Wesentliche Grundlage für die Bestimmung der Alteinahmen sind die durch elektronische Fahrscheindrucker (EFD) sowie das System Kurs 90 der Deutschen Bahn AG gespeicherten Daten. Die Höhe der festgestellten Alteinahmen im VRM ist derzeit nicht genau bekannt. Für das Verbundgebiet mit den beteiligten sieben Aufgabenträgern können die Einnahmen auf ca. 47 Mio. EUR geschätzt werden. Unter Berücksichtigung der Landkreise Altenkirchen und Westerwald sind Alteinahmen in einer Gesamthöhe von ca. 60 Mio. EUR zu erwarten.

Die festgestellten Alteinahmen werden den Verkehrsunternehmen bis zur Auswertung der Ergebnisse aus der ersten Verkehrserhebung, die im Spätsommer 2003 durchgeführt werden wird, garantiert. Wenn diese ermittelten

Einnahmen durch eine erhöhte Fahrgastnachfrage im VRM übertroffen werden, müssen diese gemeinsam erzielten Fahrgeldeinnahmen im Verkehrsverbund adäquat auf die einzelnen Verkehrsunternehmen aufgeteilt werden. Zu diesem Zweck unterzeichnen die Verkehrsunternehmen einen Einnahmen-Aufteilungsvertrag (EAV), in dem ein Aufteilungsschlüssel (prozentuale Aufteilung der Einnahmen) festgelegt und vertraglich vereinbart wird. Diese Regelung der Einnahmenaufteilung muss verschiedene Faktoren berücksichtigen:

- Die Anzahl der Fahrgäste ist in städtischen Räumen wesentlich größer als in ländlichen Räumen.
- Die Verkehrsleistung (Personenkilometer) ist - abhängig von der Anzahl der Fahrgäste und der durchschnittlichen Reiseweite - in der Regel in städtischen Gebieten größer als in ländlichen Gebieten.
- Die Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen (Fahrplankilometer) ist in städtischen Gebieten kleiner als in ländlichen Gebieten sowie
- die unterschiedlichen Haustarife der Verkehrsunternehmen (beantragt durch die Verkehrsunternehmen, genehmigt nach § 39 PBefG).

Im Allgemeinen kann in Räumen mit einem Verkehrsverbund eine Erhöhung der Fahrgastnachfrage und damit eine Erhöhung der Einnahmen festgestellt werden. Zum Beispiel konnten die Einnahmen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) im Zeitraum von 1991 - 1996 um 50 % gesteigert werden. Dabei konnten auf der Basis von Verkehrserhebungen folgende Nachfragebeziehungen festgestellt werden:

- Anteil Direktfahrer 78 %,
- Anteil der Fahrgäste, die einmal umsteigen, 18 % und
- Anteil der Fahrgäste, die mindestens zwei Mal umsteigen, 4 %.

Wegelängen und Reisezeit im VRM können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Dabei ist berücksichtigt, dass die Reisegeschwindigkeit auf Stadt-Land-Relationen maximal 30 km/h beträgt.

| Wochentag | Wegelängen | Reisezeit | Reisegeschwindigkeit [km/h] |
|------------------|------------|-----------|-----------------------------|
| Montag – Freitag | 8 km | 18 min | 26,7 |
| Samstag | 9 km | 20 min | 27,0 |
| Sonntag | 10 km | 23 min | 26,1 |

Tab. 4-3: *Wegelängen und Reisezeiten im VRM*

Ab dem 01.01.2002 stellt sich die Situation für die Landkreise Altenkirchen und Westerwald so dar, dass sie vollständig von bestehenden Verkehrsverbänden umschlossen sind, ohne selbst einen eigenen Verbundtarif in ihrem Aufgabenträgergebiet anzuwenden. Um den Bürgern des Landkreises Altenkirchen entlang der Schienenstrecken die tarifliche Durchlässigkeit in den VRS, insbeson-

dere in die Städte Bonn und Köln zu ermöglichen, wurde der VRS-Gemeinschaftstarif in den Landkreis Altenkirchen ausgedehnt. Die Erweiterung des VRS-Gemeinschaftstarifs erfolgte auf den Schienenstrecken der DB AG bzw. Hellerthalbahn GmbH und Westerwaldbahn GmbH im Landkreis Altenkirchen mit Wirkung ab 01.08.2002. Die Ausweitung des VRS-Gemeinschaftstarifs in den Landkreis ist mit Mindereinnahmen von ca. 150.000 EUR veranschlagt. Der Westerwaldkreis strebt an, dass der Gemeinschaftstarif bis zum Bahnhof Ingelbach erweitert werden soll. Dies wird derzeit mit dem VRS verhandelt.

Damit ist der Westerwaldkreis vollständig durch Gebiete mit Verbundtarifen umschlossen. Insbesondere die Notwendigkeit der bestmöglichen Erreichbarkeit des ICE-Bahnhofs Montabaur muss als zusätzliches Argument für die Einführung eines Verbundtarifs angesehen werden. Für die ÖPNV-Nutzer im Westerwaldkreis bedeutet dieser Schritt die Umstellung vom Streckentarif auf den Zonentarif. Die Bestimmung der Anzahl der durchfahrenen Waben in Abhängigkeit von der Linienführung und die vergrößerte Anzahl an verschiedenen Fahrausweisarten wird die ÖPNV-Nutzung kurzfristig nicht einfacher machen (Abb. 4-4).

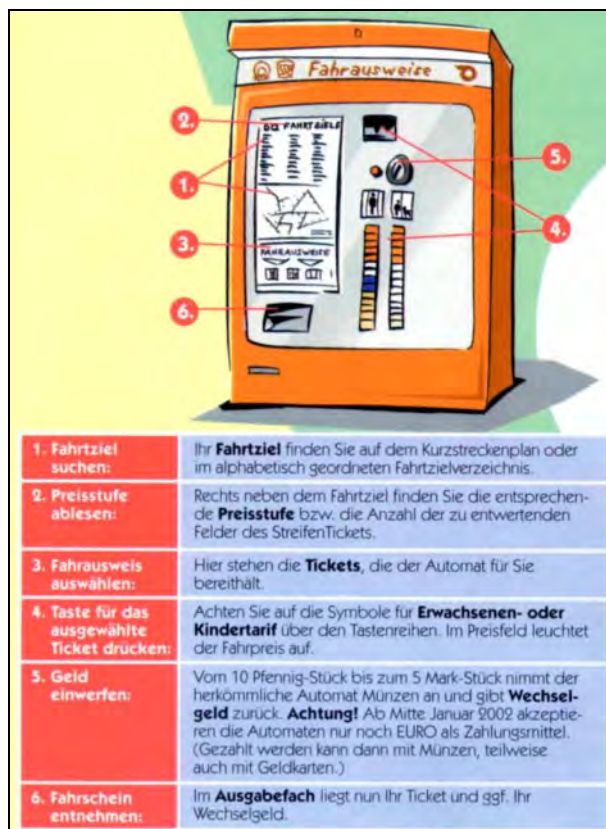


Abb. 4-4: Fahrpreisermittlung und Fahrscheinautomat im VRM

Die Bequemlichkeit der Fahrpreisermittlung nach dem Best-Price-System wird erst mittelfristig nach Einführung des EFM (siehe Abschnitt 3.13) möglich sein. Auch Verbesserungen im ÖPNV-Angebot (Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit) sind erst mittelfristig über Schnittstellenbildung und Anschlusssicherung mög-

lich. Hierzu müssen aber alle Aufgabenträger kurzfristig einen verabschiedeten ersten Nahverkehrsplan vorlegen. Über gemeinsame ÖPNV-Planung und das Mittel der Ausschreibung (siehe Abschnitt 4.5) wird eine quantitative und qualitative Verbesserung des ÖPNV-Angebotes möglich sein.

Im Zuge des aktuellen Rückgangs der Haushaltseinnahmen ist aber völlig ungeklärt, auf welche Art und Weise die Haushaltsbelastungen durch Einführung eines Verbundtarifes abgedeckt werden sollen. Die Mittel aus dem Nahverkehrsgesetz (ca. 220.000 EUR pro Jahr) werden hierfür alleine nicht ausreichen.

Zusammenfassung:

Vor- und Nachteile eines Beitritts des Westerwaldkreises zum VRM

Mit dem Beitritt zum Verkehrsverbund Rhein-Mosel entstehen für den Westerwaldkreis als Aufgabenträger sowie für die ÖPNV-Kunden die im Folgenden genannten Vor- und Nachteile.

A. Verkehrsplanung:

Vorteile:

- mittelfristig Angebotsverbesserungen möglich
- Aufhebung der Bedienungsverbote
⇒ Steigerung der Angebotsqualität
- gemeinsamer Nahverkehrsplan, Verbesserung der Übergangsverkehre in benachbarte Kreise

Nachteile:

- evtl. weniger Direktfahrten

B. Tarif/Fahrgastbedienung

Vorteile:

- Einführung des Verbundtarifs (Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems, Vereinheitlichung der Abrechnung Schulträger/Fahrausweise)
- Anerkennung der BahnCard (im Gegensatz zu anderen Verkehrsverbänden, z.B. VRS)
- mehr Umsteigefahrten (auch innerhalb eines Verkehrsunternehmens)

Nachteile:

- Verteuerung der Bahntarife

C. Marketing:

Vorteile:

- Nutzungsschwelle für Neukunden geringer
- abgestimmter Fahrplan durch Koordinierung einer übergeordneten Stelle
- einheitliches, koordiniertes Marketing

Nachteile: /**D. Verbundabrechnung:**Vorteile:

- Nachfragesteigerung zu erwarten

Nachteile:

- Erhöhung der Kosten durch Tarifausgleich ohne kurzfristige Angebotsverbesserungen
- Kosten für Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden (RMV, VLD, VGWS)

E. Sonstiges/Allgemeines:Vorteile:

- Möglichkeit der Übergabe von Aufgaben an die VRM-GmbH (eigenes Personal, eigene Sachmittel), z.B. Kreisfahrplan, übergreifende ÖPNV-Planung, Ausschreibung und Vergabe
- Westerwaldkreis nicht mehr isoliert zwischen vielen Verkehrsverbänden
- VRM als Vertreter der Gesellschafter z.B. in Verhandlungen mit der DB oder mit benachbarten Verkehrsverbänden (Übergangstarife) stärkerer Verhandlungspartner als Westerwaldkreis

Nachteile:

- Abhängigkeit von den Entscheidungen der anderen Gesellschafter
- Durchsetzung der Interessen kleinerer Verkehrsunternehmen schwierig

4.3 ÖPNV-Betriebskonzept zur Anbindung des ICE-RegioBahnhofs Montabaur

Die in Bau befindliche Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Rhein/Main in Verbindung mit dem ICE-RegioBahnhof in Montabaur stellt eine der herausragendsten Rahmenbedingungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis dar. Eine Analyse von Bahnhöfen und Hochgeschwindigkeitsstrecken [39] hat ergeben, dass der Entwicklung im „Hinterland“ eines solchen Bahnhofs Grenzen gesetzt sind. Vor allem Reisende im Regional- und Nahverkehr haben Start und Ziel in der Nähe von fußläufig erreichbaren Zielen. Die Entwicklungsimpulse beschränken sich deshalb überwiegend auf unmittelbar am Bahnhof gelegene Standorte (Bsp. Kassel-Wilhelmshöhe) sowie Standorte, die gut an den ICE-Bahnhof angeschlossen sind. Maßgebend ist eine lückenlose Transportkette im öffentlichen Verkehr. Als Grenzwert, der im Allgemeinen von den Fernpendlern als Fahrzeit zum Fernbahnhof akzeptiert wird, werden in der Literatur 15 Minuten genannt.



Abb. 4-1: ICE-RegioBahnhof, links Empfangsgebäude, rechts ZOB mit Blick vom Empfangsgebäude in Richtung Stadt
 [Quelle: www.ice-park-montabaur.de]

Aufgrund der hervorragenden Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV, dem SPNV, dem mIV und der sehr guten städtebaulichen Integration und Innenstadtnähe des zukünftigen ICE-RegioBahnhofs in Montabaur ist die Neuausrichtung aller relevanten ÖPNV-Verkehre auf den Regionalbahnhof und den zentralen Omnibusbahnhof eine der Hauptaufgaben dieser Fortschreibung. Hierfür wird ein ÖPNV-Betriebskonzept (Unterlage 7.1) erarbeitet. Folgende Zielsetzungen liegen diesem Betriebskonzept zu Grunde:

- Verlagerung und Neugewinnung eines möglichst großen Fahrgastpotentials aus der gesamten Region (unter Einbeziehung des Oberzentrums Koblenz)
- Einbindung der Stadt Montabaur im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in das Netz des ÖPNV unter Beachtung der Verkehrsströme des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs
- Nutzung der vorhandenen und ggf. reaktivierbaren Schienenstrecken zur Erschließung des ICE-RegioBahnhofs
- Neuausrichtung aller relevanten Linienverkehre, auch der RegioBusse, auf den ZOB am ICE-RegioBahnhof zur optimalen Verknüpfung des ÖSPV mit dem Schienenfern- und -nahverkehr.

Aus diesen Zielsetzungen ergeben sich Maßnahmen im Bereich SPfV, SPNV, Regionaler Busverkehr und ÖPNV-Marketing.

Schienenpersonenfernverkehr (SPfV)

Das neue maßgebliche Ziel für den gesamten ÖPNV im Westerwald wird die Schnittstelle zum Fernverkehr am ICE-RegioBahnhof in Montabaur. Basis hierfür wird der Fernverkehrsfahrplan sein (s. Unterlage 7.2). Danach muss im Prinzip von einem 2-Stunden-Takt mit Verdichtungszügen in der Morgen- und Abendspitze in Montabaur ausgegangen werden. Die ICE-Linien

- 41 Münster – Köln-Deutz – Montabaur – Frankfurt und
- 45 Köln – Montabaur – Wiesbaden – Mainz – Stuttgart

sind in ihrem Angebot derart vorgesehen, dass jeweils vier Fahrten innerhalb eines Zeitfensters von 21 Minuten ankommen und abfahren (1. Abfahrt zur Minute 51 und letzte Abfahrt zur Minute 12). Damit ergeben sich folgende Wartezeiten beim Übergang zu bzw. vom ÖPNV am ICE-Bahnhof:

| Bus erreicht ICE nach | <i>Wartezeit nach Köln</i> | <i>Wartezeit nach Frankfurt</i> | <i>Wartezeit nach Wiesbaden</i> |
|------------------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Köln | 0 min (10) | 11 min (21) | 1 min (11) |
| Köln-Deutz | 8 min (18) | 19 min (29) | 9 min (19) |
| Frankfurt | 109 min (119) | 0 min (10) | 110 min (120) |
| Wiesbaden | 119 min (129) | 10 min (20) | 0 min (10) |

(Zzgl. Fußweg zwischen Busbahnhof und Abfahrtgleis von ca. 5 min und Zeitpuffer Linienbus (wg. Verspätung) von ca. 5 min ⇒ Ankunft Linienbus ca. 10 min vor Abfahrt ICE)

Tab. 4-1: Wartezeiten beim Übergang zu bzw. vom regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-Bahnhof

Die Situation im SPNV ist geprägt durch die derzeit laufende Ausschreibung von SPNV-Leistungen im Bereich des Westerwald und Lahntal. Der regionale Busverkehr könnte die Verknüpfung zum Fernverkehr am wirtschaftlichsten sicher stellen, wenn Montabaur Kreuzungsbahnhof werden würde, d. h. die Züge in Richtung Norden und Süden fahren zur gleichen Minute ab. Dies ist jedoch nicht zu erwarten. Voraussichtlich werden die Züge nach Frankfurt ca. 11 min vor denen in Richtung Köln und ca. 10 min vor denen in Richtung Wiesbaden/Mainz abfahren. Damit entstehen Wartezeiten für Fahrgäste, die Zubringer- oder Anschlussfahrten des regionalen Busverkehrs wahrnehmen möchten.

Schienerpersonennahverkehr

Die Situation im SPNV ist geprägt durch die derzeit laufende Ausschreibung von SPNV-Leistungen im Bereich Westerwald und Lahntal. Die Ausschreibung ist zum 30.10.2001 im EU-Amtsblatt bekannt gemacht worden. Der Schlusstermin für den Angebotseingang ist der 28.03.2002. Die Entscheidung über die Vergabe erfolgt bis zum 28.12.2002 - also kurz nach Inbetriebnahme der ICE-Strecke. Die Leistungen werden dann voraussichtlich zum 12.12.2004 beginnen und für einen Zeitraum von 10 Jahren erbracht. Die Leistung umfasst auf Schienenstrecken im Westerwald und im Lahntal ca. 2,5 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr. Kosten bzw. Umsatz können auf dieser Basis zu ca. 12 - 15 Mio. EUR jährlich geschätzt werden.

Der ICE-Bahnhof Montabaur ist von der Ausschreibung direkt betroffen und zwar über die Kursbuchstrecken 461 Oberwesterwaldbahn und 629 Unterwesterwaldbahn. Für die Unterwesterwaldbahn Limburg - Montabaur - Siershahn

besteht eine Option zur Weiterführung des Personenverkehrs auf der sogenannten Brexthalbahn von Siershahn über Grenzau nach Neuwied (keine Direktverbindung nach Koblenz).

Der Rahmenfahrplan sieht ebenfalls einen 2-Stunden-Takt vor, der auf die Abfahrtszeiten der ICE-Züge ausgerichtet ist. Zusätzlich sind Verdichtungen im Schülerverkehr vorgesehen.

Falls die Option, den Betrieb auf der Brexthalbahn wieder aufzunehmen, wahrgenommen wird, muss das ÖPNV-Angebot im Kannenbäckerland neu geordnet werden. Bis zur vorgesehenen Betriebsaufnahme sind in diesem Fall konzessionsrechtliche Probleme und die Problematik Zug-Bus-Verknüpfung, insbesondere im Schülerverkehr zu lösen.

Die Holzbachbahn Altenkirchen - Dierdorf - Selters - Montabaur ist nicht Bestandteil dieser Ausschreibung und wird somit langfristig ohne Personenverkehr bleiben.

Als Ersatz hierfür und für die weitere regionale Erschließung dienen regionale Busverkehre - der RegioBus.

Regionaler Busverkehr

Der ÖPNV-Netz-Konzeption (Unterlage 5.1 und Unterlage 7.1) ist zu entnehmen, dass alle Verkehrsachsen radial auf Montabaur zulaufen. Die starke Ausrichtung der meisten Verkehrsbeziehungen auf Montabaur berücksichtigt deren Status als Kreisstadt und auch den Standort ICE-RegioBahnhof. Daher lässt sich die „Montabaur-Orientierung“ im ÖPNV-Netz des Westerwaldkreises trotz des nur 7 %-Bevölkerungsanteils der Stadt Montabaur nachvollziehen.

Die RegioBus-Linien übernehmen die wichtigste Rolle bei der Fahrgastverteilung am ICE-RegioBahnhof. In Ergänzung zum bestehenden Angebot sollen zwei neue RegioLinien im Dezember 2002 in Betrieb gehen.

Geplant ist die Linie mit dem Arbeitstitel „3115“. Vorgesehen ist hier ein Haupt-Ast Hachenburg - Selters - Montabaur und ein Anschluss-Ast Altenkirchen - Puderbach - Dierdorf - Selters mit Umsteigen in Selters auf den Haupt-Ast nach Montabaur.

Konkret sind bereits die Umsetzungen zur RegioBus-Linie mit dem Arbeitstitel „3100“ Neuwied - Bendorf - Höhr-Grenzhausen - Montabaur. Die Nennung dieser Ort gibt alle von dieser Linie mitbedienten Orte an. Diese Linie wird nicht über Ransbach-Baumbach nach Montabaur fahren, sondern zwischen Höhr-Grenzhausen und Montabaur die Autobahn benutzen. Ebenfalls herausgenommen aus der ursprünglichen Konzeption ist der Start der Linie in Koblenz mit Bedienung des Gewerbegebietes Rheinhafen. Ursache hierfür sind konzessionsrechtliche Probleme.

Fahrgäste aus Ransbach-Baumbach können über die Linie 6116 den ICE-RegioBahnhof erreichen. Die Busse werden so am ICE-Bahnhof ankommen, dass die ICE-Züge in Richtung Süden erreicht werden.

Aus Richtung Koblenz ist bereits die Linie 3116 (RMV) vorhanden, die ebenfalls auch Westerburg, Rennerod und Bad Marienberg anbindet. Nicht angebunden an diese RegioLinie ist der Verbandsgemeindesitz Wallmerod. Wallmerod wird über die Linie 4281 mit dem ICE-Bahnhof verbunden.

Das bestehende Angebot auf den Linien 6116 und 4281 besitzt bereits RegioLinien-Qualität. Damit bestehen aus allen Verbandsgemeinden und von allen Verbandsgemeinde-Sitzen angebotsorientierte Busverkehre zum ICE-Bahnhof.

Der Fahrzeitenvergleich ÖPNV/Pkw zeigt, dass der ÖPNV auf den Hauptstrecken in der Lage ist mit dem Pkw zu konkurrieren. Lediglich auf der Relation Bad Marienberg – Montabaur ist die Fahrzeit zu reduzieren.

| Fahrzeit nach Montabaur | Bahn | Bus | Pkw | Fahrzeitvergleich $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$ |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--|
| Nistertal-Bad Marienberg | 55 min ⁽¹⁾ | 68 min ⁽³⁾ | 34 min (29 km) | 1,6 – 2,0 |
| Hachenburg | 65 min ⁽¹⁾ | 42 min ⁽⁴⁾ | 38 min (31 km) | 1,7 – 1,1 |
| Höhr-Grenzhausen | 25 min ⁽²⁾ | 20 min ⁽⁵⁾ | 18 min (20 km) | 1,4 – 1,1 |
| Ransbach-Baumbach | 15 min ⁽²⁾ | 20 min | 15 min (10 km) | 1,0 – 1,3 |
| Rennerod | 60 min ⁽¹⁾ | 48 min ⁽³⁾ | 37 min (34 km) | 1,6 – 1,3 |
| Selters | 19 min ⁽³⁾ | 15 min ⁽⁴⁾ | 15 min (14 km) | 1,3 – 1,0 |
| Wallmerod | 22 min ⁽⁶⁾ | 22 min | 20 min (15 km) | 1,1 |
| Westerburg | 40 min ⁽¹⁾ | 30 min ⁽³⁾ | 29 min (21 km) | 1,4 – 1,1 |
| Wirges | 08 min | 10 min | 08 min (05 km) | 1,0 – 1,1 |

(1) Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur Westerburg – Wallmerod; Fahrzeiten nach Fahrplan von 1960 abzüglich 15% für schnellere Fahrzeuge und verbesserte Infrastruktur

(2) Ausschreibung Westerwaldnetz, Fahrplan KBS 629 (Option)

(3) IST-Fahrzeit RegioLinie 3116

(4) Planung RegioLinie 3115

(5) Planung RegioLinie 3100 (via A 48 und A 3)

(6) Wiederaufnahme Personenverkehr Westerwaldquerbahn

Tab. 4-2: Fahrzeitvergleich nach Montabaur $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

Weiter sollten die Fahrtenangebote der Linien 4236 aus Bad Ems über Niederelbert und 4238 aus Holzappel über Holler im Bereich Montabaur-Stadt zeitlich so abgestimmt werden, dass näherungsweise ein 2 h-Takt entsteht und die ICE-Züge erreicht werden. Damit besteht aus dem Rhein-Lahn-Kreis (Bad Ems

und Holzappel) jeweils 2-stündlich die Möglichkeit, ICE-Züge in Fahrtrichtung Norden (Köln) zu erreichen¹⁷.

Aufgrund der Lage zwischen den ICE-Bahnhöfen Montabaur und Limburg werden die Einwohner aus dem Eisbachtal mit dem zentralen Ort Nentershausen in Fahrtrichtung Norden den Bahnhof Montabaur und in Fahrtrichtung Süden den Bahnhof Limburg benutzen. Beide Ziele können jeweils 6x werktäglich mit der Linie 8390 erreicht werden. Die Angebotslücken an Werktagen und Wochenenden sollten mit einem bedarfsgesteuerten Verkehrssystem (telefonische Fahrtwunschanmeldung – TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi etc.) ergänzt werden. In Zusammenarbeit mit der VG Montabaur als Besteller kann die Linie 8441 diese Funktion übernehmen. Fahrten mit ausreichender Nachfrage sind aus dem bedarfsgesteuerten Angebot herauszunehmen und in den allgemeinen Linienbus-Verkehr zu integrieren.

Die Linie 4285 bedient werktäglich 6x alle Orte entlang der B 255 bis Langenhahn und fährt über Westerbürg weiter bis Rennerod. Das Angebot wird abschnittsweise durch die Linie 4281 ergänzt. Zu den morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten sollten die Fahrtenangebote mit dem Fernverkehr in Montabaur entsprechend abgestimmt werden. Zusammen mit der Linie 3116 ergibt sich dann für die Verbindung Montabaur – Westerbürg (- Rennerod) ein angebotsorientierter Taktverkehr, allerdings mit verschiedenen Linienerführungen und unterschiedlichen Fahrzeiten.

| Verbindung / Bus-Linie | 4285 | 3116 |
|------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| | <i>Via Langenhahn (B 255)</i> | <i>Meudt (L 300)</i> |
| Montabaur – Westerbürg | 40 min | 30 min |
| | <i>Via Seck (L 300)</i> | <i>Hellenhahn (B 255)</i> |
| Westerbürg – Rennerod | 15 min | 18 min |

Tab. 4-3: Fahrzeiten Montabaur – Westerbürg und Westerbürg – Rennerod

Unter Berücksichtigung von Fahrzeit und Fahrgastpotential (Einwohner) bietet sich für die RegioLinien-Verbindung Montabaur – Rennerod die Linienführung via Meudt und Seck durchaus an.

Infolge der Straßenbaumaßnahmen

- L 313 Ortsumgehung Eschelbach,
- K 82 Staudter Straße als Verbindung Montabaur-Stadt – Autobahnanschlussstelle Montabaur, ICE-Bahnhof,
- Westtangente und Bahnallee in Montabaur

werden sich vermutlich die Linienführungen der Busse verändern. Die genauen Linienführungen in der Region und in der Stadt Montabaur werden wegen des

¹⁷ Es ist davon auszugehen, dass die jeweils kürzest mögliche Entfernung von den Fahrgästen wahrgenommen wird – Richtung Norden über Montabaur und Richtung Süden über Limburg.

Rechtes auf unternehmerische Freiheit von den Verkehrsunternehmen bzw. dem Genehmigungsinhaber selbst festgelegt (Unterlage 7.3).

Mitbedienung der Kreisstadt Montabaur

Im Zuge der einzelnen Umsetzungsschritte hat sich ein Grundsatz herausgebildet: Das ÖPNV-Netz wird nicht auf den ICE-Bahnhof ausgerichtet, sondern der ICE-Bahnhof wird in das ÖPNV-Netz integriert.

D.h. Busse aus Westen und Süden (Koblenz und Bad Ems) fahren zuerst wie bisher durch die Stadtmitte und dann zum ICE-Bahnhof. Busse aus Norden und Osten (Hachenburg und Westerburg) fahren aufgrund der strasseninfrastrukturellen Gegebenheiten zuerst zum ICE-Bahnhof und dann weiter in die Stadtmitte (Unterlage 7.3). Angestrebt werden verschiedene Linienführungen zwischen Stadtmitte und ICE-Bahnhof, die aufgrund der geplanten neuen Straßen möglich sein werden.

Die Bus-Erschließung auf den einzelnen Relationen soll ebenfalls im 2-Stunden-Takt erfolgen. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten werden mit den ICE-Zügen koordiniert. Damit entsteht das Problem, welche ICE-Linie soll erreicht werden? Wenn alle vier ankommenden Züge abgewartet werden sollen, müssen Fahrer und Fahrzeuge am ICE-Bahnhof Montabaur eine Wartezeit von 15 - 34 Minuten in Kauf nehmen.

| Bus erreicht ICE nach | Wartezeit auf Anschlüsse | Erreichte ICE-Züge |
|------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Köln | '52 - '15 23 min | 2 |
| Köln-Deutz | '00 - '15 15 min | 1 |
| Frankfurt | '41 - '15 34 min | 4 |
| Wiesbaden | '51 - '15 24 min | 3 |

Tab. 4-4: Wartezeiten für den regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-RegioBahnhof

Derzeit wird die Stadt Montabaur selbst von 20 Buslinien und 1 SPNV-Linie erschlossen. Bis auf die Linien 4237 und 4239 handelt es sich durchgängig um regionale Buslinien, welche im Rahmen der Mitbedienung das ÖPNV-Angebot der Stadt Montabaur und deren 7 Stadtteile sicherstellen. Damit ergeben sich innerhalb von Montabaur-Stadt ca. 200 Linienbus-Verbindungen von Montag – Freitag an Schultagen. Die derzeitige maßgebende Zielhaltestelle ist Konrad-Adenauer-Platz. Zentrale End- und Anfangs-Haltestelle der Buslinien ist derzeit der Vorplatz des „Alten Bahnhofes“. Dies wird sich mit Inbetriebnahme des ICE-Bahnhofes („Neuer Bahnhof“) verändern.

| Linie | Linienführung | Haltestellentyp | Durchfahrts- „Bf“ | End-/ Anf.- „Bf“ | Anzahl Fahrten an S |
|-------|--|-----------------|----------------------|--|---------------------------|
| 3116 | Koblenz – Montabaur – Westerburg – Rennerod/Bad Marienberg | | X | | 16 Rtg. KO, 8 Rtg. WEB |
| 4236 | Nassau – Bad Ems – Montabaur | | | X | 15 |
| 4237 | Pendelverkehr Montabaur, Stadt – Montabaur, Neuer Bahnhof | | | X | 15 |
| 4238 | Laurenburg – Holler – Montabaur | | | X | 8 |
| 4239 | Montabaur – Elgendorf – Heiligenroth-Industriegebiet | | X | | 16 Elgendf. 11 Hlgr. |
| 4240 | Montabaur – Bad Marienberg – Oberroßbach | | | X | 6 |
| 4281 | Westerburg – Wallmerod – Montabaur | | | X | 11 |
| 4285 | Rehe – Westerburg – Langenhahn – Montabaur | | | X | 7 |
| 6105 | Koblenz – Montabaur | | | X | 11 |
| 6116 | Montabaur – Siershahn – Höhr-Grenzhausen | | | X | 10 |
| 6117 | Montabaur – Siershahn – Hartenfels/Dierdorf | | | X | 9 |
| 7006 | Schülerbeförderung VG Montabaur | | | | |
| 8072 | Schulverkehr Montabaur | | | | |
| | | | | ICE-RegioBahnhof wird nicht berührt | |
| 8390 | Montabaur – Nentershausen – Diez – Limburg | | | X | 6 |
| 8391 | Linie Gelbachtal: Montabaur – Heilberscheid – Montabaur | | | X | 5 |
| 8440 | AST: Heiligenroth – Boden – Montabaur | | | X | 1 |
| 8441 | AST: Görgeshausen – Nentershausen – Montabaur | | | X | 0 |
| 8442 | AST: Heilberscheid – Montabaur | | | X | 2 |
| 8443 | AST: Hübingen – Montabaur | | | X | 1 |
| 8444 | AST: Welschneudorf – Montabaur | | | X | 0 |
| 8445 | AST: Horressen – Eschelbach – Montabaur | | | X | 0 |
| 8446 | AST: (Montabaur -) Neuhäusel (- Augst) – Koblenz | | | X | 0 |
| 629 | Siershahn – Montabaur – Limburg | | X | | 11 Rtg. LM 11 Rtg. WIR |
| | Gesamt ohne Schülerverkehr | | | | Ca. 180 |

Tab. 4-5: ÖPNV-Bedienung Montabaur mit Angabe der Haltestellenfunktion „Bahnhof“

Alle Buslinien werden ihre Anfangs- und End-Haltestelle am ICE-RegioBahnhof ZOB haben. ICE-RegioBahnhof **und** Konrad-Adenauer-Platz werden die maßgeblichen Zielhaltestellen der ÖPNV-Kunden darstellen.

Wünschenswert und optimal für die Region und die Stadt Montabaur wäre es, wenn alle 20 Buslinien mit den dazugehörigen 200 Verbindungen nicht nur den ICE-RegioBahnhof bedienen sondern auch die ICE-Züge erreichen. Damit würde das überwiegend nachfrageorientierte Fahrplan-Angebot auf angebotsorientierte Strukturen umgestellt. Es ist nicht davon auszugehen, dass diese Umstellung eigenwirtschaftlich erfolgen kann. Für den regionalen Busverkehr bedeutet diese Ausgangssituation, dass am zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) des ICE-RegioBahnhofs mit Standzeiten von ca. 20 min zu rechnen ist bzw. 70 zusätzliche Betriebsstunden pro Werktag zu finanzieren sind – hochgerechnet auf das Jahr mit 240 Werktagen und 30 €/h¹⁸ ca. 500.000 €/Jahr. Ausgehend von einer 14-stündigen Betriebszeit im Linienbusverkehr wären am ZOB auch Stellplätze für durchschnittlich 14 Fahrzeuge vorzuhalten. Aus diesem Grunde müssen die Wartezeiten minimiert werden. Es ist der Zielkonflikt zu lösen, dass einerseits keine ÖPNV-Betriebszeiten „verbummelt“ werden sollen, aber andererseits die Fahrgäste im Nahverkehr auf dem Abschnitt Montabaur, ICE-Bahnhof – Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz nicht zum Umsteigen gezwungen werden sollen. Unter Berücksichtigung des Oberziel „Eigenwirtschaftlichkeit“ für den Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises wird deshalb angestrebt, alle RegioLinien und möglichst viele Buslinien aus dem Umland zu den Abfahrtszeiten der ICE-Züge eintreffen zu lassen.

Eine Nachfrage, die in den Bereich der Eigenwirtschaftlichkeit führt (ca. 10 Fahrgäste/Fahrtenangebot¹⁹), wird nur dann erzielbar sein, wenn sich die Fahrzeiten im ÖPNV an den MIV annähern (s. Tab. 4-2).

Optimal wären daher nach dem vorliegenden Fahrplan die Anschlüsse an die ICE-Linie 45 Köln – Wiesbaden – Mainz – Stuttgart, denn diese ICE-Linie kreuzt sich zeitlich in Montabaur, d.h. die Züge aus Süden und Norden kommen gleichzeitig am ICE-Bahnhof Montabaur an. Allerdings würde diese Lösung dazu führen, dass die ICE-Züge nach Frankfurt nicht erreicht werden.

Da die Ausrichtung der Berufspendler im Westerwaldkreis stärker nach Frankfurt als nach Köln ausgeprägt ist, sieht der Westerwaldkreis vor:

- Mit den RegioLinien sollten möglichst alle ICE-Züge erreichbar sein. Ebenso sollten die in Montabaur ankommenden Fahrgäste von allen ICE-Zügen Anschluss an die RegioLinien haben.
- Der Schwerpunkt liegt auf den Anschlüssen an die ICE-Züge von und nach Frankfurt. Diese sind in jedem Fall sicher zu stellen.

¹⁸ Ca. 430 € Betriebskosten/Einsatztag (Standardlinienbus und Personal) bei 280 Einsatztagen/Jahr und 60.000 km Jahresfahrleistung, 14 Einsatzstunden/Einsatztag.

¹⁹ 14 Fahrtenangebote/Richtung x 10 Fahrgäste/(Fahrtenangebot und Einsatztag) x 2 Richtungen x 20 km/Fahrgast x 0,075 €/km = 420 €/Einsatztag

- Gleichzeitig sollten Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien bestehen.

Damit entsteht nach dem in Unterlage 7.2 dargestellten ICE-Fahrplan ein Betriebskonzept, welches eine Ankunft der RegioBusse vor Abfahrt des ICE nach Frankfurt und eine Abfahrt nach Ankunft des ICE aus Frankfurt vorsieht. Der Anschluss an die Züge der ICE-Linie Köln – Wiesbaden sind dadurch ebenfalls gegeben, allerdings mit etwas längeren Wartezeiten (mindestens 20 Minuten). Die Standzeit der Busse am ICE-Bahnhof würde damit mindestens 34 Minuten betragen (vgl. Tab. 4-4). Diese Zeit kann zur Weiterfahrt Richtung Stadt Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz genutzt werden.

Verbandsgemeinde Montabaur

Innerhalb der Verbandsgemeinde Montabaur wird das Anruf-Sammel-Taxi zusätzliche Angebote zum ICE-Bahnhof bereitstellen, insbesondere zu den Tagesrandzeiten. Durch günstigere Rahmenbedingungen können zukünftig die Fixkosten gesenkt werden. Bei gleichbleibender Höhe der Bezuschussung bestehen somit die Möglichkeiten, neue zusätzliche Leistungen im Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr anzubieten (s. Abschnitt 3.9).

ÖPNV-Marketing

Zum 01.01.2002 startete der größte Rheinland-Pfälzische Verkehrsverbund, der Verkehrsverbund Rhein-Mosel, zunächst jedoch ohne die Landkreise Westerwald und Altenkirchen (s. Abschnitt 4.2).

Damit ergibt sich das Problem der Durchtarifizierung zum ICE-RegioBahnhof aus dem Gebiet des VRM. Die Fahrpreise bei Direktfahrten werden wie bisher über den Tarif des Verkehrsunternehmens bestimmt. Als Angebot für Umsteiger, die gleichzeitig Pendler mit einer Monats- oder Jahreskarte sind, wurde jetzt in einer Zusammenarbeit mit der Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft die Ausgabe des Westerwald-Ticket verabschiedet. Das Westerwald-Ticket beinhaltet die RMV-Fahrkarte bis zur entsprechenden Stadt (z.B. Koblenz, Neuwied, Bendorf, Bad Ems) und das VRM-Ticket für die Weiterfahrt.

Zusätzlich gibt es auf Initiative des Westerwaldkreises für Pendler mit dem ICE ab Montabaur ein rabattiertes Anschlussticket im Rhein-Main-Verkehrsverbund (Städte Wiesbaden und Frankfurt). Analoge Verhandlungen werden derzeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg geführt.

Um die Alternative Bahn dem potentiellen Konkurrenten „Auto“ deutlich vor Augen zu führen, wird vor der eigenen Autobahn-Anschlussstelle „ICE-RegioBahnhof“ noch eine Verkehrsinformationstafel mit frei programmierbaren Wechseltextanzeigen aufgestellt.



Abb. 4-2: Verkehrsinformationstafel im Umfeld des ICE-RegioBahnhof Montabaur

Lösungsmöglichkeiten Wallmerod

Wallmerod als Sitz der gleichnamigen Verbandsgemeinde ist – neben Ransbach-Baumbach – nicht durch eine RegioLinie erschlossen. Aufgrund des Bestrebens einer direkten Linienführung wird anstelle von Wallmerod die an der L 300 liegende Ortsgemeinde Meudt bedient. Für den VG-Sitz Wallmerod sind verschiedene Lösungen möglich, wobei zu beachten ist, dass aus Wallmerod und dem südlich gelegenen Gebiet der Verbandsgemeinde starke Verflechtungen in die Stadt Limburg (Linie 5421) bestehen:

1. Änderung Linienführung 3116

Aufgrund des hier vorgeschlagenen Betriebskonzeptes muss die RegioLinie 3116 nicht mehr das Stadtgebiet von Montabaur mit bedienen. Am Verknüpfungspunkt ICE-Bahnhof bestehen Anschlüsse in Richtung Montabaur Stadt mit anderen Buslinien. Die in Montabaur eingesparte Fahrzeit kann für eine Änderung der Linienführung über Wallmerod und Meudt, Ortsrand, verwendet werden (siehe Untersuchung Anschluss von Bad Marienberg und Wallmerod an die RegioLinie 3116). Die Fahrzeit Wallmerod – Montabaur, ICE-Bahnhof wird ca. 20 min betragen.

2. Anpassung der Linie 4281

Von Montag bis Freitag an Ferientagen bestehen 13 Fahrtmöglichkeiten zwischen Wallmerod und Montabaur. Die Fahrzeit beträgt zwischen 25 min und 30 min (wechselnde Linienführung). Zugunsten der Fahrgastzahl im Bahnhof

Montabaur sollten sowohl die Fernverbindungen in Fahrtrichtung Norden (vorrangig) als auch die in Fahrtrichtung Süden erreicht werden. Die Fahrplan- und Betriebsumlaufzeiten der Linie 4281, die momentan durch Schüler- und Berufsverkehr bestimmt werden, wären an die Abfahrtszeiten der ICE-Züge anzupassen. Die derzeit bekannten Fahrplanlagen ermöglichen drei Anschlüsse in Fahrtrichtung Frankfurt und keinen in Fahrtrichtung Köln. Alle Anschlüsse liegen außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

3. Eigener Pendelbus Wallmerod - Montabaur - ICE-Bahnhof

Um alle Verbindungen am ICE-RegioBahnhof Montabaur aus Wallmerod erreichen zu können, kann ein eigener Pendelbus zwischen Wallmerod und Montabaur eingerichtet werden. Als Linienführung bietet sich Wallmerod - Weroth - Nentershausen - Görgeshausen - A 3 Anschlussstelle Diez - A 3 Anschlussstelle Montabaur, ICE-Bahnhof an. Die einfache Wegstrecke beträgt ca. 23 km bei einer Fahrzeit von ca. 27 min. Bei 16 Fahrtenpaaren an Werktagen und 8 Fahrtenpaaren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ergeben sich somit ca. 110.000 Betriebskilometer pro Jahr. Die Betriebskosten werden bei ca. 150.000 €/Jahr (1,25 – 1,50 €/km) liegen. Aufgrund der Pendlerstruktur entlang der vorgesehenen Linienführung muss davon ausgegangen werden, dass der Betrieb nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.

4. Westerwaldquerbahn

Auf dem noch bestehenden, 14 km langen Abschnitt der Westerwaldquerbahn Wallmerod – Meudt – Niederahr – Montabaur kann der Personenverkehr wieder aufgenommen werden (eingestellt zum 30.05.1981). Die Strecke wird derzeit vom (Ton-) Güterverkehr befahren und im vereinfachten Zugleitbetrieb gesichert. Für die Sicherung des Personenverkehrs kann auf FFB umgestellt werden, der ohnehin für die Eisenbahnstrecken im Westerwald vorgesehen ist. Die Fahrzeit wird ca. 22 (± 3) min betragen²⁰, d.h. mit einer Zügeinheit kann ein Pendelverkehr Wallmerod – Montabaur im Stundentakt eingerichtet werden.

Problematik Stundentakt auf der Unterwesterwaldbahn

Von Seiten der DB Reise & Touristik existieren verschiedene Fahrplanvarianten. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, dass kurzfristig wegen fehlender ICE 3-Garnituren und mittelfristig durch zusätzliche Halte weiterer ICE-Linien in Tagesrandlagen auch ein stündlicher Halt in Montabaur die Folge sein kann. Um für alle ICE-Züge Zubringer- und Abbringerverkehre vorhalten zu können, ist es betriebstechnisch sinnvoll, die Fahrten auf der KBS 629 zu brechen. Da ca. 90 % aller Fahrgäste in Montabaur ihren Ziel- und Quellort haben, entsteht nur für wenige Nutzer die Notwendigkeit in Montabaur umzusteigen.

²⁰ Zum Vergleich: mit Pkw ca. 20 min für 15 km.

Zur Verwirklichung eines Stundentakts müssen auf der Unterwesterwaldbahn auf dem Abschnitt Montabaur – Limburg mindestens 2 Zügeinheiten eingesetzt werden. In diesem Fall sind infrastrukturelle Verbesserungen an der Schienenverbindung Montabaur – Limburg notwendig.

Die schlechte Infrastruktur auf dieser Strecke ist überwiegend auf unterlassene Unterhaltungsarbeiten infolge Kostendruck und nachrangiger Bedeutung dieser Schienenverbindung für die DB AG zurückzuführen. Insbesondere die "vorübergehend" eingerichteten Langsamfahrstellen geben Aufschluss über Mängel an der bestehenden Infrastruktur. So bestand z. B. von Januar 2000 bis Mai 2001 bei Staffel (km 4,9 bis 5,9) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h wegen der maroden Lahnbrücke und allgemeinen Oberbaumängeln. Weiterhin besteht an der Nordausfahrt des Bahnhof Steinefrenz (km 12,4 bis 12,6) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h wegen eines Weichenschadens seit Januar 2000. Nach derzeitigem Kenntnisstand besteht diese Langsamfahrstelle weiterhin.

Insgesamt ist diese Strecke 35 km lang. Auf dem ca. 18 km langen Abschnitt von Siershahn bis Steinefrenz benötigt die Regionalbahn in der Regel ca. 28 Minuten. Auf den übrigen 17 km von Steinefrenz bis Limburg beträgt die Fahrzeit ebenfalls 28 Minuten. Der Bahnhof Montabaur befindet sich 8 km von Siershahn und 27 km von Limburg entfernt – also im Sinne der Betriebsumlaufplanung stark asymmetrisch.

Wegen der zeitgleichen Ankunft der Regionalbahnen aus Richtung Siershahn und Limburg in Montabaur – um aus beiden Richtungen die ICE-Züge zu erreichen – bietet es sich an, eine Zügeinheit ausschließlich zwischen Siershahn und Montabaur pendeln zu lassen. Der Betrieb zwischen Montabaur und Limburg könnte dann mit zwei Zügeinheiten durchgeführt werden. Die größte Schwierigkeit bildet die Begegnung der beiden Züge auf der Strecke. Vorhandene Ausweichstellen liegen in Goldhausen und Steinefrenz. Die Fahrzeit auf der 27 km langen Strecke beträgt insgesamt 43 Minuten. Der zeitliche Schnittpunkt liegt zwischen Dreikirchen und Niedererbach. Um die Zugkreuzung an der vorhandenen Ausweichstelle Steinefrenz, Bahnhof durchzuführen, sind deshalb auf dem Abschnitt Steinefrenz - Limburg Beschleunigungsmaßnahmen durchzuführen.

Der Fahrplanentwurf (Unterlage 7.4) zeigt außerdem, dass im Falle eines „unreinen“ Fernverkehr-Taktes in Montabaur die Wendezeiten am Bahnhof Limburg und in Neuwied nicht ausreichend sein können. Um auch hierfür die notwendige Zeit zur Verfügung zu stellen, sind ebenfalls die Fahrzeiten auf den Abschnitten Limburg - Steinefrenz und Siershahn – Neuwied zu verkürzen.

Zeitliche Verbesserungen sind auch durch die Ablösung der derzeit in Betrieb befindlichen Fahrzeuge (BR 628) möglich. Die neuen Fahrzeuge auf dieser Strecke sollten über bessere Beschleunigungs- und Verzögerungswerte als die BR 628 verfügen.

Fazit

Die durch den SPNV-Nord bestellten und bezahlten RegioLinien auf Schiene und Straße werden auf jeden Fall an den Fernverkehrsfahrplan angepasst. Die Übergangszeiten zu und von den Zügen ist in die Betriebsumlaufplanung des regionalen ÖPNV einzubeziehen. Es ist deshalb insbesondere für das erste Betriebsjahr mit zusätzlichen Kosten für die Vorhaltung des Angebotes zu rechnen. In der Vorweihnachtszeit 2002 sollten die Verkehrsunternehmen mit erheblicher Mehrarbeit rechnen. Erste Erfahrungen im Betriebsablauf können in den Weihnachtsferien 2002 / 2003 in die Betriebsumlaufplanung eingearbeitet werden.

Noch problematischer sind die regionalen und lokalen Verkehre im Bereich des Aufgabenträgers. Diese Verkehre sind auf Schüler und Berufspendler ausgerichtet. Hier werden Zielkonflikte zwischen Abfahrtszeiten des Fernverkehrs, Schulanfangszeiten und Arbeitszeitbeginn die Folge sein. Diese Zielkonflikte werden umso gravierender, je näher sich die ÖPNV-Linie im Bereich des ICE-Bahnhofes befindet (Linien im Bereich Bad Marienberg werden weniger betroffen sein als im Bereich Wirges).

4.4 Umsetzung des Rahmenangebotsplans – lokale Lösungsansätze

Für die Städte und Ortsgemeinden soll die Bedienungshäufigkeit mindestens den Fahrtenpaaren entsprechen, sie sich aus der Qualitätsbestimmung ergeben. Dabei sind die Verflechtungen der Ortsgemeinden zum Verbandsgemeindesitz bzw. den zugeordneten zentralen Orten (Kreisstadt, Mittelzentrum, Oberzentrum) sowie die bestehende Schienen- und Straßeninfrastruktur zu beachten.

In den Unterlagen 5.2 und 5.3 ist der angestrebte Bedienungsstandard für die einzelnen Ortsgemeinden dargestellt. Diese dort dargestellten Angebote sind als Ziel zu verstehen und bilden die Grundlage für die Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebots. Insbesondere durch Ausschreibungen und durch die Vergabe von Laufzeitlizenzen wird die Umsetzung des Rahmenangebotsplans angestrebt.

Die Zuordnung des Rahmenangebots zu den bestehenden Buslinien ist in Unterlage 5.4 zusammengestellt. Auf der Basis der Linienlängen und der Bedienungshäufigkeit ergeben sich die Wagen-Kilometer für das Rahmenangebot. Das Rahmenangebot für den Westerwaldkreis einschließlich der angefahrenen benachbarten Zentralen Orte umfasst ca. 4,85 Mio. Wagen-km pro Jahr ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Leistungen im Schülerverkehr auf den Linien 70XX. Das aktuelle Angebot im Fahrplanjahr 2001/2002, welches sich im Laufe der Zeit infolge der Siedlungsentwicklung und des bestehenden Konzessionsrechtes entwickelt hat, beinhaltet eine Leistung von ca. 470.000 Zug-km und 4,1 Mio. Bus-km (sowie zusätzlich ca. 250.000 Bus-km durch Schulbus-Linien).

| Betriebsleistung | Westerwaldkreis | Benachbarte Aufgabenträger | Gesamt |
|------------------|------------------|-------------------------------|------------------|
| | [Wagen-km/Jahr] | [Wagen-km/Jahr] | [Wagen-km/Jahr] |
| KEVAG | 21.000 | 52.000 | 73.000 |
| SPNV-Nord Zug | 649.000 | 381.000 | 1.030.000 |
| SPNV-Nord Bus | 718.000 | 231.000 | 949.000 |
| Westerwaldkreis | 2.269.000 | 529.000 | 2.798.000 |
| Gesamt | 3.657.000 | 1.193.000 | 4.850.000 |

Tab. 4-1: Betriebsleistung für das Rahmenangebot Westerwaldkreis

Die Leistungen im Rahmenangebot liegen mit 4,85 Mio. Wagen-km damit um 6 % über den derzeitigen 4,57 Mio. Wagen-km. Die Neuordnung und Verknüpfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes bringt ohne erhebliche Mehrleistungen deutlich mehr Fahrtenhäufigkeit in den einzelnen Orten.

Die Auswirkungen einer Umsetzung des Rahmenangebotsplans sind im Folgenden anhand konkreter lokaler Problematiken dargestellt:

Herschbach – Dierdorf

Aktuell bestehen durch das Angebot der Linien 6117 und 8160 von Montag bis Freitag an Schultagen 3 Hin- und 8 Rückfahrten. Auf der Relation Herschbach - Dierdorf sind gemäß Rahmenangebotsplan keine Direktverbindungen vorgesehen. Dies ist bedingt durch die fehlenden raumordnerischen Verflechtungen zwischen diesen Orten. Diese Verbindung profitiert jedoch von der Einrichtung der RegioLinie Altenkirchen/Hachenburg – Herschbach – Selters – Montabaur (Arbeitsnummer 3115). Hierdurch wird auf der Hauptachse Herschbach – Selters ein Angebot geschaffen, das mindestens im 2-h-Takt (entsprechend dem ICE-Fahrplan in Montabaur) verkehrt. Die RegioLinie ist so konzipiert, dass der Neben-Ast von Altenkirchen über Puderbach und Dierdorf nach Selters in Selters mit dem Haupt-Ast Hachenburg – Herschbach – Selters – Montabaur verknüpft ist. Somit entstehen über Selters auch regelmäßige Umsteigebeziehungen mit kurzen Wartezeiten von Herschbach nach Dierdorf. Als Fahrtenangebot werden 9 Fahrtenpaare an Werktagen sowie 6 Fahrtenpaare an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen.

Pottum – Höhn

Mit der Erweiterung der RegioLinie 3116 um die Verbindung Westerburg – Bad Marienberg wurde die Direktverbindung zwischen Pottum und Höhn wieder auf die früheren 3 Fahrtenpaare täglich (KBS 4285) reduziert. Im Rahmenangebotsplan sind bedingt durch die Qualitätsstufe mindestens 9 Fahrtenpaare pro Tag auf dieser Relation vorgesehen (Unterlage 5.2). Da Pottum als Teil der VG Westerburg Verflechtungen mit Höhn als „besonders tragfähige Gemeinde“ in der VG Westerburg aufweist, sollte auch aus raumstrukturellen Gründen die

bestehende Linienführung Pottum – Hellenhahn-Schellenberg (VG Rennerod) zu Gunsten der Verbindung Pottum – Höhn – Hellenhahn-Schellenberg verlegt werden. Die RegioLinie oder ein anderes Busverkehrsangebot sollen dann die vorgesehene Fahrtenhäufigkeit erbringen.

Salz – Westerburg

Salz liegt auf der Achse Wallmerod – Westerburg. Das IST-Angebot wird von der RMV-Linien 4281 und 4282 getragen. Gemäß Rahmenangebotsplan sind auf dieser Achse 9 Fahrtenpaare pro Tag (sowohl Direktverbindung Salz – Westerburg als auch Salz – Wallmerod) vorgesehen. Die Erreichbarkeit des VG-Sitzes und des nächstgelegenen Mittelzentrums ist dadurch gewährleistet. Somit wird die ÖPNV-Anbindung von Salz deutlich verbessert.

Heimborn – Hachenburg

Das Ist-Angebot in diesem dünn besiedelten Raum der VG Hachenburg wird durch das Unternehmen MESO erstellt. Die Verbindung von Heimborn nach Hachenburg ist derzeit mit 3 Hin- und 2 Rückfahrten pro Tag auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Gemäß Rahmenangebotsplan sind mindestens 6 Fahrtenpaare (Rundfahrtlinie) auf dieser Relation – somit eine Verdoppelung des Angebots – im NVP vorgeschlagen.

Nauort – Ransbach-Baumbach

Das Ist-Angebot in Nauort wird durch die RMV-Linien 6118 und 6119 vorgehalten. Während beide Linien in Richtung Rhein weiterfahren, erreicht die Linie 6119 direkt den VG-Sitz Ransbach-Baumbach und die Linie 6118 das Mittelzentrum Höhr-Grenzhausen. In Höhr-Grenzhausen bestehen Anschlüsse an die RMV-Linie 6116 Richtung Montabaur über Ransbach-Baumbach. Im Fahrplanjahr 2001/2002 bestehen 6 Hin- und 6 Rückfahrten. Direktverbindungen von Nauort zum zugehörigen Verbandsgemeindesitz sind im Rahmenangebotsplan nicht vorgesehen. Aufgrund der Lage des Ortes und der verkehrlichen Anbindung wird die bestehende Ausrichtung nach Höhr-Grenzhausen weiter gestärkt. Hier sind täglich 12 Fahrtenpaare geplant. In Höhr-Grenzhausen ist eine Koordinierung des Angebots mit den Fahrten der RegioLinie Neuwied – Bendorf – Höhr-Grenzhausen – Montabaur (Arbeitsnummer 3100) möglich. Dadurch wird die Verbindung zum Mittelzentrum Montabaur verbessert. Da der RegioBus direkt von Höhr-Grenzhausen über die Autobahn nach Montabaur fährt, wird die Fahrzeit erheblich verkürzt. Die Verbindung von Nauort nach Ransbach-Baumbach erfolgt über einen Anschluss an die Linie 6116. Bei entsprechender Koordinierung des Gesamtangebots ist trotz des Wegfalls von Direktverbindungen nach Ransbach-Baumbach eine weitere Verbesserung der bereits guten Situation des ÖPNV-Angebotes in der Ortsgemeinde Nauort zu erwarten.

4.5 Ausschreibung

An dieser Stelle des Nahverkehrsplanes werden die Rahmenbedingungen für eine Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen erläutert. Diese Ausführungen werden in der Unterlage 8.1 „Ausschreibung“ konkretisiert und an einem Beispiel vertieft.

Der ÖPNV ist seit Jahren der öffentlichen Dauerkritik ausgesetzt. Hierbei steht in der Regel das wenig kundenorientierte Leistungs- und Serviceangebote im Mittelpunkt. Schlechte Verbindungen, Verspätungen oder Totalausfälle sowie die komplizierten Tarifsysteme und Netzpläne werden allgemein bemängelt. Die relativ geringen Zuwachsraten im ÖPNV sind auch eine Folge dieser Kritik.

Öffentlicher Personennahverkehr im Jahr 2000

| | Fahrgäste 2000 | 99/00 | Erlöse 2000 | 99/00 | Pkm** | 99/00 |
|---|----------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|
| Linienverkehr* | 7,8 Mrd | +0,8% | € 4,8 Mrd | +1,9% | 52,0 Mrd. | +1,3% |
| Busse / S-Bahnen | | | | | | |
| Gelegenheitsverkehr (Bus-/ Städtereisen) | 82,0 Mio | +2,5% | € 1,1 Mrd | +4,8% | 25,8 Mrd. | +3,8% |

*Basis: 2.420 deutsche Busunternehmen

**Pkm: Die Leistung eines Verkehrsmittels bei Beförderung einer Person auf eine Entfernung von 1 km.

Quelle: Statistisches Bundesamt (2000)

Tab. 4-1: Fahrgäste und Erlöse im ÖPNV 1999/2000

Der ÖPNV in Deutschland genießt derzeit weitestgehend Bestandsschutz. Bislang erfolgte eine quasi automatische Auftragsvergabe der öffentlichen Hand an die jeweiligen kommunalen Verkehrsbetriebe („Linienmonopole“). Ein tatsächlicher Wettbewerb um die Vergabe von Konzessionen fand bisher nur in Ausnahmefällen statt. Ausweitungen des Verkehrsangebotes bedeuten zumeist einen steigenden Subventionsbedarf. Als weiterer Hauptkritikpunkt wird angeführt, dass der ÖPNV gesamtwirtschaftlich als relativ teuer angesehen wird. Nach Schätzungen des VDV beträgt der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in den alten Bundesländern 1998 lediglich 69,7 % und in den neuen Bundesländern 58,7 %. Allerdings variiert der Kostendeckungsgrad von Kommune zu Kommune zum Teil erheblich. Der ÖPNV muss deshalb jedes Jahr mit insgesamt schätzungsweise 10 bis 15 Milliarden EUR subventioniert werden. Diese Zuschüsse erfolgen mittels Quersubventionierung der jeweiligen kommunalen Versorgerverbände (Strom/Gas/Wasser) und in Form von Bundes- und Landeszuschüssen, sogenannte „Regionalisierungsmittel“, in Höhe von schätzungsweise 7 Mia. EUR pro Jahr.

Das EU-Ziel, einen freien Wettbewerb auch im Nahverkehrsbereich durchzuführen, wurde durch das EG-Recht (EG-VO 1898/91, Novellierung des PBefG,

wirksam ab 01.01.1996) und die darauf aufbauende Rechtssprechung (insbesondere OVG Magdeburg) erheblich beschleunigt. Auf dieser Basis wird sich die Wettbewerbssituation in der ÖPNV-Branche dramatisch verändern. Nach einer Übergangsfrist bis (mindestens) zum Jahr 2005 ist gemäß der EU-Kommission geplant, dass die Kommunen künftig die Streckenkonzessionen in periodischen Abständen (meist 5 bis 8 Jahre) jeweils neu international ausschreiben. Insbesondere bei einem Subventionierungsgrad von über 20 % ist eine Ausschreibung verbindlich vorgesehen.

Seit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.1996 unterscheidet dieses Gesetz zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Die eigenwirtschaftlichen Verkehre werden – wie nach altem Recht – auf Antrag des Verkehrsunternehmens bei der Genehmigungsbehörde²¹ nach § 13 PBefG genehmigt und eingerichtet. Für die Genehmigung gemeinwirtschaftlicher Verkehre – das sind solche Verkehre, die für eine ausreichende Verkehrsbedienung gemäß Nahverkehrsplan notwendig sind, aber eigenwirtschaftlich nicht erbracht werden können – wird nach § 13a PBefG grundsätzlich ein Ausschreibungsverfahren vorgeschaltet [45]. Über ein solches Verfahren wird sichergestellt, dass diejenige Lösung gewählt wird, welche die **geringsten Kosten für die Allgemeinheit** mit sich bringt. Nach [15] bestimmen sich diese geringsten Kosten nach der Verordnung zur Anwendung von § 13a Abs. 1 Satz 3 PBefG vom 15.12.1995 (BGBl. I S. 1705). Diese Verordnung sieht in §1 Abs. 1 als geringste Kosten für die Allgemeinheit die Kosten einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung an, die zu der **niedrigsten Haushaltsbelastung** für die zuständige Behörde führt. Nach § 1 Abs. 2 dieser Verordnung sind die niedrigsten Belastungen in der Regel gegeben, wenn die Verkehrsleistung nach festgelegten Standards im Wettbewerb vergeben und ein Vergabeverfahren nach der VOL/A durchgeführt wurde. Die Durchführung des Vergabeverfahrens obliegt dem Aufgabenträger für den ÖPNV als zuständiger Behörde – hier der Westerwaldkreis. In der Zukunft werden Ausschreibungen – auch von ÖPNV-Leistungen im Linienbusverkehr – häufiger durchgeführt werden, weil es nicht zu erwarten ist, dass die Europäische Kommission die deutsche Definition von Eigenwirtschaftlichkeit²² weiter dulden wird [10].

Die bisher in Deutschland und Rheinland-Pfalz durchgeführten Ausschreibungsverfahren inkl. der Beschäftigung mit den einschlägigen vergaberechtlichen Bestimmungen haben gezeigt, dass die Vergabe von Verkehrsleistungen – angesichts der Komplexität des Ausschreibungsgegenstandes – umfangreiche Vorbereitungen, hohe Fachkenntnisse im ÖPNV und klare politische Entscheidungen im Vorfeld der Ausschreibungen erfordern. Der Westerwaldkreis als

²¹ In Rheinland-Pfalz ist seit 01.01.2000 das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz in Koblenz zuständig.

²² Verschiedene Auslegungen des PBefG ermöglichen, dass auch für eigenwirtschaftliche Verkehre finanzielle Mittel der öffentlichen Hand gezahlt werden, z.B. Ausgleichszahlungen für vergünstigte Tarife und Belastungen aus Leistungen für Verkehrsverbünde, Zuschüsse für Sondertarife oder bestimmte Linien, direkter Ausgleich von Defiziten und Begünstigungen durch den steuerlichen Querverbund mit kommunalen Versorgern (Stadtwerke). Dazu zählt auch, dass Kommunen als Auftraggeber und (Mit-)Eigentümer von ÖPNV-Betrieben gleichzeitig Schiedsrichter und Mitspieler sind.

Aufgabenträger will auf mögliche ÖPNV-Ausschreibungen vorbereitet sein. Deshalb werden im Rahmen des Nahverkehrsplanes Standards für Ausschreibungen von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis erarbeitet. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und speziell die Belange von Mobilitätsbehinderten, Familien mit Kindern und Frauen, insbesondere an Haltestellen und in Fahrzeugen, sind zu berücksichtigen. Auch die Belange des Freizeitverkehrs, z.B. die Mitnahme von Fahrrädern und anderem Sportgerät, sind nach Möglichkeit in die Ausschreibung aufzunehmen.

Die Leistungs- und Qualitätsbeschreibung (vgl. § 8 VOL/A) der zu vergebenden Verkehrsleistung hat im Vergabeverfahren eine elementare Bedeutung. Grundsätzlich ist die gewünschte Leistung bzw. Qualität eindeutig und so erschöpfend zu beschreiben, dass einerseits alle Bewerber die Beschreibung im gleichen Sinne verstehen müssen (es sollen keine offenen Fragen bei den Bietern entstehen) und andererseits eine Vergleichbarkeit der Angebote gewährleistet ist. Das Niveau der Leistungsbeschreibung selbst entscheidet darüber, ob durch die Ausschreibung eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens und der Erlöse (Einnahmensteigerung), eine Optimierung und Effizienzsteigerung des Leistungsangebotes (Kostensenkung z.B. bei Linienweg und Fahrplan) sowie eine Verbesserung von Service und Qualität bewirkt werden kann.

Zur Leistungsbeschreibung in einer Ausschreibung können folgende Angaben enthalten sein [nach 45]:

- Linienweg einschl. Haltestellen bzw. bei Angebotsverkehren das zu erschließende Gebiet (Differenzierte Bedienungsweisen),
- Leistungsangebot (Fahrtenanzahl zu verschiedenen Verkehrszeiten und jeweilige Fahrzeugkapazität) sowie bei Angebotsverkehren das Buchungs- und Dispositionssystem,
- Vorgaben zu Informations- und Vertriebssystem,
- Vorgaben für das Zusammenwirken mit Regieorganisationen und anderen Unternehmen für Tarifbildung, Tarifkooperationen und den anzuwendenden Tarif,
- Vorgesehene finanzielle Regelungen,
- Nutzung vorhandener Einrichtungen (z.B. Haltestelleneinrichtungen, Fahrzeuge, Anlagen etc.) und das dafür zu zahlende Entgelt,
- Laufzeit der zu erbringenden Leistung.

Bei der Beschreibung der Qualität ist zu beachten, dass diese soweit als möglich in funktionaler Hinsicht erfolgen sollte, da ansonsten der Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit verletzt sein kann. Zu folgenden Kriterien können Anforderungen festgelegt werden [45]:

- Eigenschaften des Fahrzeugs,
- Fahrpersonal,
- Betriebsqualität,
- Servicequalität,
- Bonus-/Malus-Regelungen zur Sicherung und Weiterentwicklung der vereinbarten Qualität bzgl. des jeweiligen Merkmals.

Die Europäische Norm prEN 13816 (Öffentlicher Personennahverkehr, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität; Entwurf Januar 2000) enthält ebenfalls Anforderungen für die Definition und Festlegung von Leistungen im ÖPNV sowie Vorschläge für die Auswahl von Messmethoden zur Qualitätskontrolle.

Eine Ausschreibung benötigt je nach Umfang der ausgeschriebenen Verkehrsleistung einen erheblichen Zeitbedarf. Die Bekanntmachung der Ausschreibung sollte daher i. d. R. mindestens 8 Monate²³ vor dem beabsichtigten Betriebsbeginn liegen (siehe Unterlage 8.1 Abschnitt 1.3.6). Als Zeitpunkt des Betriebsbeginns sollte der allgemeine Fahrplanwechsel (im Westerwaldkreis jeweils zum Ende der Sommerferien) gewählt werden. **Für alle Verfahrensschritte sollten mindestens 14 Monate einkalkuliert werden.** Folgende Verfahrensschritte sind zu beachten:

| Zeitbedarf | | Verfahrensschritt |
|------------|--------------|---|
| 14 MONATE | ca. 3 Monate | Politische Entscheidungsfindung beim Aufgabenträger bzw. Auftraggeber inkl. Absicherung der Finanzierung für die Vertragslaufzeit |
| | 2 Monate | Erstellung der Ausschreibungsunterlagen inkl. Verkehrsvertrag |
| | 1 Monat | Prüfen einer eigenwirtschaftlichen Leistungserstellung |
| | 1,5 Monate | Ausschreibung, Angebotsfrist |
| | 1,5 Monate | Bindefrist, Vergabeentscheidung |
| | 5 Monate | Genehmigungsverfahren nach § 13a PBefG durch die Genehmigungsbehörde* |

* Hinweis in den Ausschreibungsunterlagen, dass der zu schließende Verkehrsvertrag unter Genehmigungsvorbehalt steht.

Tab. 4-2: Verfahrensschritte und Zeitbedarf einer Ausschreibung

Vor Bekanntmachung der Ausschreibung sollte bei der Genehmigungsbehörde nachgefragt werden, ob eine eigenwirtschaftliche Leistungserstellung beantragt wurde. Auch in den Ausschreibungsunterlagen sollte ausdrücklich auf die Möglichkeit der Aufhebung im Fall eines Angebots der eigenwirtschaftlichen Leistungserstellung hingewiesen werden. Denn wenn ein Bieter in der Lage ist, die der ausreichenden Verkehrsbedienung entsprechende Betriebsleistung i. V. m. der sich daraus ergebenden Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich zu erbringen, dann greift der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre (§ 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG). Eine Genehmigungserteilung nach § 13a PBefG ist in diesen Fällen ausgeschlossen. Damit ist die Ausschreibung des gemeinwirtschaftlichen Verkehrs gegenstandslos und deshalb aufzuheben.

²³ Bzw. ca. 36 Wochen (1 Monat entspricht ca. 4,3 Wochen)

Mit der Vergabeentscheidung und der Erteilung des Zuschlags gilt nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Verkehrsvertrag als geschlossen. Gegenstand des Verkehrsvertrages ist das wirtschaftlichste Angebot. Der Inhalt des Verkehrsvertrages bestimmt sich nach Art. 14 Abs. 2 der VO (EWG) Nr. 1191/69 n. F. Danach werden in einem Vertrag u.a. folgende Punkte geregelt [45]:

- a) Die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, v.a. die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität,
- b) Der Preis für die vertraglich vereinbarten Dienstleistungen, der die Tarifeinnahmen ergänzt oder die Einnahmen mit einschließt sowie die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien regelt,
- c) Vertragszusätze und Vertragsänderungen, um insbesondere unvorhergesehene Veränderungen zu berücksichtigen,
- d) Die Geltungsdauer des Vertrages,
- e) Die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrages.

Der Vertragstext sollte den Ausschreibungsunterlagen bereits beigelegt sein.

Der Aufgabenträger bzw. Auftraggeber ist nach § 30 VOL/A verpflichtet, über die Vergabe einen Vermerk zu fertigen, der die einzelnen Stufen des Verfahrens, die Maßnahmen, die Feststellung sowie die Begründung der einzelnen Entscheidungen enthält.

Um die Angaben und Aussagen anschaulicher zu machen, werden diese in einem Beispiel verdeutlicht. Die Texte zu dem Beispiel werden *kursiv* gesetzt, um diese vom übrigen Text abzuheben. Aussagen und Zahlenangaben in diesem Ausschreibungs-Beispiel sind rein fiktiv. Sie orientieren sich aber an einem realistischen Hintergrund und haben einen Bezug zum Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis.

Beispiel

1) Art, Umfang und Ort der Leistung

Gegenstand der Ausschreibung sind straßengebundene Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr mit Linienbussen auf den folgenden Liniennummern und Strecken

- *8402 Hachenburg/Marienstatt – Höchstenbach – Herschbach/Uww. i.V.m.*
- *6117 Hartenfels/Dierdorf – Herschbach/Uww. – Selters – Wirges – Montabaur*

mit ca. 450.000 Buskilometer pro Jahr²⁴.

2) Aufteilung in Lose

Teilangebote sind unzulässig.

3) Ausführungsfrist und Auftragsdauer

Die in den beiliegenden Verdingungsunterlagen bezeichneten Leistungen sollen ab dem Fahrplanjahr 2003/2004 – Beginn ist der letzte Sonntag der Sommerfe-

²⁴ 18 Fahrtenpaare/Mo-Fr an Schultagen, 8402 ca. 14 km und 6117 ca. 26 km

rien 2003 in Rheinland-Pfalz – für einen Zeitraum von mindestens 8 Jahren erbracht werden²⁵.

4) Kosten

Für das Erarbeiten und Einreichen der Angebote wird auch dem erfolgreichen Bieter keine Entschädigung gewährt.

5) Angebotsabgabe

Das Angebot ist in deutscher Sprache abzufassen und muss mit rechtsverbindlicher Unterschrift versehen im verschlossenen Umschlag (Aufschrift „Ausschreibung Hachenburg – Montabaur“) bis zum 28. November 2002, 16.00 Uhr bei der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises, Peter-Altmeier-Platz 1, D-56410 Montabaur eingegangen sein.

Auf elektronischen Wege übermittelte Angebote, wie E-Mail, Fernschreiben, Telegramm, Telebrief, Telex und Telefax sind nicht zugelassen. Angebote, die nach Ablauf der vorgenannten Angebotsfrist eingehen, werden von der Wertung ausgeschlossen. Bis zum Ablauf der Angebotsfrist kann das Angebot schriftlich, fernschriftlich oder telegrafisch zurückgezogen werden. Das Angebot muss vollständig sein. Unvollständige Angebote können ausgeschlossen werden. Das Angebot muss die Preise und die in den Verdingungsunterlagen geforderten Erklärungen und Angaben enthalten.

Änderungen des Bieters an seinen Eintragungen müssen zweifelsfrei sein. Alle Eintragungen müssen dokumentecht sein. Änderungen an den Verdingungsunterlagen sind unzulässig. Entspricht der Gesamtbetrag eines Angebotes nicht dem Ergebnis der Multiplikation von Mengensatz und Einheitspreis, so ist der Einheitspreis maßgebend.

Alle Preise sind in EURO, Bruchteile in vollen Cent anzugeben. Die Preise sind ohne Mehrwertsteuer anzugeben.

Für das Angebot sind die vom Auftraggeber überlassenen Unterlagen/Vordrucke zu verwenden. Das Angebot ist in 6-facher identischer Ausfertigung einzureichen. Die Verwendung selbstgefertigter Kurzfassungen ist unzulässig.

Bieter und Bevollmächtigte dürfen bei der Eröffnung der Angebot nicht anwesend sein.

6) Eignungsnachweise

Der Bieter hat zum Nachweis seiner Eignung die in Ziffer nn der Bekanntmachung (veröffentlicht am 27. September 2002 im Supplement Nr. S nnn des EU-Amtsblatts) genannten Nachweise bzw. Erklärungen vorzulegen.

²⁵ Anmerkung des Verfassers: 450.000 Buskilometer pro Jahr x 2,50 DM pro Buskilometer x 8 Jahre Laufzeit = 9 Millionen DM Ausschreibungsvolumen bzw. 4,5 Millionen Euro, welches eine europaweite, offene Ausschreibung bedingt.

7) Sicherheitsleistungen

Laut Bekanntmachungen werden keine Sicherheitsleistungen gefordert.

8) Bietergemeinschaften

Die Gemeinschaftsmitglieder haften gesamtschuldnerisch. Bietergemeinschaften haben einen gemeinsamen bevollmächtigten Vertreter zu benennen. Bietergemeinschaften müssen bei Auftragserteilung eine gemeinsame selbständige Gesellschaft gründen, die alleiniger Vertragspartner wird.

9) Zuschlags- und Bindefrist

Die Zuschlags- und Bindefrist endet am 17. Januar 2003. Bis zum Ablauf der Zuschlagsfrist ist der Bieter an sein Angebot gebunden und darf dieses nicht ändern, berichtigen oder zurückziehen.

10) Änderungsvorschläge und Nebenangebote

Änderungsvorschläge und Nebenangebote sind zulässig. Änderungsvorschläge und Nebenangebote ohne gleichzeitige Abgabe eines Hauptangebotes sind ausgeschlossen.

11) Nicht berücksichtigter Bewerber

Der Bieter unterliegt mit der Abgabe seines Angebotes den besonderen Bestimmungen über nicht berücksichtigter Bewerber.

12) Zuschlagskriterien

Die Zuschlagskriterien und deren Gewichtung setzen sich wie folgt zusammen:

- Höhe der laufenden Zuschüsse mit 50 % Gewichtung,
- Betriebliche Qualität mit 25 % Gewichtung,
- Verkehrliche Qualität mit 15 % Gewichtung und
- Technische Qualität mit 10 % Gewichtung

13) Zahlungsbedingungen

Die vom Verkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen werden vom dem Aufgabenträger des ÖPNV bezuschusst (§ n des Verkehrsvertrages). Die Zuschüsse werden vom dem Aufgabenträger des ÖPNV jeweils in gleichen monatlichen Raten zum 16. eines jeden Monats ausbezahlt.

14) Ausschlussgründe

Angebote, die eine der vorstehend genannten Bedingungen nicht entsprechen, können ausgeschlossen werden. Angebote von Bietern, die sich im Zusammenhang mit diesem Vergabeverfahren an einer unzulässigen Wettbewerbsbeschränkung beteiligen, werden ausgeschlossen.

Losbildung

Die Ausschreibung kann sich auf eine Linie, ein Teil- oder ein Gesamtnetz im Bereich des Westerwaldkreises beziehen. Deshalb ist es notwendig, dass die Kriterien für die Ausgestaltung einer Ausschreibung vollständig im Nahverkehr-

splan erfasst und dargestellt sind. Denn der Nahverkehrsplan bildet die politisch abgestimmte Grundlage jeder Ausschreibung [11].

Kleinste Losgröße ist die einzelne (gemeinwirtschaftliche) Linie. Das PBefG und damit die Genehmigungsbehörde nimmt ebenfalls eine linienbezogene Betrachtung vor. Gleichzeitig sollte aber die Losgröße dem Wirtschaftlichkeitsgebot Rechnung tragen. Damit dürfte in der Praxis immer ein Bündel von Linien zu kombinieren oder ein Teilnetz auszuschreiben sein, da in einem Netzzusammenhang der wirtschaftliche Betrieb einer einzelnen Linie kaum dargestellt werden kann. Gleichzeitig hat der Gesetzgeber in § 97 Absatz 3 GWB den Grundsatz aufgestellt, dass „mittelständige Interessen“ vornehmlich durch die Teilung von Aufträgen in Fach- bzw. Teillose zu berücksichtigen sind. Dieser Grundsatz findet sich auch mit weiteren Details in § 5 Ziffer 1 VOL/A. Damit soll die Teilnahme von Unternehmen am Wettbewerb gesichert werden, die mit dem Gesamtumfang überfordert wären. Der Aufgabenträger hat somit die zu vergebene Verkehrsleistung in sinnvolle Lose aufzuteilen. Begrenzt ist diese Pflicht nach § 5 Ziffer 1 Satz 2 VOL/A durch die zu erwartende Wirtschaftlichkeit des Ergebnisses. Nach dem Entwurf der EU-Verordnung müssten Linienbündel zwingend ausgeschrieben werden – einzelne Linien wären nach dieser Verordnung von einer Ausschreibung ausgenommen. Hierzu hat sich der Bundesrat in einer Stellungnahme zur EU-Verordnung ÖPNV geäußert. Der ÖPNV soll weiterhin als Daseinsvorsorge begriffen werden, insbesondere soll die Wahrung mittelständiger Interessen bedacht werden. Der Bundesrat hält es zwar für wichtig, dass Wettbewerb zur Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses beiträgt, will aber keinen reinen Preiswettbewerb. Der Bundesrat legt Wert darauf, dass auch Qualitäts-, Umwelt-, und Sozialstandards bewahrt werden.

Der Bundesrat fordert, dass neben der Ausschreibung von ÖPNV-Dienstleistungen auch zukünftig die Auferlegung als Option erhalten bleiben muss. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen soll von Ausschreibungen abgesehen und ein Qualitätswettbewerb durchgeführt werden. Nach dem Verordnungsvorschlag sind aber Linienbündel oder Netze von einer Vergabe nach Qualitätsvergleich ausgenommen. Linienbündel oder Netze sind also grundsätzlich auszuschreiben. Diese Rechtsunsicherheit führt zur politischen Kritik gegenüber der vorgezogenen Fortschreibung von Nahverkehrsplänen.

Gemäß Unterlage 5.6 sind auf der Basis des Rahmenangebotsplan im Westerwaldkreis und den angrenzenden Gebietskörperschaften ca. 4,8 Millionen Fahrplankilometer jährlich zu leisten. Unter der Annahme, dass ein Fahrzeug etwa 50.000 Fahrplankilometer pro Jahr bewältigt, sind für den Westerwaldkreis mindestens 100 Fahrzeuge täglich vorzusehen. Für eine Ausschreibung bieten sich auf dieser Basis folgende Losgrößen an:

- I. Gesamter Westerwaldkreis in einem Los
- II. Westerwaldkreis in zwei Losen sowie
- III. Westerwaldkreis in fünf Losen.

Bei der Bildung der Liniennetze sind die raumstrukturellen Verflechtungen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkte in Abhängigkeit der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu berücksichtigen.



Abb. 4-1: Gebietsabgrenzung Los I und Los II

Los I umfasst den gesamten Westerwaldkreis mit über 200.000 Einwohnern (Abb. 4-1). Zur Erbringung der Betriebsleistung benötigt das Verkehrsunternehmen mindestens 100 Fahrzeuge.

Los II sieht die Aufteilung in zwei Teillose vor. Als imaginäre Trennlinie kann für eine Ausschreibung die quer durch den Westerwaldkreis verlaufende B 8 herangezogen werden (Abb. 4-1).

Nordwestlich der B 8 liegen die Verbandsgemeinden Hachenburg, Bad Marienberg, Rennerod und Westerburg sowie Teile der Verbandsgemeinde Selters und Wallmerod. Die Ausschreibung südwestlich der B 8 umfasst Teile der Ver-

bandsgemeinde Selters und Wallmerod sowie die Verbandsgemeinden Ransbach-Baumbach, Höhr-Grenzhausen, Wirges und Montabaur. Während nordwestlich der B 8 für ca. 80.000 Einwohner das ÖPNV-Angebot gestellt werden muss, sind auf der südwestlichen Seite ca. 120.000 Einwohner zu erschließen. Für die Erbringung des Fahrplanangebotes sind jeweils ca. 50 Fahrzeuge vorzuhalten und einzusetzen.

In Los III sind 5 Teillose vorgesehen (Abb. 4-2). Die Sitze der Verbandsgemeinerverwaltungen sollten hierbei auch als wichtige Schulstandorte die Schnittstellen zwischen den Teilnetzen bilden. Bei dieser Aufteilung sind die ÖPNV-Netze von benachbarten Aufgabenträgern in die Überlegungen einzubeziehen. Folgende kleinräumige Teilnetze werden vorgeschlagen:

III.1 Kannenbäckerland und Augst,

III.2 Verbandsgemeinde Montabaur ohne Augst und die südwestliche Hälfte der VG Wallmerod eventuell unter Einbeziehung von Teilnetzen im Landkreis Limburg-Weilburg und im Rhein-Lahn-Kreis,

III.3 die nordwestliche Hälfte der VG Wallmerod, die VG Rennerod und Westerburg sowie die südöstliche Hälfte der VG Bad Marienberg,

III.4 die nordwestliche Hälfte der VG Bad Marienberg, die VG Selters und der südliche Bereich der VG Hachenburg sowie

III.5 der nördliche Teil der Verbandsgemeinde Hachenburg gemeinsam mit Teilgebieten des Landkreises Altenkirchen

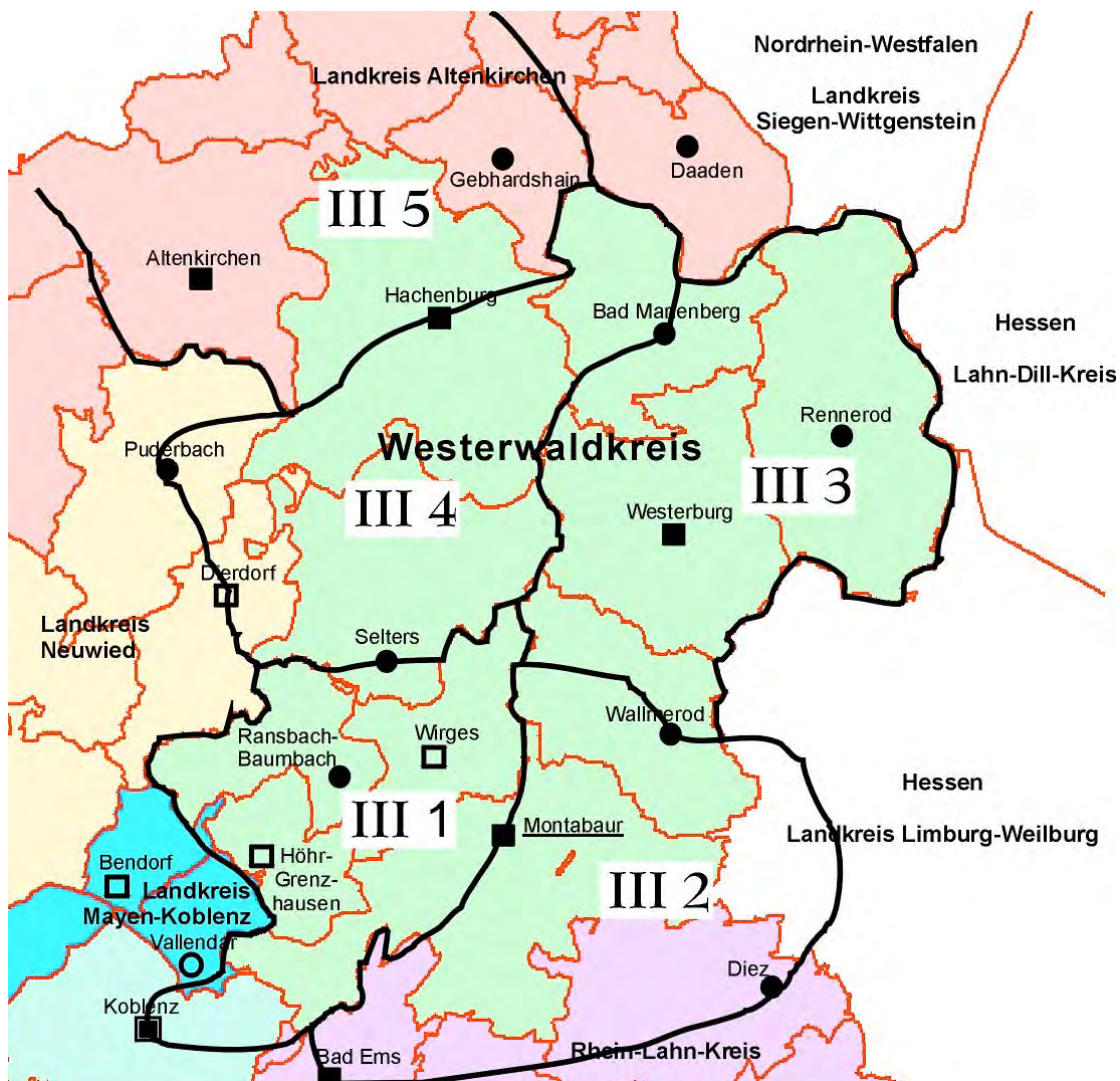


Abb. 4-2: Gebietsabgrenzung Los III

Während in Los I das Verkehrsunternehmen mindestens 100 Fahrzeuge bereitstellen muss, vergrößern sich die Chancen kleiner Verkehrsunternehmen in Los II mit ca. jeweils 50 Fahrzeugen bzw. in Los III mit jeweils ca. 20 Fahrzeugen.

Eine genaue Festlegung von Linienbündeln kann im Rahmen eines Nahverkehrsplanes nicht geleistet werden – auch weil durch die aktuelle genehmigungsrechtliche Situation kaum wirtschaftliche Daten zu ÖPNV-Linien vorliegen.

4.6 Handlungskonzept

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes empfiehlt sich die Erstellung eines Handlungskonzeptes, um die geplanten Maßnahmen nach Dringlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierungsfähigkeit einzuordnen.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans für den Westerwaldkreis erfolgt unter folgenden Rahmenbedingungen:

1. Die Eigenwirtschaftlichkeit ist Grundlage für die Erbringung jeglichen Verkehrsangebotes (Kosten der Betriebsleistung = Einnahmen der Verkehrsleistung).
2. Das ÖPNV-Angebot im Status quo (Fahrplan 2001/2002) soll in seinem Umfang erhalten, mit Beginn der ICE-Halte in Montabaur auf den Hauptachsen noch erweitert (angebotsorientierte Bedienung im 2-h-Takt) und über Schnittstellenbildung und Anschlusssicherung weiter verbessert werden.
3. Die verkehrliche Integration des ICE-RegioBahnhofs Montabaur in das ÖPNV-Netz des Westerwaldkreises und der Region muss zum Fahrplanwechsel 2002/2003 am 15.12.2002 endgültig vollzogen sein.
4. Verbesserung und Optimierung des ÖPNV sowie die Anpassung des Nahverkehrsplanes an zukünftige Entwicklungen werden unter Beachtung des Konzessionsrechts möglichst zeitnah vorgenommen. Jede Einzelmaßnahme bedarf einer fundierten Betrachtung unter Beachtung der zeitlichen, fachlichen und finanziellen Vorgaben.
5. Die Kreisverwaltung Westerwald geht davon aus, dass während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans die Umsetzung der neuen EU-Verordnung ÖPNV greifen wird und damit neue Aufgaben (Vergabe von Laufzeitlizenzen) auf den Landkreis als Aufgabenträger zukommen werden. Insbesondere das Mittel der Ausschreibung kann eine qualitative und quantitative Verbesserung des bereits guten ÖPNV-Angebots im Westerwaldkreis bewirken.
6. Mit dem Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis werden die Ziele und Rahmenvorgaben für den ÖPNV definiert - eine ständige Weiterentwicklung des ÖPNV durch den Nahverkehrsplan und Anpassung des Nahverkehrsplanes an den sich verändernden ÖPNV wird in Abstimmung mit den im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten des Landkreises erfolgen. Auf die Erfahrung und die fachliche Kompetenz der VU soll nicht verzichtet werden.

Die im folgenden vorgenommene Reihung der Dringlichkeit bei der Umsetzung des Nahverkehrsplanes soll gleichzeitig eine Gliederung der Arbeitsschwerpunkte für alle am ÖPNV Beteiligten sein.

Um ein geschlossenes ÖPNV-System zu erreichen, muss an der Umsetzung von allen Einzelmaßnahmen gearbeitet werden. Nur durch die Umsetzung aller Einzelbausteine – soweit noch nicht erfolgt – kann die Akzeptanz des ÖPNV bei der Bevölkerung beeinflusst werden:

1. *Gestaltung des ÖPNV*

Das ÖPNV-Angebot ist generell im Sinne des Fahrgasts weiterzuentwickeln.

Das ÖPNV-Angebot auf dem Primärnetz soll, soweit wie möglich, über den SPNV sichergestellt werden. Auf Relationen, wo keine Schienen mehr zur Verfügung stehen, wird das Angebot durch den straßengebundenen ÖPNV als „Schienenersatzverkehr“ erbracht.

Der Rheinland-Pfalz-Takt bildet den Standard des Bedienungsangebotes auf dem Primärnetz, der gleichzeitig eine ausreichende Verkehrsbedienung in den Abendstunden und an Wochenenden sicherstellt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass zwangsläufig diese Linien in den Verantwortungsbereich des SPNV-Nord abgegeben werden. Eine Übernahme "schienenvergleichbarer Busverkehre" durch den Zweckverband Nord ist nur nach Einzelfallprüfung der finanziellen und organisatorischen Folgen für das "Restnetz" (Zubringerverkehre) anzustreben. Nach Angabe des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 31.01.1997 sind jedoch von der Übernahme einer Buslinie mit einer dem SPNV entsprechenden Bedienungsfunktion durch den Zweckverband keine finanziellen Auswirkungen auf das "Restnetz" zu erwarten. Im Bedarfsfall wird auf diese Aussage zurückgegriffen.

Zum Oktober 2002 wird das Primärnetz bis auf den Abschnitt Bad Marienberg – Daaden (Linie 4235) umgesetzt sein.

Das nachfolgende Netz orientiert sich am Primärnetz. Es wird ein nachfrageorientiertes Angebot vorgesehen. Eine Vertaktung soll auf Verkehrsrelationen mit entsprechender Nachfrage vorgesehen werden.

Das zukünftige ÖPNV-Angebot soll mit den betroffenen Verbands- und Ortsgemeinden abgestimmt werden.

2. *Koordination der vorhandenen Betriebsleistung*

Die vorhandene Betriebsleistung ist so zu koordinieren, dass eine optimierte Bedienung zwischen den einzelnen Orten erreicht wird (Nutzung von Synergieeffekten).

3. *Verknüpfung des öffentlichen Personennahverkehrs*

Die Verknüpfung zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV sowie zwischen dem straßengebundenen ÖPNV untereinander ist in Abstimmung mit dem SPNV-Nord, dem VRM und den Verkehrsunternehmen vorrangig an den Verknüpfungspunkten und anschließend an den Umsteigepunkten in den zentralen Orten zu realisieren.

4. *Ein Fahrschein im Kreis*

Die Einführung des Verbundtarifes – insbesondere zu Gunsten der Durchtarifierung an den ICE-RegioBahnhof Montabaur – wird seitens des Kreises weiterhin offen gehalten. Allerdings müssen die finanziellen Belastungen durch den VRM in Einklang stehen mit dem Gestaltungsspielraum im Haushalt des Westerwaldkreises und den daraus resultierenden Verbesserungen für den ÖPNV-Nutzer.

5. *Akzeptanz der Verknüpfung*

Die Akzeptanz verbesserter Umsteigemöglichkeiten an Verknüpfungspunkten und in zentralen Orten ist zwingend abhängig von der Nutzung nur eines Fahrscheines.

6. *Gestaltung der Verknüpfungspunkte*

Damit ein Verknüpfungspunkt seine Aufgaben zur Sicherstellung des Verkehrs- und Betriebsablaufes im ÖPNV-Gesamtsystem

- beim Umsteigen innerhalb des ÖPNV und
- als Schnittstelle mit dem Individualverkehr

wahrnehmen kann, werden die hierzu notwendigen baulichen Maßnahmen durchgeführt. Dabei werden die Belange Mobilitätsbehinderter berücksichtigt.

7. *ÖPNV-Erscheinungsbild/Neue Technologien*

- Corporate Identity (-> SPNV-Nord, VRM)
- Verbesserung der Haltestellenausstattung konzertierte Aktion von Gemeinden und Kreisverwaltung unter Einbeziehung der Mittel aus GVFG und Kreis-Förderung
- Telematik im ÖPNV – Technische Verbesserung der Fahrgastinformation und des Fahrgeldmanagements

8. *Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV*

Zur Erweiterung des bestehenden Bedienungsangebotes sollen die im Schülerverkehr angebotenen Fahrten von den Schulen zu den jeweiligen zentralen Haltestellen des Schulstandortes, soweit dieser Verbandsgemeindesitz ist, durchgebunden werden. Dadurch soll die Häufigkeit des ÖPNV-Angebotes für alle Bürger verbessert werden.

9. *Erreichbarkeit des ICE-RegioBahnhofs Montabaur*

Die (angebotsorientierte) Sicherstellung der Anschlussbeziehungen aus der Region mit Bahn und Bus an die Hochgeschwindigkeitsstrecke (kontinentale Verbindung) am ICE-RegioBahnhof Montabaur muss gewährleistet sein.

10. *Neue Aufgaben*

Vorbereitung der Verwaltung als Vertretungsorgan für den Landkreis (Aufgabenträger und Besteller)

- Planung des ÖPNV-Angebots
- Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen (qualitativ/quantitativ)
- Vergabe an günstigsten Bieter (Laufzeitlizenzen über 5 Jahre)
- Überwachung des Verkehrsvertrages/Dienstleistungsvertrages über Bonus/Malus-System

Abschließend ist hier nochmals zu betonen, dass bei einer Umsetzung des Nahverkehrsplanes die Festlegung der exakten Linienführung nur unter Beachtung des Konzessionsrechtes sowie in Abstimmung zwischen Aufgabenträgern, sonstigen Bestellern von ÖPNV-Leistungen sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen erfolgen kann.

4.6.1 Konkrete Maßnahmen

Damit der öffentliche Personennahverkehr seine Aufgabe in einem integrierten Gesamtverkehrssystem erfüllen kann, muss bei jeder Maßnahmenumsetzung eine detaillierte und qualifizierte Ausführungsplanung erfolgen.

Maßnahmen der tariflichen Harmonisierung und des Ausbaus von Umsteigemöglichkeiten im Westerwaldkreis sollen vorbereitende Schritte in Richtung auf einen Verbundtarif und die flächendeckende Koordination der ÖPNV-Angebote darstellen. Vorrangig ist dabei die Abstimmung mit benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern, um die ÖPNV-Angebote zu den außerhalb des Westerwaldkreises liegenden zentralen Orte vorzunehmen. Bei Umsetzung von Einzelmaßnahmen wird deshalb darauf geachtet, dass diese den Bedürfnissen der ÖPNV-Kunden entsprechen.

Folgende Maßnahmen sind kurzfristig umzusetzen:

- Direktfahrt durch RegioLinie zwischen dem Verbandsgemeindesitz Hachenburg und der Kreisstadt Montabaur, über Selters (Einführung im Dezember 2002 vorgesehen),
- Darstellung der AST-Verkehre in den übergeordneten Buslinien mit einer besonderen Kennzeichnung für Bedarfsverkehre im Fahrplan,
- Koordination des Bedienungsangebotes auf der Verkehrsrelation Montabaur - Siershahn - Höhr-Grenzhausen – Koblenz/Neuwied (RegioLinie 6116 mit Anschluss an die KEVAG-Linie 7/7A und Linie 8520) unter Berücksichtigung der ICE-Halte in Montabaur (Umsetzung bis Dezember 2002 vorgesehen),
- vorhandene Anschlussbeziehungen vom Linienbus zum SPNV und umgekehrt sowie zwischen den Linienbussen, insbesondere an den vorgesehenen Verknüpfungspunkten, sollten im Fahrplan besonders ausgewiesen werden; *hier: Anschlüsse der RegioLinie 3116 in Montabaur und Westerbург an die KBS 629 bzw. 461, in Bad Marienberg Anschlüsse der Linie 4283 an die KBS 461 (positives Beispiel ist hier die Verknüpfung der Linie 4235 mit der KBS 463),*
- Verbesserung der Anschlussbeziehungen in Rehe zwischen den Linien 4285 und 5353 mit Anschluss in Herborn an die Schienenstrecke Siegen - Gießen,
- Entzerrung der Linienstruktur, damit die Nachvollziehbarkeit der Linienführung durch Angabe der Liniennummer mit Anfangs-, Zwischen- und Endpunkten für den ÖPNV-Kunden einfach nachvollziehbar ist; *hier: Linie 4281, insbesondere Fahrplan für die Relation Wallmerod-Montabaur,*
- Aufhebung von Bedienungsverboten zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen auf gleichen Streckenabschnitten,
- gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen verschiedener Verkehrsunternehmen auf gleichen Streckenabschnitten sowie
- 1 Fahrschein als Umsteiger innerhalb eines Verkehrsunternehmens.

Hierdurch wird erreicht, dass der Fahrgast das Gesamtangebot des ÖPNV besser nutzen kann.

Bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen soll generell geprüft werden, ob innerorts die Einrichtung einer Fahrbahnhaltestelle machbar ist, und für außerorts gelegene Haltestellen sollten generell Busbuchten und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h mit Begründung, z.B. durch StVO-Verkehrszeichen Z 133

(Fußgänger), vorgesehen werden. Die Haltestellendatenbank des Westerwaldkreises ist hierfür die wichtigste Grundlage.

Weitere Maßnahmen auf Verbandsgemeindeebene sind der Unterlage 9 nach Durchführung des Beteiligungsverfahrens zu entnehmen.

4.6.2 Zeitlicher Rahmen

Da zum Fahrplanwechsel des Jahres 2002/2003 im Dezember 2002 der Betrieb auf der ICE-Strecke durchgeführt werden soll, sind vorrangig die Maßnahmen auf dem Primärnetz, an den Verknüpfungspunkten und für die Erreichbarkeit des ICE-RegioBahnhofs in den kommenden Monaten zu realisieren. Die Realisierung einer Tarifgemeinschaft mit dem Ziel der Durchtarifizierung als zweite wichtige Aufgabe sowie die Übergabe der Aufgabenverantwortung den Verkehrsverbund Rhein-Mosel ist ein kurzfristiges Ziel, welches die finanziellen Möglichkeiten des Westerwaldkreises beachten muss.

Da die zur Verfügung stehenden Finanzmittel (Tab. 4-1) überwiegend kurzfristig im ÖPNV-Netz und für Haltestellen (insbesondere Montabaur, ZOB) gebunden sind, kann die Einführung des Verbundtarifs nur aus den vorausschauend gebildeten Rücklagen finanziert werden.

4.6.3 Zusammenfassung der Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption im Nahverkehrsplan wird abschließend nach zeitlichen und finanziellen Kriterien eingestuft. Die Einstufung berücksichtigt

- kurzfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren,
- mittelfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren und
- langfristige Maßnahmen im Zeitraum von über 10 Jahren

in Kombination mit

- einem geringen Finanzbedarf von bis zu 5.000 EUR je Maßnahme,
- einem mittleren Finanzbedarf von bis zu 50.000 EUR je Maßnahme und
- einem hohen Finanzbedarf von mehr als 50.000 EUR je Maßnahme.

Finanzbedarf: gering, < 5.000 EUR je Maßnahme

| <i>Kurzfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren</i> | <i>Mittelfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren</i> | <i>Langfristige Maßnahmen im Zeitraum von über 10 Jahren</i> |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Bestimmung der Regionalen Busverkehre nach § 6 Abs. 9 NVG (Primärnetz) • Überarbeiten der Kursbuchstreckenbezeichnungen (1 Linienführung = 1 Kursbuchstrecke) • Layout und Lesbarkeit des Kreisfahrplanes weiter optimieren bzw. Mitarbeit an leicht begreifbarem Verbundfahrplan • Fahrplaninformation auf VG-Ebene • die Angabe der richtigen Kursbuchstreckenbezeichnung und des entsprechenden Zielortes am jeweiligen Fahrzeug stichpunktartig vor Ort überprüfen • Kenntlichmachung des Verkehrsangebotes aus alternativen Verkehrsbedienungen in den Fahrplänen des übergeordneten Linienbusverkehrs • Beschleunigung des ÖPNV durch organisatorische Maßnahmen einfacher Art • Beschleunigung des ÖPNV durch verkehrsrechtliche Maßnahmen einfacher Art | | |

Finanzbedarf: mittel, < 50.000 EUR je Maßnahme

| <i>Kurzfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren</i> | <i>Mittelfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren</i> | <i>Langfristige Maßnahmen im Zeitraum von über 10 Jahren</i> |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Sukzessive Umsetzung des hierarchisierten ÖPNV-Netzes (vorrangig des Sekundärnetzes) • Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte verbessern • Anbindung von Ortsteilen an die zugehörige OG prüfen und einrichten • (zeitliche) Koordination des Verkehrsangebotes in den Verknüpfungspunkten, v.a. Schiene/Bus • Anschlusssicherung in Verknüpfungspunkten und zentralen Umsteigeanlagen • Koordination der vorhandenen Betriebsleistung (Vermeidung von Parallelfahrten) • Ermitteln der Kosten sowie des Verkehrsangebotes bei Umstellung auf alternative Verkehrsbedienung in schwach besiedelten Räumen • Marketing: Öffentlichkeitsarbeit für alle Bedienungsformen, insbesondere den AST-Verkehr • Marketing: kontinuierliche Fahrgastinformation in allen Medien • Corporate Identity: Logo an Haltestellen und Fahrzeugen • Pflege der Datenbank „Haltestellen im Westerwaldkreis“ zur Beurteilung der finanziellen Förderung • Beschleunigung des ÖPNV: Analysieren des Einzelfalles und Entwicklung der besten Maßnahme • Ausschreibung von Linien oder Linienbündeln in Abstimmung mit SPNV-Nord und VRM | <ul style="list-style-type: none"> • (zeitliche) Koordination des Verkehrsangebotes in allen Umsteigeanlagen (Übergang zwischen allen Netzen) • Entwicklung eines Verkehrsangebotes mit Umsteigefahrten • Überprüfen der Mindestbedienung in allen Orten in Abhängigkeit der Erschließungsqualität • Vorhalten eines einheitlichen Fahrausweisangebotes aller Verkehrsunternehmen • Maßnahmenplanung und -umsetzung einer einfachen Handhabung des Fahrausweises bei Beschaffung und Anwendung • Aufbau einer lückenlosen Informationskette vor und während der Fahrt • Marketing: Vorbereitung der Fahrt im ÖPNV durch Informationen in allen Medien • Beschleunigung des ÖPNV durch organisatorische Maßnahmen weitergehender Art • Beschleunigung des ÖPNV durch verkehrsrechtliche Maßnahmen weitergehender Art | |

Finanzbedarf: hoch, > 50.000 EUR je Maßnahme

| <i>Kurzfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren</i> | <i>Mittelfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren</i> | <i>Langfristige Maßnahmen im Zeitraum von über 10 Jahren</i> |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche und betriebliche Integration des ICE-RegioBahnhofs Montabaur in das ÖPNV-Netz • Einführung eines vertakteten Verkehrsangebotes auf dem Primärnetz (Ziel ITF) • Sicherung vorhandener Eisenbahninfrastruktur • Berücksichtigung von ÖPNV-Belangen in RE-Entwürfen von Straßen • Bauliche Umsetzung von Verknüpfungspunkten unter Berücksichtigung betrieblicher, verkehrlicher und städtebaulicher Gesichtspunkte • Bauliche Umsetzung von zentralen Umsteigeanlagen, z.B. „Augst“ in Neuhäusel • Einführung des Verbundtarifs (1 Fahrpreis – 1 Fahrschein – 1 Fahrplan) | <ul style="list-style-type: none"> • Optionen auf möglichen SPNV wahrnehmen (-> Brexthalbahn) • Bestimmung und Umsetzung der Häufigkeit und zeitlichen Verteilung des Fahrplanangebotes in Abhängigkeit der erschlossenen Einwohner einer Siedlungseinheit • Beibehalten eines nachfrageorientierten Verkehrsangebotes auf dem Sekundärnetz mit Linienbusverkehr, Festlegung der Fahrtenhäufigkeit je Siedlungseinheit und Anschlussicherung zu dem übergeordneten Netz • Bestimmung der Bedienungshäufigkeit im Tertiärnetz mit nachfrageorientierter Bedienung während der Hauptverkehrszeit und angebotsorientierter Bedienung während der Nebenverkehrszeiten mit Anschlussicherung an die übergeordneten Netze • Umstellung auf alternative Verkehrsbedienung im Tertiärnetz, v.a. zu Nebenverkehrszeiten (-> VG Hachenburg) • Vereinfachung des Fahrausweisverkaufes durch Automateinsatz • Corporate Identity: Vereinheitlichung der Haltestellenausstattung • Aufbau attraktiver Haltestellen als Einstiegsmöglichkeiten in den ÖPNV (Standards und Zielvorgaben aus dem NVP, Haltestellen-Datenbank, Prioritätenreihung, Entwicklung von Maßnahmen) • Beschleunigung des ÖPNV durch bauliche Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> • Übertragung der Aufgabenverantwortung für den regionalen ÖPNV an den VRM • Vorhandenen SPNV stärken und sichern • Reisezeitangleichung zwischen IV und ÖV mit allen zur Verfügung stehenden Maßnahmen • Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) -> e-Ticket • Aufbau einer lückenlosen Informationskette vor und während der Fahrt • Bargeldlose Abrechnung der von den Kunden in Anspruch genommenen Leistung nach dem Bestpreisprinzip (Ermittlung des günstigsten Gesamtfahrpreises) • Beschleunigung des ÖPNV durch Umsetzung baulicher Maßnahmen |

4.7 Finanzierung

Trotz der gestiegenen Bedeutung des Umweltschutzes im Bewusstsein der Bevölkerung und der im ÖPNV erbrachten Verkehrsleistungen zur Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse ist die Finanzierung des ÖPNV ein permanenter Diskussionspunkt zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften (Aufgabenträger), den Verkehrsunternehmen und sonstigen Finanzierungsträgern (z.B. Straßenbaulastträger).

Die EG-Verordnung 1893/91 regelt das finanzielle Verhältnis zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen neu und sieht unter anderem auch die Möglichkeit vor, Verkehrsleistungen auf dem Wege des Bestellerprinzips zu erbringen. Die mit der Regionalisierung und der PBefG-Novelle einhergehende Neuordnung der Zuständigkeiten für den ÖPNV überträgt darüber hinaus die politische Verantwortung für Verkehrsleistungen auf den sogenannten Aufgabenträger - im Land Rheinland-Pfalz die Landkreise und kreisfreien Städte. Die finanzielle Verantwortung für gemeinwirtschaftliche Leistungen liegt damit eindeutig auf der politischen Ebene.

Da im Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz die Landkreise und kreisfreien Städte (mit-) verantwortlich für den ÖPNV sind, sollten nicht nur Kenntnisse über die Kosten und die mangelnde Kostendeckung des ÖPNV, sondern auch eine Quantifizierung der durch den ÖPNV aus Sicht der Aufgabenträger hervorgerufenen Nutzen vorliegen.

Zu letzterem kann für den Bereich des Westerwaldkreises derzeit leider keine Aussage getroffen werden. Hier bestehen generell bei der Betrachtung des ÖPNV erhebliche Informationsdefizite.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr wurde aber deshalb ein Forschungsbericht zur "Entwicklung von Methoden zur Quantifizierung des kommunalen Nutzens des ÖPNV - Durchführung szenarienhafter Beispielrechnungen und Erstellung eines Anwenderhandbuches" erstellt. Dieser Anwenderleitfaden kann dem Interessentenkreis aus dem Umfeld von Verkehrsbetrieben, Politik und Verwaltung eine Hilfestellung bei der szenarienhaften Bewertung des "kommunalen Nutzens" des ÖPNV geben.

Für den SPNV und vergleichbare regionale Busverkehre stehen in Rheinland-Pfalz den Zweckverbänden 1996 die Transfermittel aus § 8 Abs. 1 RegG zu. Die Aufteilung der Mittel zwischen den beiden Zweckverbänden erfolgt in dem Verhältnis der bestellten Verkehrsleistungen. Ab dem Folgejahr erhalten sie 75 % der Mittel aus § 8 Abs. 1 und Abs. 2 RegG.

Damit standen dem Zweckverband Nord im Jahr 2001 ca. 126 Mio. EUR zur Verfügung (Tab. 4-1). Unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl im Gebiet des Zweckverbands Nord ergibt sich eine Verwaltungskostenpauschale von jährlich etwas über 70 EUR/Einwohner.

Für die Erstellung und Umsetzung der Nahverkehrspläne sowie zur Verbesserung des ÖPNV-Systems im Landkreis erhält der Westerwaldkreis als Aufgabenträger nach § 10 Abs. 1 NVG dagegen eine Verwaltungskostenpauschale von jährlich 1,05 EUR/Einwohner.

Die Finanzmittel für Zweckverband und Aufgabenträger werden entsprechend § 5 Abs. 2 RegG dynamisiert. Die geschätzten Finanzmittel für den Westerwaldkreis bis zum Jahr 2006 sind ebenfalls der Tab. 4-1 zu entnehmen.

Auf dieser Basis standen dem Westerwaldkreis zwischen 1996 und 2001 aus Landesmitteln ca. 1.230.000 EUR für die Entwicklung des ÖPNV zur Verfügung. Sie wurden u.a. für Gutachter- und Personalkosten, den Betrieb einer zentralen ÖPNV-Auskunftsstelle sowie für die Vorbereitung des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel ausgegeben.

Außerdem hat der Kreis Rücklagen von rund 380.000 EUR gebildet, mit denen er die Einführung des Gemeinschaftstarifs im VRM sowie den Übergangstarif ICE/Rhein-Main-Verkehrsverbund finanzieren will.

Darüber hinaus gewährt das Land nach § 11 Abs. 1 NVG „Zuwendungen zum öffentlichen Personennahverkehr (also: SPNV **und** straßengebundener ÖPNV) gemäß den Verwaltungsvorschriften des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

Die finanzielle Situation des Westerwaldkreises im Bereich des ÖPNV sieht somit im Jahr 2002 folgendermaßen aus:

| | | |
|----|--|-------------|
| 1. | Verwaltungshaushalt - Einnahmen | |
| | - Zuweisung Land | 219.000 EUR |
| 2. | Verwaltungshaushalt - Ausgaben | |
| | - Personal- und Sachkosten sowie Kosten für Hard- und Software | 70.000 EUR |
| | - Öffentlichkeitsarbeit und Werbung | 25.000 EUR |
| | - Folgeplanungen aus dem Nahverkehrsplan | 50.000 EUR |
| | - Mitgliedschaft im Verkehrsverbund Rhein-Mosel | 17.000 EUR |
| | - Kreisförderungsprogramm Haltestellen | 25.000 EUR |
| | - Trassensicherungsverträge | 18.000 EUR |
| | - Anschubfinanzierungen in Verbindungen mit ÖPNV-Maßnahmen und Ausgleich Ausbildungsbus | 44.200 EUR |

3. Verwaltungshaushalt – Rücklagen 380.000 EUR

- Einführung des Verbundtarifs
- Übergangstarif ICE-RMV

| Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs | | | | |
|---|--|--|------------------------|---|
| Jahr | SPNV (Zweckverband) | | ÖPNV (Landkreis) | |
| 2001 | EW ¹ Nord gesamt ZV Nord ² | 1.800.000 294.000.000 EUR 126.000.000 EUR 70,00 EUR/EW | EW WW alle LK WW | 202.000 k. A. 212.100 EUR 1,05 EUR/EW |
| 2002 | EW Nord gesamt SPNV Nord | 1.809.000 ³ 301.350.000 EUR 129.500.000 EUR 71,60 EUR/EW | EW WW alle LK WW | 203.000 ⁴ k. A. 213.000 EUR 1,05 EUR/EW |
| 2003 | EW Nord gesamt SPNV Nord | 1.818.000 309.000.000 EUR ⁵ 133.000.000 EUR 73,20 EUR/EW | EW WW alle LK WW | 204.000 k. A. 216.000 EUR 1,06 EUR/EW |
| 2004 | EW Nord gesamt SPNV Nord | 1.827.000 316.700.000 EUR 136.000.000 EUR 74,40 EUR/EW | EW WW alle LK WW | 205.000 k. A. 219.000 EUR 1,07 EUR/EW |
| 2005 | EW Nord gesamt SPNV Nord | 1.836.000 324.600.000 EUR 139.500.000 EUR 76,00 EUR/EW | EW WW alle LK WW | 206.000 k. A. 222.000 EUR 1,08 EUR/EW |
| 2006 | EW Nord gesamt SPNV Nord | 1.845.000 332.700.000 EUR 143.000.000 EUR 77,50 EUR/EW | EW WW alle LK WW | 207.000 k. A. 225.000 EUR 1,09 EUR/EW |

¹ EW RLP: 4.050.000, davon EW innerhalb des SPNV Süd 2.250.000

² Annahme: Verteilung der Verkehrsleistung SPNV Nord/Süd = 43/57

³ Annahme: Einwohnerzuwachs 0,5 %/Jahr

⁴ Annahme: Einwohnerzuwachs 0,5 %/Jahr

⁵ Annahme: Wachstum des Umsatzsteueraufkommens 2,5 %/Jahr

Anmerkung: Alle Werte gerundet.

Tab. 4-1: Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (genauere Angaben können erst auf Basis der Haushaltspläne 2002/2003 des Landes Rheinland-Pfalz und des Westerwaldkreises abgeschätzt werden)

Damit verbleibt zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan aufgezeigten Ziele für 2002 ein Betrag in Höhe von ca. 95.000 EUR aus dem Haushalt 2002. Da aber im Bereich des ÖPNV Flexibilität bei der Finanzausstattung gewährleistet ist, sind

1. die Restmittel des Vorjahres übertragbar und
2. die Haushaltsstellen bei Bedarf gegenseitig deckungsfähig.

Damit stehen inklusive der Restmittel des Jahres 2001 im Jahr 2002 für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes insgesamt ca. 600.000 EUR zur Verfügung.

Diese Angaben sind vorläufig, da die Zahlen zum neuen Haushalt noch unter Genehmigungsvorbehalt und die zum Althaushalt unter Abschlussvorbehalt stehen. Aus diesem Grund können auch noch keine endgültigen Angaben zu den Kosten im Schüler- und Kindergartenverkehr für das Haushaltsjahr 2001 gemacht werden.

Für das Schuljahr 2001/2002 betragen die Ausgaben ca. 5 Mio. EUR (Tab. 4-2). Demgegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 4 Mio. EUR. Es verbleibt ein vom Westerwaldkreis zu finanzierendes Defizit in Höhe von 1 Mio. EUR. Darin enthalten ist das Verkehrsangebot im freigestellten Schul- und Kindergartenverkehr mit ca. 120 Verträgen und einem Umsatz von etwa 1,5 Mio. EUR pro Jahr. Der übrige ÖPNV ohne Schülerverkehr wird im Kreis eigenwirtschaftlich - also ohne Betriebskostenzuschüsse - durchgeführt.

Mit Übernahme des Verbundtarifes ergeben sich im Schüler- und Kindergartenverkehr folgende Veränderungen:

- Die Anzahl der befahrenen Waben (Tarifzonen) bestimmt den Fahrpreis je Schülermonatskarte (SMK).
- Abrechnungsbasis im VRM sind ausschließlich Schülerjahreskarten (SJK). Dies hat Auswirkungen auf die Ausgleichsleistungen gemäß PBefG (Anzahl der Beförderungsfälle).
- Für SJK sind im Verbundtarif stets 10 SMK und für Kindergartenbeförderung 11 SMK abzurechnen.
- Die Erlöse im Verkehrsverbund ergeben sich aus der Anzahl der beförderten Schüler (Kindergartenkinder) multipliziert mit 10 SMK (11 SMK) pro SJK.

Die Veränderung in der Kostenstruktur infolge der Veränderungen im ÖPNV-System ist mit den jeweils betroffenen Verkehrsunternehmern an konkreten Beispielen auszuhandeln.

| Kosten Schüler- und Kindergartenverkehr im Haushaltsjahr 2001 | | | |
|--|------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| | Ausgaben [EUR/Jahr] | | Einnahmen [EUR/Jahr] |
| Kindergärten (Vertrag und ÖPNV) 11 Monatskarten/Jahr | ca. 650.000 | Zuweisungen Land ggüb. Landkreis | ca. 3.850.000 |
| Schülerbeförderung (Vertrag) | ca. 750.000 | Erstattungen | ca. 150.000 |
| Schülerbeförderung (Pflichtschüler im ÖPNV) 11 Monatskarten/Jahr | ca. 2.300.000 | | |
| Schülerbeförderung (Wahlschüler ÖPNV) 10 Monatskarten/Jahr | ca. 1.300.000 | | |
| Summe [EUR/Jahr] | ca. 5.000.000 | | ca. 4.000.000 |
| Differenz [EUR/Jahr] | | | -1.000.000 |

Tab. 4-2: Kosten Schüler- und Kindergartenverkehr im Haushaltsjahr 2002 (genauere Angaben können erst auf der Basis der Haushaltspläne 2002/2003 des Westerwaldkreises abgeschätzt werden)

Die Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen bedarf einer Detailplanung. Auch die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen ist jeweils zu klären.

Bei Maßnahmen im Interesse oder auf Anregung der Verbands- oder Ortsgemeinden, die über die VV ÖPNV und/oder GVFG/FAG förderfähig werden, sind folgende Punkte zu beachten:

1. Der Antragssteller muss aus fördertechnischen Gründen der Westerwaldkreis sein.
2. Es ist dabei die Aufgabe der betreffende Kommune oder Verwaltung, die notwendigen Antragsunterlagen (Kostenschätzung etc.) der Kreisverwaltung zur Verfügung zu stellen.
3. Eine Erklärung ist beizufügen, dass die nicht von der Zuwendung gedeckten Kosten der Maßnahme von der jeweiligen Körperschaft übernommen werden.

Kalkulatorische Grundlagen von Verkehrsangeboten (Betriebsleistungen)

Die Ermittlung und Darstellung von Kosten, die den Verkehrsunternehmen infolge der Durchführung von Verkehrsangeboten entstehen, werden in Abhängigkeit von der Betriebsstruktur verschieden gehandhabt.

Da sich für jeden Verkehrsbetrieb aufgrund seiner spezifischen Kostensituation und den jeweiligen Randbedingungen spezielle Kostensätze ergeben, ist es sinnvoll, betriebliche Maßnahmen zu kategorisieren und daraus resultierende Kosten in allgemein gültigen Größenordnungen anzugeben.

Die Berechnung von Kosten erfolgt über Kostensätze.

Im folgenden werden zwei Gruppen von Kostensätzen betrachtet:

- Personalkostensätze und
- Fahrzeugkostensätze.

Daraus lassen sich weitere Kostensätze wie Fahrerkosten pro km und gesamte Betriebskosten pro km (Vollkosten) ableiten.

Sowohl die Vorgehensweisen zur Ermittlung der Kostensätze als auch die Kostensätze selbst unterscheiden sich von Betrieb zu Betrieb. Die Ansätze unterliegen der unternehmerischen Dispositionsfreiheit. Deshalb kann hier nur annähernd die Vorgehensweise dargestellt werden.

Personalkosten

Die Personalkosten eines Verkehrsbetriebes setzen sich zusammen aus:

- Fahrerkosten,
- Werkstattpersonalkosten und
- Verwaltungspersonalkosten.

Die Anzahl der Beschäftigten in der Betriebswerkstatt hängt von der Anzahl der zu betreuenden Fahrzeuge ab. Daher werden die Werkstattpersonalkosten in der Regel den Fahrzeugkosten zugerechnet. Die Anzahl der Mitarbeiter in der Verwaltung steigt mit zunehmender Betriebsgröße in Abhängigkeit vom Verkehrsangebot.

Die Löhne und Gehälter für Fahrpersonal hängen vom Tarifvertrag und zusätzlichen betrieblichen Vereinbarungen ab. Unter Einbeziehung von Ausfallzeiten durch Feiertage, Urlaub, Krankheit, Fortbildung und Reservedienst steht ein Fahrer dem Betrieb nicht ständig zur Verfügung. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass ein Fahrer nicht die gesamte Dienstzeit produktiv ist, d. h. er fährt nicht die gesamte bezahlte Zeit ein Fahrzeug. Durch Vor- und Nachbereitungszeiten sowie bezahlte Blockpausen kann sich je nach Pausenregelung die

Dienstzeit nochmals reduzieren. Damit ergibt sich die jährliche produktive Dienstzeit [Stunden pro Jahr] eines Fahrers. Für eine Vollkostenrechnung werden die jährlichen Fahrerkosten in Fahrerkosten pro km umgerechnet. Dazu besteht die Möglichkeit über die durchschnittlichen Einsatzstunden und die durchschnittliche Laufleistung eines Fahrzeuges pro Jahr die Fahrerkosten zu ermitteln.

Die durchschnittliche Einsatzgeschwindigkeit eines Fahrzeuges kann vereinfacht aus dem Fahrplan ermittelt werden. Die Bandbreiten der Fahrerkosten sind in der Tab. 4-3 dargestellt.

| Bestimmungsgrößen für Fahrerkosten | Bandbreite der Werte | Unternehmen A | Unternehmen B |
|---|----------------------|---------------|---------------|
| Gehalt pro Jahr | 25.000 - 30.000 EUR | 30.000 EUR | 25.000 EUR |
| produktive Arbeitszeit pro Jahr | 1.300 - 1.600 h | 1.400 h | 1.500 h |
| jährliche Laufleistung eines Busses | 40.000 - 100.000 km | 60.000 km | 100.000 km |
| durchschnittliche Einsatzgeschwindigkeit eines Busses | 15 - 40 km/h | 35 km/h | 35 km/h |
| jährliche Einsatzstunden eines Busses | 2.000 - 4.000 h | 2.000 h | 3.000 h |
| Fahrerkosten pro km | 0,40 – 1,58 EUR | 0,62 EUR | 0,49 EUR |

Tab. 4-3: Bestimmungsgrößen für Fahrerkosten

Fahrzeugkosten

Die Fahrzeugkosten eines Verkehrsbetriebes (Tab. 4-4) setzen sich aus fixen und variablen Betriebskosten (in EUR/km) zusammen. Zu den fixen Betriebskosten zählen:

- die Verzinsung des durchschnittlich gebundenen Kapitals (bei linearer Abschreibung 50% des Kaufpreises),
- der Abschreibungsbetrag (abhängig von Nutzungsdauer und Abschreibungsart) und
- sonstige fixe Kosten wie Versicherungen und Mieten.

Die Höhe der fixen Betriebskosten wird in erster Linie vom Kaufpreis des Fahrzeuges bestimmt. Der Kaufpreis für Neufahrzeuge ist um die Bezuschussung der Fahrzeuginvestitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu reduzieren. Aus dem Kaufpreis abzüglich Bezuschussung ergibt sich die Höhe des durchschnittlich gebundenen Kapitals und des Abschreibungsbetrages.

Wie in der Kostenrechnung üblich, werden die Fahrzeuge selbst linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Diese Nutzungsdauer ist wiederum von der Jahreslaufleistung abhängig.

Zu den variablen Betriebskosten eines Fahrzeuges werden gerechnet:

- Kraftstoff- und Schmierstoffverbrauch,
- Reifen,
- Löhne und Gehälter der Werkstatt sowie
- Material und Instandhaltungskosten der Werkstatt.

Unterschiede zwischen einzelnen Verkehrsbetrieben ergeben sich hier hauptsächlich bei den Kosten für Werkstattpersonal und Material. In kleinen Verkehrsbetrieben sind diese Kosten in der Regel niedriger als in großen Betrieben. Die Summe der Betriebskosten ergibt sich in Abhängigkeit von Fahrzeugtyp durch Addition von fixen und variablen Betriebskosten.

| | | Unternehmen A | Unternehmen B |
|-------------------------|--|---------------|---------------|
| Fahrzeug | Kaufpreis neu | 180.000 EUR | 180.000 EUR |
| | GVFG-Zuschuss | 72.000 EUR | 89.000 EUR |
| | Kapital | 108.000 EUR | 85.500 EUR |
| | durchschnittlich gebundenes Anlagekapital | 54.000 EUR | 45.000 EUR |
| Feste Betriebskosten | Verzinsung des durchschnittlich gebundenen Kapitals (10%) | 5.400 EUR | 4.500 EUR |
| | Laufleistung [km/Jahr] | 60.000 | 100.000 |
| bei max. 500.000 km | Abschreibung der Investitionen (bei 8- bzw. 5-jähriger Abschreibungsdauer) | 6.700 EUR | 9.000 EUR |
| | Sonstiges (Versicherungen, Garage, etc.) | 5.200 EUR | 5.200 EUR |
| Zwischensumme | | 17.300 EUR | 18.700 EUR |
| | gemäß Laufleistung | 0,29 EUR/km | 0,19 EUR/km |
| Variable Betriebskosten | Kraftstoffverbrauch | 0,22 EUR/km | 0,22 EUR/km |
| | Schmierstoffverbrauch | 0,02 EUR/km | 0,02 EUR/km |
| | Reifen | 0,01 EUR/km | 0,01 EUR/km |
| | Löhne und Gehälter Werkstatt | 0,27 EUR/km | 0,21 EUR/km |
| | Material, Instandhaltung | 0,08 EUR/km | 0,08 EUR/km |
| Zwischensumme | | 0,60 EUR/km | 0,54 EUR/km |
| Summe | Betriebskosten (ohne Fahrpersonal) | 0,89 EUR/km | 0,73 EUR/km |

Tab. 4-4: Betriebskosten für einen Standardlinienbus

Die gesamten Betriebskosten

Die gesamten Betriebskosten pro km bezeichnet man auch als Vollkosten (Tab. 4-5). Sie beinhalten:

- die Fahrerkosten,
- die Betriebskosten des Fahrzeuges und

- die anteiligen Verwaltungskosten.

| Gesamte Betriebskosten | Unternehmen A | Unternehmen B |
|-------------------------------|---------------|---------------|
| Betriebskosten | 0,89 EUR/km | 0,73 EUR/km |
| Fahrerkosten | 0,62 EUR/km | 0,49 EUR/km |
| Verwaltungskosten | 0,32 EUR/km | 0,26 EUR/km |
| Vollkosten | 1,83 EUR/km | 1,48 EUR/km |

Tab. 4-5: Vollkosten für einen Standardlinienbus

Die Verwaltungskosten sind abhängig von der Menge des Verkehrsangebotes des jeweiligen Verkehrsunternehmers. Die Anzahl der Mitarbeiter in der Verwaltung steigt mit zunehmender Betriebsgröße in Abhängigkeit vom Verkehrsangebot und damit auch die Verwaltungskosten. An dieser Stelle können nur näherungsweise Angaben zu den Verwaltungskosten gemacht werden.

Der Regionalbusverkehr im Westerwaldkreis wird zu den in der Summe ermittelten gesamten Betriebskosten gefahren.

Nachfolgend noch einige Vergleichswerte:

- freigestellter Schülerverkehr 0,50 - 2,10 EUR/Fz-km
- Linienverkehr im ländlichen Raum (Mindeststandard) 1,45 EUR/Fz-km
- Linienverkehr vertaktet (nachfrageorientiert) 1,80 – 2,50 EUR/Fz-km
- städtischer Busverkehr (angebotsorientiert) 3,60 – 5,50 EUR/Fz-km
- SPNV
 - Betriebskosten 1,80 – 5,50 EUR/Zug-km
 - Fahrweg/Infrastruktur 1,80 – 5,80 EUR/Zug-km

4.8 Fortschreibung

Gemäß § 8 Abs. 4 NVG „soll der Nahverkehrsplan entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen im Bedarfsfall fortgeschrieben werden“. Im Kommentar zu dieser Formulierung wird festgestellt, dass „die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in der Entscheidung des Aufgabenträgers liegt. Er hat dabei zu berücksichtigen, dass die verkehrliche Bedeutung und die rechtliche Verbindlichkeit des Nahverkehrsplanes von dessen Übereinstimmung und Vereinbarkeit mit der Verkehrsentwicklung abhängen“.

Die zukünftige Entwicklungen im Westerwaldkreis in den nächsten Jahren werden durch

- die Integration des ICE-RegioBahnhofs in das regionale ÖPNV-Netz,
- die Einführung eines Verbundtarifs sowie
- die Wahrnehmung neuer Aufgabenbereiche durch die Kreisverwaltung geprägt werden.

Mit der ICE-Verbindung in die Ballungsräume Rhein/Ruhr und Rhein/Main gewinnt auch der ÖPNV als Zu- und Abbringer an Bedeutung. Es ist zu erwarten, dass sich im Laufe der nächsten Jahre die Verflechtungsstrukturen, d.h. die Pendlerbeziehungen und auch die Versorgungsverkehre an das neue Angebot anpassen. Möglich ist, dass dadurch neue Verflechtungsbeziehungen und Verkehrsnachfragen entstehen, die eine neuerliche Fortschreibung des Nahverkehrsplans erforderlich machen.

Mit der Einführung eines Verbundtarifes wird eine neue Qualität für ÖPNV-Nutzer im Westerwaldkreis erreicht werden. Auch die tarifliche Integration des ICE-RegioBahnhofs Montabaur für die gesamte Region Rhein-Mosel geht damit einher. Mittelfristig sind eine verbesserte Fahrgastinformation und in Folge Schnittstellenbildung und Anschlusssicherung neue ÖPNV-Angebote zu erwarten. Der Verkehrsverbund wird Rahmenbedingungen vorgeben, die eine Fortschreibung oder zumindest eine Anpassung des Nahverkehrsplans (Teilfortschreibung) erforderlich machen.

Die Kreisverwaltung Westerwald geht davon aus, dass während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans die Umsetzung der neuen EU-Verordnung ÖPNV greifen wird und damit neue Aufgaben (Vergabe von Laufzeitlizenzen) auf den Landkreis als Aufgabenträger zukommen werden. Insbesondere das Mittel der Ausschreibung kann eine qualitative und quantitative Verbesserung der bereits guten ÖPNV-Angebots im Westerwaldkreis bewirken.

4.9 Stellungnahmen zu Anregungen und Bedenken

Nach Fertigstellung des Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Februar 2002 sind gemäß § 8 Abs. 2 NVG folgende Institutionen um Anregungen und Bedenken zum Nahverkehrsplan gebeten worden (siehe auch Abschnitt 2.1.1, S. 17):

- die 10 Verbandsgemeinden des Westerwaldkreises:
 - VG Bad Marienberg
 - VG Hachenburg
 - VG Höhr-Grenzhausen
 - VG Montabaur
 - VG Ransbach-Baumbach
 - VG Rennerod
 - VG Selters
 - VG Wallmerod
 - VG Westerburg
 - VG Wirges
- die Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- der Verkehrsverbund Rhein-Mosel
- der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr SPNV Nord
- die Bezirksregierung Koblenz
- der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz
- die im Westerwald tätigen Verkehrsunternehmen mit eigenen Konzessionen mit der Bitte um Beteiligung der jeweiligen Vertragsunternehmen
- die benachbarten Landkreise
 - Altenkirchen
 - Neuwied
 - Mayen-Koblenz
 - Rhein-Lahn-Kreis
 - Limburg-Weilburg
 - Lahn-Dill-Kreis
 - Siegen
- die Kreisfreie Stadt Koblenz
- die benachbarten Verkehrsverbünde
 - VLD (Verkehrsverbund Lahn-Dill)
 - VRS (Verkehrsverbund Rhein-Sieg)
- die IHK Koblenz

- die Gewerkschaften sowie
- Umwelt- und Fahrgastverbände.

Die eingegangenen Anregungen und Bedenken von insgesamt 14 Institutionen sind in ihrer Gesamtheit sachorientiert, konstruktiv und engagiert ausgefallen.

Zustimmung zum Entwurf haben folgende Beteiligte geäußert:

- der Westerwald-Verein e.V.,
- POLLICHIA (anerkannter Naturschutzverband und
- die Verbandsgemeinde Montabaur

Die nachfolgend aufgelisteten Beteiligten haben sich mit Anregungen und Bedenken sowie sonstigen relevanten Hinweisen zum Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis geäußert. Die Zusammenstellung der Anregungen und Bedenken mit einer planerischen Stellungnahme bzw. dem Verweis auf den entsprechenden Abschnitt im Nahverkehrsplan ist der anschließenden Tabelle zu entnehmen.

| Nr. | Anregungen und Bedenken | planerische Stellungnahme |
|------------|--|--|
| 1 | Verbandsgemeindeverwaltung Selters - direkte Anbindung der OG Weidenhahn, Ewighausen, Quirnbach und Maroth nach Selters - Reaktivierung Holzbachbahn - Achse Selters – Freilingen in das Primärnetz - Ausrichtung auf ICE-Bf. nicht zu Lasten Verbindung Selters - Koblenz | - U 5.3, U 5.5 -> Maroth – Selters 9 FP, Weidenhahn – Ewighausen – Quirnbach – Selters 6 FP - Zuständigkeit SPNV-Nord - s. Definition Primärnetz, Kap. 3.2 - neue RegioLinie mit vorgesehener Verknüpfung am ICE-Bf. verbessert Anbindung von Selters |
| 2 | Verkehrsverbund Lahn-Dill - Durchbindung der Linie 5353 bis Rennerod - Einführung Verbundtarif im WW als Grundlage für Verhandlungen ÜT VRM/VLD | - Verknüpfung 4285 und 5353, Kap. 3.8 und 4.6.1 - Kap. 4.2 |
| 3 | Verbandsgemeinde Wallmerod - Vorschlag Prioritätenreihung für Lösungsmöglichkeit der Anbindung Wallmerod | - wurde übernommen |

| Nr. | Anregungen und Bedenken | planerische Stellungnahme |
|------------|---|--|
| 4 | Verbandsgemeinde Ransbach – Baumbach - Verknüpfung Bus-ICE in beide Richtungen - Einrichtung Ringverkehr in der VG Ransbach-Baumbach | - Kap. 4.3 - Kap. 2.3, 3.6, 4.4, U 5.2, - Ringverkehr bringt längere Fahrzeiten und ungünstigere Verbindung als das Konzept des NVP WW |
| 5 | IHK Koblenz - Ausrichtung des ÖPNV auf ICE-Bf. besser als Integration des ICE-Bf. in das ÖPNV-Netz - Schnellbusverbindungen zum ICE-Bf. ohne viele Halte | - Kap. 4.3 - Montabaur als VG-Sitz und Mittelzentrum Ziel vieler ÖPNV-Kunden, die nicht vernachlässigt werden sollen, daher kein Umsteigen in Mt. - neue RegioLinien werden eingerichtet |
| 6 | Verkehrsverbund Rhein-Mosel - Einführung des Verbundtarifs im WW | - Kap. 4.2 |
| 7 | Kreisverwaltung Neuwied - Einführung des Verbundtarifs im WW | - Kap. 4.2 |
| 8 | Zweckverband SPNV-Nord - keine Beeinträchtigung gemeinsamer RegioLinien-Planungen | - gemeinsame Planungen sind im Interesse des Westerwaldkreises |
| 9 | Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises - Anbindung der Linien 4236, 4238, 8390 an den ZOB am ICE-Bf. - Anbindung der Linie 8282 in Neuhäusel an die RegioLinie 3116 | - s. Kap 4.3, U. 7.3, 7.4: Durchbindung nach Mt. vorgesehen, Anbindung 4236, 8390 vorgesehen, 4238 soweit möglich - vorgesehen, s. Kap. 3.2, 3.8 (Verknüpfungspunkt Augst) |
| 10 | Kreisverwaltung Altenkirchen - Einführung des Verbundtarifs im WW - redaktionelle Anmerkung | - Kap. 4.2 - wurde eingearbeitet |

| Nr. | Anregungen und Bedenken | planerische Stellungnahme |
|------------|--|---|
| 11 | Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH VRM - keine Zustimmung zur Durchbindung der Griesar-Linie 8520 bis Montabaur - Konkretisierung Wunsch nach Einsatz neuer Bussen im Schülerverkehr | - Teil eines vertakteten Gesamtangebots im Kannenbäckerland - konzessionsrechtliches Problem, WW-Kreis strebt Einigung mit VU an (sonst: Umsetzung erst bei Ausschreibung) - wurde in Kap. 3.14 eingearbeitet (max. 10 Jahre) |

Tab. 4-1: Anregungen und Bedenken zum Nahverkehrsplan mit planerischen Stellungnahmen

Einzelne Anregungen werden im Folgenden näher erläutert.

Die Verbandsgemeinde Selters kritisiert, dass die Holzbachbahn nicht in die derzeit laufenden Ausschreibung von SPNV-Leistungen im Bereich des Westerwaldes aufgenommen wurde und daher auch langfristig ohne Personenverkehr bleiben wird. Die Entscheidung hierfür obliegt jedoch dem Land Rheinland-Pfalz und dem SPNV-Nord. Untersuchungen haben gezeigt, dass umfangreiche und sehr teure Sanierungsarbeiten erforderlich wären, um die Strecke überhaupt wieder befahrbar zu machen. Dies stünde in keinem günstigen Verhältnis zu der eher als gering einzuschätzenden Nachfrage. Sinnvoller erscheint es hier, die entsprechenden Mittel für eine Verbesserung der regionalen Busverkehre zu verwenden.

Weiterhin hatte die Verbandsgemeinde Selters bereits im Jahr 1997 gefordert, die Achse Selters – Freilingen – Langenhahn dem Primärnetz zuzuordnen. Gemäß Definition werden im Primärnetz jedoch die Verbandsgemeindesitze, das heißt Grund- und Mittelzentren mit der Kreisstadt sowie dem dazugehörigen Oberzentrum verbunden. Dies ist jedoch bei der genannten Achse nicht der Fall. Weiterhin orientiert sich das Primärnetz des Westerwaldes am funktionalen ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald. Dort ist diese Achse ebenfalls nicht ausgewiesen.

Die baldige Einführung des Verbundtarifes werden vom Verkehrsverbund Lahn-Dill VLD, der Kreisverwaltung Altenkirchen, der Kreisverwaltung Neuwied sowie vom Verkehrsverbund Rhein-Mosel selbst angeregt. Hierzu wird auf das Kapitel 4.2 dieses Erläuterungsberichtes verwiesen. Die derzeitige Beschlusslage des Westerwaldkreises (Kreistagssitzung vom 20.09.2002) sieht vor, dass sich der Westerwaldkreis nicht zum nächstmöglichen Termin am Verbundtarif beteiligen wird. Er will sich erst dann beteiligen, wenn durch die Einführung des Verbundtarifes das ÖPNV-Angebot im Westerwaldkreis wesentlich verbessert wird, und wenn die Verbesserungen zu dem vom Kreis erwarteten Zuschuss in einem

vertretbaren Verhältnis stehen. Nach Ansicht des Westerwaldkreises ist dieses derzeit nicht der Fall.

Die Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach fordert die Einrichtung eines Ringverkehrs, der alle Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde mit dem Verbandsgemeindesitz Ransbach-Baumbach verbinden soll. Das Problem einer Rundfahrlinie ist jedoch grundsätzlich, dass für die Orte am Anfang bzw. am Ende der Linie extrem lange Fahrzeiten in eine Richtung entstehen. Im optimalen Fall müsste eine solche Linie in beide Richtungen befahren werden. Dieses ist jedoch mit einer entsprechenden Fahrtenhäufigkeit eigenwirtschaftlich nicht möglich und müsste durch hohe Zuschüsse finanziert werden.

Beispiel für ein grobes Konzept (Reihenfolge der Orte könnte auch etwas anders sein):

Ransbach-Baumbach – Oberhaid – Deesen – Breitenau – Wittgert – Wirscheid – Sessenbach – Caan – Nauort – Alsbach – Hundsdorf – Ransbach-Baumbach

geschätzte Fahrzeiten (Umlaufzeit ca. 44 min):

| | | |
|------|--------------------------------|--------|
| z.B. | Oberhaid – Ransbach-Baumbach | 39 min |
| | Ransbach – Baumbach – Oberhaid | 5 min |
| | Wirscheid – Ransbach-Baumbach | 23 min |
| | Ransbach-Baumbach – Wirscheid | 21 min |
| | Alsbach – Ransbach-Baumbach | 8 min |
| | Ransbach-Baumbach – Alsbach | 36 min |
| | Hundsdorf – Ransbach-Baumbach | 3 min |
| | Ransbach-Baumbach – Hundsdorf | 41 min |

Diese Beispiele zeigen, dass eine solche Linie in jedem Fall unattraktiv ist. Nur für die Orte in der Mitte der Linie entstehen etwa gleich lange Fahrzeiten von und nach Ransbach-Baumbach.

Weiterhin muss das Fahrgastpotential für eine solche Linie berücksichtigt werden. Aufgrund der Lage der Ort Caan, Wirscheid, Sessenbach, Alsbach und Nauort besteht hier eher eine Ausrichtung nach Hör-Grenzhausen und Bendorf. Diese soll im Nahverkehrsplan gestärkt werden, so dass jeder dieser Orte mit 6 bzw. 12 Fahrtenpaaren täglich nach Hör-Grenzhausen und Bendorf angebunden ist (Linie 6118). Ferner soll über eine Verknüpfung in Hör-Grenzhausen eine schnelle Verbindung nach Ransbach geschaffen werden.

Die Orte Oberhaid, Deesen, Breitenau und Wittgert liegen an der Strecke Selters-Ransbach-Baumbach, d.h. sie werden laut Nahverkehrsplan täglich 6 Verbindungen sowohl nach Selters als auch nach Ransbach-Baumbach erhalten. Die Fahrzeiten von und nach Ransbach-Baumbach liegen dabei zwischen ca.

13 min für die OG Oberhaid und ca. 4 min für Wittgert. Damit ist für diese Orte eine attraktivere Verbindung nach Ransbach-Baumbach als die Rundfahrlinie gegeben.

Die Linie 6116 Höhr-Grenzhausen – Siershahn – Montabaur der RMV besitzt bereits heute den Charakter einer RegioLinie. Diese Linie führt durch das Verbandsgemeindegebiet und hält in Hilgert und Ransbach Baumbach. Es ist vorgesehen, dass die Linie 6116 direkt den ICE-RegioBahnhof Montabaur anfährt.

Wenn die Rundfahrlinie nicht unter Wegfall der bestehenden sowie der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verbindungen eingerichtet werden soll, kann sie in keinem Fall eigenwirtschaftlich gefahren werden. Die Abwägung der Alternativen

- Konzept des Nahverkehrsplans und
- Rundfahrlinie mit reduziertem Angebot der Verbindungen nach Höhr-Grenzhausen, Bendorf und Selters

kommt zu dem Ergebnis, dass für die Bürger der Verbandsgemeinde die Einrichtung einer Rundfahrlinie eine Verringerung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Konzept des Nahverkehrsplans entsteht.

Weitere Stellungnahmen behandeln die Anbindungen verschiedener Linien an den ICE-Bahnhof Montabaur. Hier wird auf das Kapitel 4.3 verwiesen. Mit dem Konzept Integration des ICE-Regiobahnhofs in das bestehende ÖPNV-Netz wird gleichzeitig die Anbindung des ICE-Bahnhofs sowie die Mitbedienung der Kreisstadt Montabaur gesichert. Die Einführung der neuen Regiolinien sowie die Anpassung der Fahrpläne an den ICE-Fahrplan gewährleisten die geforderte schnelle Verbindung zum ICE-Regiobahnhof.

Des Weiteren werden einige Anmerkungen zu Details der Linienführung gemacht. Hier ist auf den Rahmenangebotsplan zu verweisen. Details der Linienführung liegen allerdings in der Freiheit der Unternehmer, das heißt, sie sind mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Konkrete Maßnahmen, die sich aus diesem Beteiligungsverfahren ergeben, sowie Maßnahmen aus dem ersten Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises, deren Umsetzung aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen oder anderer Gründe bisher nicht erfolgt, sind in Unterlage 9 aufgelistet.

5. Fazit und Ausblick

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Westerwaldkreis zeigt auf der Grundlage einer ausführlichen Problemanalyse und einer ausführlichen Maßnahmendiskussion die organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Umsetzung sowie einen nach Dringlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierungsfähigkeit empfohlenen Maßnahmenkatalog als Handlungskonzept auf.

Während im Text des Abschnitts 4 die Maßnahmen genereller Art aufgelistet sind, enthält Unterlage 9 - soweit es der Detaillierungsgrad des Nahverkehrsplanes bereits zulässt - konkretere und verbandsgemeindebezogene Maßnahmen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgeschlagen wurden.

Die beiden maßgeblichen Faktoren, welche die ÖPNV-Struktur in der Region verändern, sind

- die Neubaustrecke Köln - Rhein / Main mit dem ICE-Bahnhof Montabaur und
- der Verkehrsverbund Rhein-Mosel mit Start zum 01.01.2002.

Aus diesen beiden Faktoren ergeben sich Maßnahmen im Bereich SPFV, SPNV, Regionaler Busverkehr und ÖPNV-Marketing.

Schienerpersonenfernverkehr (SPFV)

Das neue maßgebliche Ziel für den gesamten ÖPNV im Westerwald wird die Schnittstelle zum Fernverkehr am ICE-RegioBahnhof in Montabaur. Basis hierfür wird der Fernverkehrsfahrplan sein. Danach muss im Prinzip von einem 2-Stunden-Takt mit Verdichtungszügen in der Morgen- und Abendspitze in Montabaur ausgegangen werden. Die ICE-Linien

- 41 Münster – Köln-Deutz – Montabaur – Frankfurt und
- 45 Köln – Montabaur – Wiesbaden – Mainz – Stuttgart

sind in ihrem Angebot derart vorgesehen, dass jeweils vier Fahrten innerhalb eines Zeitfensters von 21 Minuten ankommen und abfahren (1. Abfahrt zur Minute 51 und letzte Abfahrt zur Minute 12). Damit ergeben sich folgende Wartezeiten beim Übergang zu bzw. vom ÖPNV am ICE-Bahnhof:

| Bus erreicht ICE nach | <i>Wartezeit nach Köln</i> | <i>Wartezeit nach Frankfurt</i> | <i>Wartezeit nach Wiesbaden</i> |
|------------------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Köln | 0 min (10) | 11 min (21) | 1 min (11) |
| Köln-Deutz | 8 min (18) | 19 min (29) | 9 min (19) |
| Frankfurt | 109 min (119) | 0 min (10) | 110 min (120) |
| Wiesbaden | 119 min (129) | 10 min (20) | 0 min (10) |

Tab. 5-1: Wartezeiten beim Übergang zu bzw. vom regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-RegioBahnhof

Schienerpersonennahverkehr

Die Situation im SPNV ist geprägt durch die derzeit laufende Ausschreibung von SPNV-Leistungen im Bereich Westerwald und Lahntal. Die Ausschreibung ist zum 30.10.2001 im EU-Amtsblatt bekannt gemacht worden. Der Schlusstermin für den Angebotseingang ist der 28.03.2002. Die Entscheidung über die Vergabe erfolgt bis zum 28.12.2002 - also kurz nach Inbetriebnahme der ICE-Strecke. Die Leistungen werden dann voraussichtlich zum 12.12.2004 beginnen und für einen Zeitraum von 10 Jahren erbracht. Die Leistung umfasst auf Schienenstrecken im Westerwald und im Lahntal ca. 2,5 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr. Kosten bzw. Umsatz können auf dieser Basis zu ca. 12 - 15 Mio. EUR jährlich geschätzt werden.

Der ICE-Bahnhof Montabaur ist von der Ausschreibung direkt betroffen und zwar über die Kursbuchstrecken 461 Oberwesterwaldbahn und 629 Unterwesterwaldbahn. Für die Unterwesterwaldbahn Limburg - Montabaur - Siershahn besteht eine Option zur Weiterführung des Personenverkehr auf der sogenannten Brextalbahn von Siershahn über Grenzau nach Neuwied (keine Direktverbindung nach Koblenz).

Der Rahmenfahrplan sieht ebenfalls einen 2-Stunden-Takt vor, der auf die Abfahrtszeiten der ICE-Züge ausgerichtet ist. Zusätzlich sind Verdichtungen im Schülerverkehr vorgesehen.

Falls die Option, den Betrieb auf der Brextalbahn wieder aufzunehmen, wahrgenommen wird, muss das ÖPNV-Angebot im Kannenbäckerland neu geordnet werden. Bis zur vorgesehenen Betriebsaufnahme sind in diesem Fall konzessionsrechtliche Probleme und die Problematik Zug-Bus-Verknüpfung, insbesondere im Schülerverkehr zu lösen.

Die Holzbachbahn Altenkirchen - Dierdorf - Selters - Montabaur ist nicht Bestandteil dieser Ausschreibung und wird somit langfristig ohne Personenverkehr bleiben. Als Ersatz hierfür und für die weitere regionale Erschließung dienen regionale Busverkehre - der RegioBus (Unterlage 5.1). Der gesamte Rahmenangebotsplan ist der Unterlage 5.2 zu entnehmen.

Regionaler Busverkehr

Die RegioBus-Linien übernehmen die wichtigste Rolle bei der Fahrgastverteilung am ICE-RegioBahnhof. In Ergänzung zum bestehenden Angebot sollen zwei neue RegioLinien spätestens im Dezember 2002 in Betrieb gehen.

Geplant ist die Linie mit dem Arbeitstitel „3115“. Vorgesehen ist hier ein Haupt-Ast Hachenburg - Selters - Montabaur und ein Anschluss-Ast Altenkirchen - Puderbach - Dierdorf - Selters mit Umsteigen in Selters auf den Haupt-Ast nach Montabaur.

Konkret sind bereits die Umsetzungen zur RegioBus-Linie mit dem Arbeitstitel „3100“ Neuwied - Bendorf - Höhr-Grenzhausen - Montabaur. Die Nennung dieser Ort gibt alle von dieser Linie mitbedienten Orte an. Diese Linie wird nicht über Ransbach-Baumbach nach Montabaur fahren, sondern zwischen Höhr-Grenzhausen und Montabaur die Autobahn benutzen. Ebenfalls herausgenommen aus der ursprünglichen Konzeption ist der Start der Linie in Koblenz mit Bedienung des Gewerbegebietes Rheinhafen. Ursache hierfür sind konzessionsrechtliche Probleme.

Fahrgäste aus Ransbach-Baumbach können über die Linie 6116 den ICE-Bahnhof erreichen. Diese Anbindung genügt bereits heute dem RegioBus-Standard. Die Busse aus Ransbach-Baumbach werden direkt den ICE-RegioBahnhof anfahren und anschließend weiter Richtung Stadtmitte Montabaur. Sie werden so am ICE-Bahnhof ankommen, dass die ICE-Züge in Richtung Süden erreicht werden.

Aus Richtung Koblenz ist bereits die Linie 3116 vorhanden, die ebenfalls auch Westenburg - Rennerod und Bad Marienberg anbindet. Nicht angebunden an diese RegioLinie ist der Verbandsgemeindesitz Wallmerod. Wallmerod wird über die Linie 4281 mit dem ICE-Bahnhof verbunden. Diese Linie besitzt ebenfalls RegioBus-Qualität.

Damit bestehen aus allen Verbandsgemeinden und von allen Verbandsgemeinde-Sitzen angebotsorientierte Busverkehre zum ICE-Bahnhof.

Der Fahrzeitenvergleich ÖPNV/Pkw zeigt, dass der ÖPNV auf den Hauptstrecken in der Lage ist mit dem Pkw zu konkurrieren. Lediglich auf der Relation Bad Marienberg – Montabaur ist die Fahrzeit zu reduzieren.

| Fahrzeit nach Montabaur | Bahn | Bus | Pkw | Fahrzeitvergleich $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$ |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--|
| Nistertal-Bad Marienberg | 55 min ⁽¹⁾ | 68 min ⁽³⁾ | 34 min (29 km) | 1,6 – 2,0 |
| Hachenburg | 65 min ⁽¹⁾ | 42 min ⁽⁴⁾ | 38 min (31 km) | 1,7 – 1,1 |
| Höhr-Grenzhausen | 25 min ⁽²⁾ | 20 min ⁽⁵⁾ | 18 min (20 km) | 1,4 – 1,1 |
| Ransbach-Baumbach | 15 min ⁽²⁾ | 20 min | 15 min (10 km) | 1,0 – 1,3 |
| Rennerod | 60 min ⁽¹⁾ | 48 min ⁽³⁾ | 37 min (34 km) | 1,6 – 1,3 |
| Selters | 19 min ⁽³⁾ | 15 min ⁽⁴⁾ | 15 min (14 km) | 1,3 – 1,0 |
| Wallmerod | 22 min ⁽⁶⁾ | 22 min | 20 min (15 km) | 1,1 |
| Westerburg | 40 min ⁽¹⁾ | 30 min ⁽³⁾ | 29 min (21 km) | 1,4 – 1,1 |
| Wirges | 08 min | 10 min | 08 min (05 km) | 1,0 – 1,1 |

(7) Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur Westerburg – Wallmerod; Fahrzeiten nach Fahrplan von 1960 abzüglich 15% für schnellere Fahrzeuge und verbesserte Infrastruktur

(8) Ausschreibung Westerwaldnetz, Fahrplan KBS 629 (Option)

(9) IST-Fahrzeit RegioLinie 3116

(10) Planung RegioLinie 3115

(11) Planung RegioLinie 3100 (via A 48 und A 3)

(12) Wiederaufnahme Personenverkehr Westerwaldquerbahn

Tab. 5-2: Fahrzeitvergleich nach Montabaur $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

Mitbedienung der Kreisstadt Montabaur

Im Zuge der einzelnen Umsetzungsschritte hat sich ein Grundsatz herausgebildet:

Das ÖPNV-Netz wird nicht auf den ICE-Bahnhof ausgerichtet, sondern der ICE-Bahnhof wird in das ÖPNV-Netz integriert.

D.h. Busse aus Westen und Süden (Koblenz und Bad Ems) fahren zuerst wie bisher durch die Stadtmitte und dann zum ICE-Bahnhof. Busse aus Norden und Osten (Hachenburg und Westerburg) fahren aufgrund der strasseninfrastrukturellen Gegebenheiten zuerst zum ICE-Bahnhof und dann weiter in die Stadtmitte.

Angestrebt werden verschiedene Linienführungen zwischen Stadtmitte und ICE-Bahnhof, die aufgrund der geplanten neuen Straßen möglich sein werden.

Die Bus-Erschließung auf den einzelnen Relationen soll ebenfalls im 2-Stunden-Takt erfolgen. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten werden mit den ICE-Zügen koordiniert. Damit entsteht das Problem, welche ICE-Linie soll erreicht werden? Wenn alle vier ankommenden Züge abgewartet werden sollen, müssen Fahrer und Fahrzeuge am ICE-Bahnhof Montabaur eine Wartezeit von 15 - 24 Minuten in Kauf nehmen.

| Bus erreicht ICE nach | Wartezeit auf Anschlüsse | Erreichte ICE-Züge |
|------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Köln | '52 - '15 23 min | 2 |
| Köln-Deutz | '00 - '15 15 min | 1 |
| Frankfurt | '41 - '15 34 min | 4 |
| Wiesbaden | '51 - '15 24 min | 3 |

Tab. 5-3: Wartezeiten für den regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-RegioBahnhof

Diese Wartezeiten kosten Geld. Wünschenswert und optimal für die Region und die Stadt Montabaur wäre es, wenn alle 20 Buslinien mit den dazugehörigen 200 Verbindungen nicht nur den ICE-RegioBahnhof bedienen sondern auch die ICE-Züge erreichen. Für den regionalen Busverkehr bedeutet diese Ausgangssituation, dass am zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) des ICE-RegioBahnhof mit Standzeiten von ca. 20 min zu rechnen ist bzw. ca. 70 zusätzliche Betriebsstunden pro Werktag zu finanzieren sind – hochgerechnet auf das Jahr mit 240 Werktagen und 30 €/h²⁶ ca. 500.000 €/Jahr. Aus diesem Grunde müssen die Wartezeiten minimiert werden.

Optimal wären daher nach dem vorliegenden Fahrplan die Anschlüsse an die ICE-Linie 45 Köln – Wiesbaden – Mainz – Stuttgart. Denn diese ICE-Linie kreuzt sich zeitlich in Montabaur, d.h. die Züge aus Süden und Norden kommen gleichzeitig am ICE-Bahnhof Montabaur an. Allerdings würde diese Lösung dazu führen, dass die ICE-Züge nach Frankfurt nicht erreicht werden.

Verbandsgemeinde Montabaur

Innerhalb der Verbandsgemeinde Montabaur wird das Anruf-Sammel-Taxi zusätzliche Angebote zum ICE-Bahnhof bereitstellen, insbesondere zu den Tagesrandzeiten. Durch günstigere Rahmenbedingungen können zukünftig die Fixkosten gesenkt werden. Bei gleichbleibender Höhe der Bezuschussung bestehen somit die Möglichkeiten, neue zusätzliche Leistungen im Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr anzubieten.

ÖPNV-Marketing

Zum 01.01.2002 startete der größte Rheinland-Pfälzische Verkehrsverbund, der Verkehrsverbund Rhein-Mosel, zunächst jedoch ohne die Landkreise Westerwald und Altenkirchen.

²⁶ Ca. 430 € Betriebskosten/Einsatztag (Standardlinienbus und Personal) bei 280 Einsatztagen/Jahr und 60.000 km Jahresfahrleistung, 14 Einsatzstunden/Einsatztag.

Damit ergibt sich das Problem der Durchtarifierung zum ICE-Bahnhof aus dem Gebiet des VRM. Die Fahrpreise bei Direktfahrten werden wie bisher über den Tarif des Verkehrsunternehmens bestimmt. Als Angebot für Umsteiger, die gleichzeitig Pendler mit einer Monats- oder Jahreskarte sind, wurde jetzt in einer Zusammenarbeit mit der Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft die Ausgabe des Westerwald-Ticket verabschiedet. Das Westerwald-Ticket beinhaltet die RMV-Fahrkarte bis zur entsprechenden Stadt (z.B. Koblenz, Neuwied, Bendorf, Bad Ems) und das VRM-Ticket für die Weiterfahrt.

Zusätzlich gibt es auf Initiative des Westerwaldkreises für Pendler mit dem ICE ab Montabaur ein rabattiertes Anschlussticket im Rhein-Main-Verkehrsverbund (Städte Wiesbaden und Frankfurt). Analoge Verhandlungen werden derzeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg geführt.

Die konzessionsrechtlichen Probleme bei der Einführung neuer Buslinien können nur einvernehmlich mit den Betroffenen erzielt werden. Die Bereitschaft der Verkehrsunternehmen gegenseitig aufeinander zuzugehen, ist hierfür Voraussetzung. Mit Erweiterung des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel wird das Miteinander der Verkehrsunternehmen Basis des Fahrschein- und Fahrplanangebotes werden.

Durch die Umsetzung der EU-Verordnung ÖPNV wird sich die Situation zwischen Westerwaldkreis (Besteller) und Verkehrsunternehmen (Ersteller) verändern. Der Rahmenangebotsplan (Unterlage 5.2) und die sich daraus möglicherweise ergebenden Ausschreibungen (Abschnitt 4.5 und Unterlage 8.1) werden Tätigkeitsschwerpunkte der Verwaltung werden.

Die Realisierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes setzt eine weitere Konkretisierung durch Untersuchungen und Planungen voraus.

Aufgrund der aufgezeigten Finanzierungsmöglichkeiten kann die Umsetzung der Maßnahmen nur sukzessive erfolgen. Das führt einerseits dazu, dass sich nach Vorliegen des Nahverkehrsplanes die Verhältnisse im öffentlichen Personennahverkehr im Westerwaldkreis nicht kurzfristig verändern werden. Andererseits wird das Risiko vermindert, groß angelegte und langfristig vielleicht nicht finanzierbare Projekte einzuleiten, die sowohl die bestehende Versorgung im öffentlichen Personennahverkehr wie auch die weitere Entwicklung im Sinne des Nahverkehrsplanes gefährden können.

Um aber schließlich ein attraktives, geschlossenes ÖPNV-System zu erreichen, muss an der Umsetzung von allen Einzelmaßnahmen, wie sie der Nahverkehrsplan aufzeigt, gearbeitet werden. Nur durch die Realisierung aller Einzelbausteine kann ein System entstehen, das dem Anspruch des ÖPNV gerecht wird, auch im Raum des Westerwaldkreises eine Alternative zum PKW darzustellen.

Literaturverzeichnis

- [1] Hrsg.: AKADEMIE FÜR TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG
Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr
Ratgeber für Entscheidungsträger und Praxis
Hestra-Verlag, Darmstadt 1997
- [2] BERGER, M.
Ausschreibungspraxis im Spiegel der Rechtsprechung
Der Nahverkehr 7-8/2000
- [3] Hrsg.: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (BASt)
Prof. Dr. Topp, H.; Haag, M.; Hupfer, Chr.; Ackermann, K.;
Fachgebiet Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern
Haltestellenformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
in: Berichte der Bundesanstalt für Verkehrswesen - Verkehrstechnik Heft
V 12
Bergisch Gladbach, Januar 1994
- [4] Hrsg.: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN
Verkehr in Zahlen 1999
Berlin, 1999
- [5] Hrsg.: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN
Telematik im ÖPNV in Deutschland
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, 2001
- [6] Hrsg.: BUND-LÄNDER FACHAUSSCHUSS "STRASSENPERSONENVERKEHR"
Stellungnahme zur rechtlichen Bewertung der Nahverkehrspläne und
den Folgen im Hinblick auf Konzessionen, soweit sich diese nicht mehr
mit dem Nahverkehrsplan decken
Bonn, 24. Oktober 1995
- [7] DEUTSCHE SHELL GMBH
Shell Pkw-Szenarien
Mehr Autos – weniger Verkehr?
Hamburg 2001

- [8] ELSNERS
Handbuch für den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV)
Otto Elsners Verlagsgesellschaft, 1980
- [9] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS
Ausgabe 2001
Köln, 2001
- [10] FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
vom 23.01.2001
Artikel „Subventionsmissbrauch im Nahverkehr“
- [11] FRITZ, DETLEF
Ausschreibung und Vergabe von ÖPNV-Dienstleistungen
In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 28. Ergänzungslieferung 8/01, Artikel-Nr. 3.4.11.1
- [12] (Hrsg.) IIR DEUTSCHLAND GmbH.
Schuchmann, A.: Aktuelle Auswirkungen der EU-Verordnung auf die Branchen- und Verbundstruktur
Vortrag im Rahmen der Konferenz „EU-Liberalisierung des ÖPNV – Konsequenzen für Verkehrsverbünde“
IIR Deutschland GmbH, Köln, 2001
- [13] KIRCHHOFF, P. PROF. DR.; FRIEDRICH, M.; HALLER, M.
ÖPNV-Planung in Landkreisen
in: Der Nahverkehr, Heft 9/94
- [14] Hrsg.: KOLKS, W.; FIELDER, J.
Verkehrswesen in der kommunalen Praxis – Band II Planung – Bau – Betrieb
Berlin, 1997

- [15] Hrsg.: KOLKS, W.
Verkehrswesen in der kommunalen Praxis – Band II Förderung und Finanzierung
Berlin, 1998
- [16] KREISVERWALTUNG DES LANDKREISES NEUWIED
Taschenfahrplan des Landkreises Neuwied, Fahrplan 2001/2002
Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz 2001
- [17] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES (Auftraggeber)
Dr. Peschke und Partner, Bad Homburg
Konzept über den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Westerwald
Bad Homburg, Dezember 1994
- [18] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES
Rahmenbedingungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Westerwaldkreises
Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft am 08.05.2000
Montabaur, Mai 2000
- [19] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES
Taschenfahrplan des Westerwaldkreises, Fahrplan 2001/2002
Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz 2001
- [20] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES (Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Potentialuntersuchung der Schienenstrecke Westerburg - Rennerod
Wirges, März 1997
- [21] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES (Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis
Wirges, 1997
- [22] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES (Auftraggeber)
öiV-Consult, Wirges
Machbarkeitsstudie für die Erstellung von Fahrplaninformationen im Bereich der Verbandsgemeinden des Westerwaldkreises
Wirges, 2001

- [23] LANDESAMT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN RHEINLAND-PFALZ (LASV) (Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Die Straße als Infrastruktur für den ÖPNV im ländlichen Raum
Wirges, Mai 1996
- [24] MERZHÄUSER, WILLI; WENZEL, HANS JÜRGEN
Eisenbahnen im Westerwald - zwischen Sieg und Lahn
Eisenbahnkurier-Verlag GmbH, Freiburg 1996
- [25] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ (Hrsg.)
Prof. Dr. Schönharting; Prof. Dr. Rottengatter; Dr. Mandel-Schnell
Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000
Mainz 2000
- [26] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
Landesverordnung über Landesentwicklungsprogramm vom 13.06.1995 (LEP III)
Mainz, 27.06.1995
- [27] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG)
Mainz, 17.11.1995
- [28] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
Planungshandbuch Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz
Mainz, Darmstadt, Freiburg Dezember 1995
- [29] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
Der Rheinland-Pfalz-Takt 2001
Mainz, Mai 2001

- [30] MÜLLER, LEO
Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG)
- Kommentar -
Kommunal- und Schul-Verlag GmbH, Wiesbaden 1996
- [31] NAHVERKEHRSBÜRO KOBLENZ (Auftraggeber)
(heute: Verkehrsverbund Rhein-Mosel)
Manns Ingenieure, Wirges
ÖPNV-Netzgestaltung zwischen Koblenz und Montabaur
Wirges, November 1993
- [32] NAHVERKEHRSGEMEINSCHAFT KOBLENZ (NVG), RHEIN-LAHN-KREIS, KREIS MAYEN-KOBLENZ (Auftraggeber)
Ingenieurgruppe IVV-Aachen
ÖPNV-Verkehrserhebung 1993
Aachen 1994
- [33] Hrsg.: NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BADEN-WÜRTTEMBERG (NVBW)
Ausschreibung der SPNV-Leistungen „Regional-/S-Bahn Rhein-Neckar“
Auftraggeber: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg,
ZV SPNV Rheinland-Pfalz Süd, Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Stuttgart, November 2000
- [34] PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELRHEIN-WESTERWALD
Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald
Koblenz, 1988
- [35] PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELRHEIN-WESTERWALD
Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald
Entwurfssfassung 08/2000
Koblenz, 2000
- [36] PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELRHEIN-WESTERWALD
(Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Anbindung des geplanten NBS-Bahnhofes Koblenz/Montabaur
Wirges, November 1993

- [37] PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELRHEIN-WESTERWALD
Funktionale Gliederung der Verkehrsnetze, Stand 12/96
Koblenz, Dezember 1996
- [38] RHEIN ZEITUNG
Ausgabe Koblenz vom 01.12.2001
Artikel „Gegen Kollaps, für Umwelt“
- [39] SCHÜTZ, ELMAR
Der Standort des Großstadtbahnhofs aus historischer Perspektive
Verkehr aktuell: Bahnhöfe. Grüne Reihe Nr. 47, Fachgebiet Verkehrswe-
sen, Universität Kaiserslautern, 2000
- [40] STATISTISCHES LANDESAMT RHEINLAND-PFALZ
Statistische Berichte
Ergebnisse der Volkszählung 1987
A/VZ-3
Berufsaus- und -einpendler sowie Ausbildungsaus- und -einpendler nach
benutzten Verkehrsmitteln und benötigten Zeitaufwand
A/VZ-4
Auspendler (Erwerbstätige sowie Schüler und Studierende) nach Wohn-
sitz- und Zielgemeinden
A/VZ-5
Einpendler (Erwerbstätige sowie Schüler und Studierende) nach Ziel-
und Wohnsitzgemeinden
Bad Ems 1990
- [41] STATISTISCHES LANDESAMT RHEINLAND-PFALZ
Rheinland-Pfalz heute 1999/2000
Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, 2000
- [42] PROF. STERZENBACH, RÜDIGER
ÖPNV-Marketing - Ein Lehr- und Handbuch
Huss-Verlag GmbH, München 1995
- [43] Hrsg.: VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV)
Das Fachwort im Verkehr - wirtschaftliche Begriffe des ÖPNV, Ausgabe
1992
Alba Verlag Düsseldorf , Oktober 1992

- [44] Hrsg.: VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV)
Differenzierte Bedienungsweisen: Nahverkehrs-Bedienung zwischen
großem Verkehrsaufkommen und geringer Nachfrage
Alba Verlag Düsseldorf, 1994
- [45] Hrsg.: VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV)
Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen gem. §13a des
Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
Empfehlungen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände,
des Deutschen Industrie- und Handelstages, der Gewerkschaft Öffentliche
Dienste, Transport und Verkehr, des Bundesverbandes Deutscher
Omnibusunternehmer und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen
Köln, 2000
- [46] Hrsg.: VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV)
Stadtbus – mobil sein in Klein- und Mittelstädten
Einzelbeiträge von verschiedenen Autoren
Düsseldorf, Oktober 2000
- [47] Hrsg.: VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV)
Socialdata GmbH
Nahverkehr in der Fläche
BEKA GmbH, Köln 1994
- [48] Hrsg.: VERBAND ÖFFENTLICHER VERKEHRSBETRIEBE (VÖV)
(heute: VDV)
VÖV-Schriften, Reihe Technik 1.41.1
Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personen-
nahverkehr
Köln, September 1981
- [49] VERBANDSGEMEINDE MONTABAUR UND KREISVERWALTUNG
DES WESTERWALDKREISES (Auftraggeber)
öiV-Consult, Wirges
Untersuchung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Anruf-
Sammel-Taxi in der Verbandsgemeinde Montabaur (Zwischenbericht)
Wirges, März 2001

- [50] VERKEHRSVERBUND RHEIN-MOSEL GMBH (VRM) (Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Potentialuntersuchung „Brexalbahn“ und „Holzbachbahn“
Wirges, August 1996
- [51] WACHINGER, L.; WITTEMANN, M.
Regionalisierung des ÖPNV
Der rechtliche Rahmen in Bund und Ländern nach der Bahnreform
Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 82
Erich Schmidt Verlag, Bielefeld 1996
- [52] WESTERWÄLDER ZEITUNG
vom 27.11.2001
Artikel „Zahl der Schüler im Kreis wird sinken“
- [53] WESTERWÄLDER ZEITUNG
vom 10.12.2001
Artikel „Westerwald-Ticket günstig für Pendler“
- [54] WESTERWÄLDER ZEITUNG
vom 19.12.2001
Artikel „Kreisen droht eine Kostenlawine“
- [55] WESTERWÄLDER ZEITUNG
vom 03.01.2002
Artikel „ICE – So könnte er fahren“
- [56] ZWECKVERBAND SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR RHEIN-
LAND-PFALZ NORD (SPNV-NORD)
(Auftraggeber)
Gehrmann Verkehrsplanung
Untersuchung und Bewertung der Schienenstrecke Engers – Siershahn -
Altenkirchen
Darmstadt, 1999

- [57] ZWECKVERBAND SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR RHEIN-
LAND-PFALZ NORD (SPNV-NORD)
(Auftraggeber)
Gehrmann Verkehrsplanung
Potenzialanalyse Engers – Siershahn – Altenkirchen
Darmstadt, 2000
- [58] ZWECKVERBAND SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR RHEIN-
LAND-PFALZ NORD (SPNV-NORD)
(Auftraggeber)
öiV-Consult, Wirges
RegioLinie Montabaur/Siershahn – Hörh-Grenzhausen – Bendorf – Kob-
lenz/Neuwied
Wirges, 2000
- [59] ZWECKVERBAND SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR RHEIN-
LAND-PFALZ NORD (SPNV-NORD)
(Auftraggeber)
öiV-Consult, Wirges
RegioLinie Altenkirchen/Hachenburg – Selters – Montabaur
Wirges, 2001
- [60] ZWECKVERBAND SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR RHEIN-
LAND-PFALZ NORD (SPNV-NORD) UND WESTERWALDKREIS
(Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Verkehrs- und Gestaltungskonzept Neuhäusel – Teilbereich ÖPNV-
Verknüpfungspunkt Augst
Wirges, 2000

Unterlagenverzeichnis

- Unterlage 1.1: Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 2001/2002
- Unterlage 1.2 Verkehrsangebot am Wochenende; Bestand 2000/2001
- Unterlage 1.3 Verkehrs- und Betriebsleistung
- Unterlage 1.4 Bedienungsstandard des SPNV im Westerwaldkreis
- Unterlage 2.1: Analyse der Verbindungsqualität: Bedienungshäufigkeiten
- Unterlage 2.2: Analyse der Verbindungsqualität: Reisezeiten
- Unterlage 3: Einzugsbereiche des SPNV
- Unterlage 4: Tabellen Einwohner, Motorisierungsgrad und ÖPNV-Qualitätsstufen
- Unterlage 5.1: ÖPNV-Netz-Konzeption Westerwaldkreis
- Unterlage 5.2: ÖPNV-Rahmenangebotsplan an schulfreien Werktagen
- Unterlage 5.3: ÖPNV-Rahmenangebotsplan an Wochenenden
- Unterlage 5.4: ÖPNV-Netzkonzeption – Linienzuordnung
- Unterlage 5.5: ÖPNV-Rahmenangebotsplan – Beschreibung
- Unterlage 5.6: ÖPNV-Rahmenangebotsplan – Fahrplankilometer
- Unterlage 6.1: Aufgabenverteilung im Verkehrsverbund Rhein-Mosel
- Unterlage 6.2: Tarifzonenplan VRM
- Unterlage 6.3: Strecken und Linien im Verbundraum
- Unterlage 7.1: ÖPNV-Konzept zur Anbindung des ICE-RegioBahnhofes Montabaur
- Unterlage 7.2: Fahrplan am ICE-RegioBahnhof Montabaur
- Unterlage 7.3: Anfahrtsplan Linienbus-Verkehr Montabaur
- Unterlage 7.4: Fahrplanentwurf Unterwesterwaldbahn als ITF-Grafik – stündliche Ankunft in Montabaur
- Unterlage 8.1: Ausschreibungsunterlagen
- Unterlage 8.2: Verwaltungsvorschrift des MWVLW vom 14. Oktober 1997 (VV ÖPNV/SPNV)
- Unterlage 9: Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr im Westerwaldkreis

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 2001/2002

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

| Nummer | Konzessionär | Linienverlauf | Anzahl Fahrten / Richtung | | | | | | | | Anmerkung |
|----------------|--------------|--|---------------------------|-------------|----------------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|-----------------|
| | | | Mo-Fr an Schultagen | | Mo-Fr an Ferientagen | | Samstag | | Sonntag | | |
| | | | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | |
| A) SPNV | | | | | | | | | | | |
| 629 | DB AG | Siershahn - Limburg | 11/11 | 8/9 | 11/11 | 8/9 | 6/6 | 6/6 | 6/6 | 6/6 | |
| 461 | DB AG | Au - Altenkirchen - Limburg | 29/30 | 11/10 | 29/30 | 11/10 | 17/17 | 6/6 | 16/15 | 5/5 | |
| B) ÖPNV | | | | | | | | | | | |
| 7/7A | KEVAG | Höhr-Grenzhausen - Vallendar - Schönstatt - Koblenz Hbf. | 24/21 | 24/21 | 24/21 | 24/21 | 18/18 | 18/18 | 13/13 | 13/13 | |
| R 24 | WB | Burbach - Lippe - Rennerod | 4/4 | 4/4 | 4/4 | 4/4 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | ehemals 4014 |
| R 25 | WB | Burbach - Lippe - Bad Marienberg | 5/8 | 3/5 | 5/8 | 3/5 | 1/1 | 0/0 | 2/2 | 0/0 | ehemals 4814 |
| 3116 | RMV | Koblenz- Montabaur - Westerburg - Rennerod | 26/25 | 8/8 | 25/25 | 8/8 | 16/16 | 6/6 | 14/14 | 6/6 | neu |
| 3116 | RMV | Koblenz- Montabaur - Westerburg - Bad Marienberg | | 6/6 | | 9/9 | | 6/6 | | 6/6 | neu |
| 4219 | RMV | Altenkirchen - Mudenbach | 7/6 | 5/5 | 3/3 | 3/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 4232 | RMV | Koblenz- Altenkirchen - Betzdorf | | | | | | | | | entfällt |
| 4233 | RMV | Betzdorf - Hachenburg | 6/6 | 2/3 | 5/4 | 3/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 4235 | RMV | Bad Marienberg - Daaden | 9/8 | 6/5 | 7/6 | 4/4 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 4236 | RMV | Montabaur - Bad Ems | 16/18 | 6/6 | 14/14 | 4/5 | 1/1 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | |
| 4236 | RMV | Montabaur - Nassau | | 4/5 | | 4/5 | | 0/0 | | 0/0 | |
| 4237 | RMV | Pendelverkehr Montabaur, Stadt - Neuer Bahnhof | 15/16 | 15/15 | 15/15 | 15/15 | 7/7 | 7/7 | 7/7 | 7/7 | neu |
| 4238 | RMV | Montabaur - (Hübingen) - Laurenburg | 14/11 | 0/2 | 11/7 | 1/2 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 4238 | RMV | Montabaur - (Hübingen) - Laurenburg | | 10/8 | | 9/7 | | 1/1 | | 0/0 | |
| 4239 | RMV | Montabaur - Elgendorf - Heiligenroth, Industriegebiet | 19/11 | 12/1 | 16/10 | 10/1 | 2/0 | 2/0 | 0/0 | 0/0 | Rundfahrlinie |
| 4239 | RMV | Montabaur - Elgendorf - Heiligenroth, Industriegebiet | | 8/11 | | 7/10 | | 0/0 | | 0/0 | Hin- und zurück |

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 2001/2002

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

| Nummer | Konzessionär | Linienverlauf | Anzahl Fahrten / Richtung | | | | | | | | Anmerkung |
|--------|--------------|--|---------------------------|-------------|----------------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|--|
| | | | Mo-Fr an Schultagen | | Mo-Fr an Ferientagen | | Samstag | | Sonntag | | |
| | | | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | |
| 4240 | RMV | Montabaur - Bad Marienberg - Oberroßbach | 10/10 | 2/1 | 7/9 | 2/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | nur im LK NR ehem. WEB ehemals 8430 (Beul) entfällt ohne RegioBus |
| 4241 | RMV | Altenkirchen - Dierdorf - Neuwied - Koblenz | | | | | | | | | |
| 4280 | VU | Limburg - Dornburg - Salz / <i>Wilsenroth</i> | 29/29 | 6/5 | 24/22 | 6/5 | 10/10 | 4/4 | 0/0 | 0/0 | |
| 4281 | RMV | Westerburg - Montabaur | 26/30 | 8/8 | 17/16 | 8/8 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 4282 | RMV | Limburg - Guckheim | 3/2 | 2/2 | 3/2 | 2/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 4283 | RMV | Westerburg - Bad Marienberg - Hachenburg | 31/29 | 1/2 | 27/26 | 0/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 4283 | RMV | Rennerod - Bad Marienberg - Hachenburg | | 1/1 | | 1/1 | | 0/0 | | 0/0 | |
| 4284 | RMV | Westerburg - Rennerod | 6/5 | 2/3 | 6/5 | 2/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 4285 | RMV | (Koblenz -) Montabaur - Westerburg - Rennerod - Rehe | 19/19 | 4/6 | 10/11 | 3/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 5353 | RKH | Herborn - Rehe | 26/27 | 3/2 | 25/27 | 1/0 | 12/13 | 0/0 | 4/4 | 0/0 | |
| 5420 | VU | Limburg - Steinbach - Rennerod | 7/8 | 3/5 | 6/6 | 3/4 | 6/3 | 0/2 | 0/0 | 0/0 | |
| 5421 | VU | Limburg - Hundsangen - Bilkheim | 19/17 | 10/8 | 13/10 | 11/8 | 5/4 | 4/4 | 0/0 | 0/0 | |
| 5422 | VU | Limburg - Rennerod/Weilburg | | | | | | | | | |
| 6105 | RMV | Koblenz - Montabaur | 22/29 | 8/7 | 18/22 | 9/9 | 10/10 | 6/7 | 1/1 | 1/1 | |
| 6116 | RMV | Höhr-Grenzhausen - Siershahn - Montabaur | 17/12 | 9/9 | 13/12 | 7/9 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 6117 | RMV | Montabaur - Siershahn - Hartenfels | 13/11 | 9/8 | 7/8 | 5/6 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 6117 | RMV | Montabaur - Siershahn - Dierdorf | 11/9 | 6/4 | 6/6 | 5/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 6118 | RMV | Höhr-Grenzhausen - Stromberg - Koblenz | 16/17 | 8/6 | 14/14 | 8/6 | 3/2 | 2/1 | 0/0 | 0/0 | |
| 6119 | RMV | Siershahn - Ransbach-Baumb. - Neuwied | 7/6 | 3/3 | 6/6 | 3/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 6119 | RMV | Siershahn - Deesen - Koblenz | | 2/2 | | 2/2 | | 0/0 | | 0/0 | |
| 6120 | RMV | Neuhäusel - Hillscheid - Höhr-Grenz. | 17/17 | 9/9 | 14/15 | 9/9 | 3/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 2001/2002

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

| Nummer | Konzessionär | Linienverlauf | Anzahl Fahrten / Richtung | | | | | | | | Anmerkung |
|--------|--------------------|---|---------------------------|-------------|----------------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|---------------|
| | | | Mo-Fr an Schultagen | | Mo-Fr an Ferientagen | | Samstag | | Sonntag | | |
| | | | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | |
| 6120 | RMV | Vallendar - Hillscheid - Höhr-Grenzh. | | 1/1 | | 1/1 | | 0/0 | | 0/0 | |
| 6125 | RMV | Dierdorf - Ransbach - Siershahn | 11/7 | 1/1 | 4/3 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 598 | Becker | Altenkirchen - Wahlrod - Hachenburg | 7/7 | 4/4 | 7/7 | 4/4 | 4/4 | 2/2 | 0/0 | 0/0 | ehem. 8261 |
| 8061 | Zickenheiner | Dierdorf - Oberdreis - Woldert - Hanroth (- Dierdorf) | 3/3 | 2/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8160 | Orthen | Hachenburg - Dierdorf - Koblenz | 4/5 | 2/3 | 3/3 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8280 | Modigell & Scherer | Arzbach - Neuhäusel - Vallendar | 1/2 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | neu |
| 8282 | Modigell & Scherer | Bad Ems - Arzbach - Neuhäusel - Koblenz | 20/19 | 2/2 | 14/13 | 2/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8370 | König-Reisen | Hillscheid - Koblenz | | | | | | | | | entfällt |
| 8380 | Müller | Steinebach - Hachenburg | 11 | 3 | 3 | 3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | Rundfahrlinie |
| 8381 | Müller | Hachenburg - Selters | 1/3 | 1/1 | 1/3 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8383 | Müller | Hachenburg - Alpenrod - Dreifelden | 6 | 3 | 4 | 3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | Rundfahrlinie |
| 8390 | Rossbach | Montabaur - Nentershausen - Diez - Limburg | 9/9 | 5/3 | 8/8 | 5/5 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8391 | Rossbach | Montabaur - Heiberscheid Wirzenborn - Montabaur | 5/2 | 2/1 | 2/0 | 2/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8400 | WEBA | Hachenburg/Marienstatt - Betzdorf - Scheuerfeld | 18/8 | 0/0 | 16/15 | 0/0 | 3/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8401 | WEBA | Hachenburg/Marienstatt - Rosenheim - Elkenroth - Scheuerfeld - Betzdorf | 22/18 | 0/0 | 17/13 | 0/0 | 5/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8401 | WEBA | Hachenburg/Marienstatt - Rosenheim - Elkenroth - Scheuerfeld - Betzdorf | | 0/1 | | 0/1 | | 0/0 | | 0/0 | |
| 8402 | WEBA | Herschbach - Hattert - Hachenburg/Marienstatt | 15/15 | 3/3 | 8/8 | 3/3 | 3/3 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | |
| 8402 | WEBA | Herschbach - Hattert - Hachenburg/Marienstatt | | 1/0 | | 1/0 | | 0/0 | | 0/0 | |

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 2001/2002

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

| Nummer | Konzessionär | Linienverlauf | Anzahl Fahrten / Richtung | | | | | | | | Anmerkung |
|--------|--------------|---|---------------------------|-------------|----------------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|-----------|
| | | | Mo-Fr an Schultagen | | Mo-Fr an Ferientagen | | Samstag | | Sonntag | | |
| | | | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | |
| 8403 | WEBA | Nauroth - Bad Marienberg | 2/2 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8410 | MESO | Wissen - Hachenburg | 13/11 | 1/0 | 7/7 | 1/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8411 | MESO | Hachenburg - Mörsbach | 1/1 | 1/1 | 1/1 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8412 | MESO | Hachenburg - Kroppach | | | | | | | | | entfällt |
| 8413 | MESO | Hachenburg - Borod | 3/5 | 1/1 | 1/1 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8414 | MESO | Altenkirchen - Kroppach - Limbach - Marienstatt | | | | | | | | | entfällt |
| 8415 | MESO | Stadtverkehr Hachenburg | 2/2 | 2/2 | 2/2 | 2/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8416 | MESO | Wahlrod/Kroppach - Marienstatt | 3/1 | 1/1 | 1/1 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8420 | Steger | Rennerod - Hadamar - Limburg | 7/8 | 6/6 | 6/6 | 6/6 | 3/3 | 2/3 | 0/0 | 0/0 | |
| 8440 | VG MT (AST) | Montabaur - Boden - Heiligenroth | 1/2 | 1/2 | 1/2 | 1/2 | 5/3 | 5/3 | 5/2 | 5/2 | |
| 8441 | VG MT (AST) | Montabaur - Görgeshausen | 2/0 | 2/0 | 2/0 | 2/0 | 4/2 | 4/2 | 3/2 | 3/2 | |
| 8442 | VG MT (AST) | Montabaur - Heilberscheid | 3/2 | 3/2 | 3/2 | 3/2 | 5/3 | 5/3 | 4/2 | 4/2 | |
| 8443 | VG MT (AST) | Montabaur - Hübigen | 2/1 | 2/1 | 2/1 | 2/1 | 5/3 | 5/3 | 4/2 | 4/2 | |
| 8444 | VG MT (AST) | Montabaur - Welschneudorf | 2/0 | 2/0 | 2/0 | 2/0 | 5/3 | 5/3 | 4/2 | 4/2 | |
| 8445 | VG MT (AST) | Montabaur - Eschelbach - Horressen | 2/0 | 2/0 | 2/0 | 2/0 | 5/3 | 5/3 | 4/2 | 4/2 | |
| 8446 | VG MT (AST) | Montabaur - Kadenbach - Koblenz | 1/3 | 1/3 | 1/3 | 1/3 | 3/4 | 3/4 | 3/3 | 3/3 | |
| 8520 | Griesar | Wirges - Höhr-Grenzhausen - Vallendar | 8/7 | 7/7 | 6/6 | 6/6 | 3/3 | 3/3 | 0/0 | 0/0 | |

| C) Schülerverkehr | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-----|-------------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| 7000 | RMV | VG Rennerod | 13/23 | 0/0 | 1/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7001 | RMV | VG Wirges | 14/20 | 0/0 | 2/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7002 | RMV | VG Wallmerod | 17/27 | 0/0 | 2/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7003 | RMV | VG Bad Marienberg | 35/52 | 0/0 | 0/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7004 | RMV | VG Selters | 16/20 | 0/0 | 1/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 2001/2002

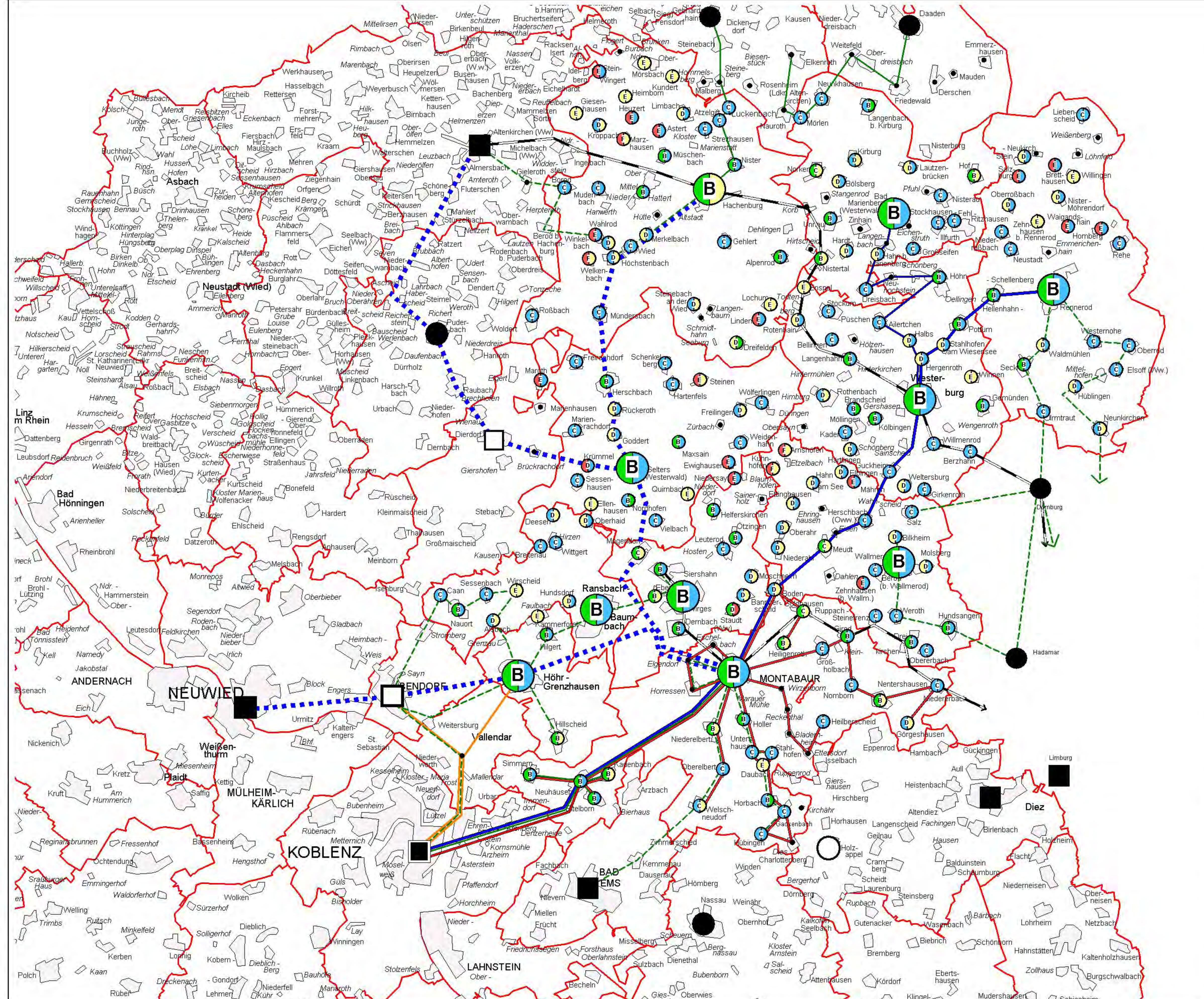
Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

| Nummer | Konzessionär | Linienverlauf | Anzahl Fahrten / Richtung | | | | | | | | Anmerkung | |
|--------|--------------|--|----------------------------|-------------|----------------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|-----------|----------|
| | | | Mo-Fr an Schultagen | | Mo-Fr an Ferientagen | | Samstag | | Sonntag | | | |
| | | | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | gesamt | durchgehend | | |
| 7005 | RMV | Bad Marienberg - Marienstatt | 5/8 | 0/0 | 0/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7006 | RMV | Nister - Hachenburg | 17/19 | 0/0 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7007 | RMV | VG Montabaur | 12/12 | 0/0 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7008 | RMV | VG Ransbach-Baumbach | 32/33 | 0/0 | 0/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7009 | RMV | VG Westerbürg | Schülerbeförderung Bendorf | | | | | | | | | |
| 7013 | RMV | Nauort - Caan - Bendorf | 5/7 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7016 | RMV | VG Höhr-Grenzhausen | 8/11 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 7017 | RMV | Vallendar Schönst. Marienschule | 3/4 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | neu |
| 7018 | RMV | GS, HS und RS Rennerod | 9/12 | 0/0 | 0/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | neu |
| 7018 | RMV | GS u. KIGA Nister-Möhrendorf | 6/15 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | neu |
| 8030 | VU | Obererbach - Hundsangen | | | | | | | | | | entfällt |
| 8031 | VU | Weroth - Dreikirchen - Obererb. - Steinefrenz - Weroth | | | | | | | | | | entfällt |
| 8072 | Roßbach | Schulverkehr Montabaur | 4/4 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8073 | Roßbach | GS Girod | 1/2 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8074 | Roßbach | HS und GS Nentershausen | 1/4 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8075 | Roßbach | GS Ruppach | 2/3 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8264 | Becker | Borod - Hachenburg - Marzhausen | | | | | | | | | | entfällt |
| 8382 | Auto-Müller | Schulverkehr Hartenfels - Steinen - Selters | 2/3 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8384 | Auto-Müller | Herschbach - Ewighausen | 1/2 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8385 | Auto-Müller | Ewighausen - Maxsain - Selters | 2/3 | 1/2 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8386 | Auto-Müller | KiGa Ewighausen - Wölferlingen | 1/1 | 1/1 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | |
| 8431 | Beul | Waldmühlen - Rennerod | | | | | | | | | | entfällt |
| 8432 | Beul | Liebenscheid - Neukirchen | | | | | | | | | | entfällt |
| 8433 | Beul | Liebenscheid - Zehnhausen | | | | | | | | | | entfällt |
| 8434 | Beul | Salzburg - Waigandshain | | | | | | | | | | entfällt |

Legende:

15/26 Fahrtenhäufigkeit - 15 Hin- und 26 Rückfahrten

5 Fahrtenhäufigkeit für Rundfahrten



Legende

- ● □ Benachbarte Zentrale Orte
- Zugverkehr im Rheinland-Pfalz Takt
- Angebot Samstag, Sonn- und Feiertag
- - - Angebot nur Samstag
- KEVAG
- RegioLinie (Bestand)
- - - RegioLinie (Planung)
- Regionale BusLinien
- Anruf-Sammel-Taxi

Ort mit Einwohner- und Motorisierungsgrad-Klassifizierung

| | | |
|------------|---|---------------------|
| > 1000 EW | ■ | < 500 Pkw / 1000 EW |
| > 500 EW | ■ | < 600 Pkw / 1000 EW |
| > 250 EW | ■ | < 700 Pkw / 1000 EW |
| bis 250 EW | ■ | < 700 Pkw / 1000 EW |

Qualitätsbestimmung inkl. Rahmenangebot

| | | |
|---|---|-----------------|
| ■ | A | 16 Fahrtenpaare |
| ■ | B | 12 Fahrtenpaare |
| ■ | C | 9 Fahrtenpaare |
| ■ | D | 6 Fahrtenpaare |
| ■ | E | 6 Fahrtenpaare |
| ■ | F | 3 Fahrtenpaare |
| ■ | G | kein Angebot |

| INDEX | ART DER ÄNDERUNG | DATUM | ZEICHEN |
|--|------------------|-------------|-------------|
| | | 335 | 0,46 |
| öIV - Consult Büro Wlrges Südstraße 14 · 56422 Wlrges Tel. 0 26 02 / 93 63 -8 Fax. 0 26 02 / 93 93 20 E-Mail: oeiv-consult@online.de | | DATUM | ZEICHEN |
| | | August 2001 | Degen |
| | | August 2001 | Blankenagel |
| | | August 2001 | Degen |

| | |
|---|---|
| Westerwaldkreis Kreisverwaltung des Westerwaldkreises Peter-Altmeppen-Platz 1 · 56410 Montabaur E-Mail: KV_westerwald@westerwald.rlp.de http://www.westerwald.rlp.de | Unterlage: 1.2 Blatt Nr.: Reg. Nr.: |
|---|---|

| | | | |
|---|----------------------|-------|---------|
| Fortschreibung des Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis | | Datum | geprüft |
| IST-Angebot 2000/2001 (Wochenende) | Maßstab: 1 : 100.000 | | |

Unterlage 1.3 Verkehrs- und Betriebsleistung im Westerwaldkreis

Betriebsleistung des ÖSPV im Westerwaldkreis 2001

Verkehrsleistung: ca. 16.000 Wgkm/Mo-Fr an Schultagen

| | Tage | Anteil | ÖSPV [Wg-km/d] | RegioLinie 3116 [Wg-km/d] | | Schülerverkehr [Wg-km/d] |
|----------------|------|--------|-----------------------|------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| Mo bis Fr an S | 190 | 100% | 16.000 | 1.000 + | 300 | 1.300 |
| Mo bis Fr an F | 61 | 50% | 8.000 | 1.000 + | 300 | 0 |
| Sa | 52 | 10% | 1.600 | 750 + | 230 | 0 |
| So + F | 62 | 5% | 800 | 750 + | 230 | 0 |
| | 365 | | ~3.660.000 Wg-km/a | ~340.000 Wg-km/a | ~100.000 Wg-km/a | ~250.000 Wg-km/a |

Anmerkung: **S 4.350.000 Wg-km/a**

Wg-km entsprechen hier Fahrplan-km

Verkehrsleistung des ÖSPV im Westerwaldkreis 2001

1. Fahrten im ÖSPV

Basis: 202.000 EW

| | Tage | Anteil | Fahrten/EW [F/d] | Summe Fahrten | |
|----------------|------|--------|---------------------|---------------|---------------|
| | | | | [F/d] | [F/a] |
| Mo bis Fr an S | 190 | 100% | 0,21 | 42.420 | 8.059.800 |
| Mo bis Fr an F | 61 | 50% | 0,10 | 20.200 | 1.232.200 |
| Sa | 52 | 10% | 0,02 | 4.040 | 210.080 |
| So + F | 62 | 5% | 0,01 | 2.020 | 125.240 |
| | | | | 68.680 F/d | 9.627.320 F/a |

2. Einnahmen

2.1 Einnahmen aus Fahrscheinerlös

Durchschnittl. Einnahmen: 0,13 DM/Pkm = 0,07 EUR/Pkm

Durchschnittl. Reiseweite:

| | | | | |
|--------------|----------|------|---------|--------------------------------|
| 8 km | * 0,07 = | 0,53 | EUR/Pkm | Quelle: IVV [21] |
| 14 km | * 0,07 = | 0,93 | EUR/Pkm | Quelle: Verkehr in Zahlen [2a] |
| <u>11 km</u> | * 0,07 = | 0,73 | EUR/Pkm | Ansatz für Westerwaldkreis |

Durchschnittliche Einnahmen: **7.038.990 EUR/a**

Mindest-Einnahmen: 0,07 EUR/Pkm

Mindest-Reiseweite:
 8 km * 0,07 = 0,56 EUR/Pkm

Mindest-Einnahmen: **5.391.299 EUR/a**

Maximale Einnahmen: 0,157 EUR/Pkm (Überlandverkehr)

Reiseweite:
 11 km * 0,157 = 1,73 EUR/Pkm

Maximale Einnahmen: **16.622.845 EUR/a**

2.2 Schülerverkehr:

ca. 770.000 EUR/a (Annahme: Stand 1995 Zuschuss WW 1,5 Mio. DM)

2.3 SPNV-Nord:

RegioLinie 3116

| | Wg-Km/a | Kosten [EUR] |
|------------|---------|--------------|
| MT-WEB-REN | 340.000 | 433.000 |
| WEB-BM | 100.000 | 127.000 |
| Summe | | 560.000 |

3. Finanzierbare Verkehrsleistung

Kosten pro Wg-km

Annahme: 1,50 EUR/Wg-km

| | Einnahmen [EUR/a] | | | Summe | Verkehrsleistung [Wg-km/a] |
|-------------------|-------------------|---------|-----------|------------|----------------------------|
| | Fahrscheine | Schüler | SPNV-Nord | | |
| Mindestleistung | 5.400.000 | 770.000 | 560.000 | 6.730.000 | 4.492.000 |
| max. Leistung | 16.600.000 | 770.000 | 560.000 | 17.930.000 | 11.969.000 |
| Mittlere Leistung | 7.000.000 | 770.000 | 560.000 | 8.330.000 | 5.560.000 |

Kriterienüberprüfung für die Schienenstrecke Au(Sieg) - Limburg (KBS 461 - Oberwesterwaldbahn)

| Orte | km | Entfernungen in km | Dauer in min | Geschwin- digkeit | Anzahl der Einsteiger | Bewertung | | |
|--------------------------------|----|-----------------------|-----------------|----------------------|--------------------------|---------------------|------------------------------|-------------------|
| | | | | | | Entfernung >600m | Geschwindig- keit >40km/h | ≥250 Fahrgäste |
| Au (Sieg) | 0 | | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 30,0 | | + | - | |
| Bedarfshalt Geilhausen | 1 | | | | | | | |
| | | 1 | 1 | 60,0 | | + | ++ | |
| Bedarfshalt Hohegrete | 2 | | | | 37 | | | --- |
| | | 3 | 6 | 30,0 | | + | - | |
| Breitscheidt (Ak) | 5 | | | | 59 | | | --- |
| | | 1 | 2 | 30,0 | | + | - | |
| Bedarfshalt Kloster Marienthal | 6 | | | | 23 | | | --- |
| | | 3 | 3 | 60,0 | | + | ++ | |
| Bedarfshalt Obererbach | 9 | | | | 31 | | | --- |
| | | 4 | 6 | 40,0 | | + | = | |
| Altenkirchen | 13 | | | | 280 | | | + |
| | | 7 | 9 | 46,7 | | ++ | + | |
| Ingelbach | 20 | | | | 32 | | | --- |
| | | 4 | 4 | 60,0 | | + | ++ | |
| Bedarfshalt Hattert | 24 | | | | 20 | | | ---- |
| | | 3 | 5 | 36,0 | | + | - | |
| Hachenburg | 27 | | | | 180 | | | - |
| | | 6 | 7 | 51,4 | | ++ | + | |
| Bedarfshalt Unnau-Korb | 33 | | | | 39 | | | --- |
| | | 3 | 3 | 60,0 | | + | ++ | |
| Nistertal-Bad Marienberg | 36 | | | | 68 | | | --- |
| | | 1 | 3 | 20,0 | | + | - | |
| Bedarfshalt Nistertal-Büdingen | 37 | | | | 17 | | | ---- |
| | | 2 | 3 | 40,0 | | + | = | |
| Bedarfshalt Enspel | 39 | | | | 24 | | | --- |
| | | 2 | 3 | 40,0 | | + | = | |
| Rotenhain | 41 | | | | 69 | | | --- |
| | | 3 | 5 | 36 | | + | - | |
| Langenhahn | 44 | | | | 31 | | | --- |
| | | 6 | 6 | 60,0 | | ++ | ++ | |
| Westerburg | 50 | | | | 294 | | | + |
| | | 3 | 4 | 45,0 | | + | + | |
| Bedarfshalt Willmenrod | 53 | | | | 22 | | | --- |
| | | 1 | 3 | 20,0 | | + | -- | |
| Bedarfshalt Berzhahn | 54 | | | | 30 | | | --- |
| | | 3 | 3 | 60,0 | | + | ++ | |
| Wilsenroth | 57 | | | | | | | |
| | | 3 | 5 | 36,0 | | + | - | |
| Frickhofen | 60 | | | | | | | |
| | | 5 | 6 | 50,0 | | ++ | + | |
| Niederzeuzheim | 65 | | | | | | | |
| | | 2 | 4 | 30,0 | | + | - | |
| Hadamar | 67 | | | | | | | |
| | | 2 | 3 | 40,0 | | + | = | |
| Bedarfshalt Niederhadamar | 69 | | | | | | | |
| | | 2 | 3 | 40,0 | | + | = | |
| Elz (LM/Lahn) | 71 | | | | | | | |
| | | 2 | 4 | 30,0 | | + | - | |
| Staffel | 73 | | | | | | | |
| | | 3 | 5 | 36,0 | | + | - | |
| Bedarfshalt Diez Ost | 76 | | | | | | | |
| | | 2 | 3 | 40,0 | | + | = | |
| Limburg | 78 | | | | | | | |

Au - Limburg

| | | | |
|-----------|------------|-----------|-------------|
| 78 | 111 | 42 | 74 |
| Σ km | Σ min | Ø km/h | Ø Fahrgäste |

Erläuterung

| | |
|------|-----------------------------|
| ++ | Kriterium voll erfüllt |
| + | Kriterium gut erfüllt |
| = | Kriterium eingehalten |
| - | Kriterium knapp verfehlt |
| -- | Kriterium verfehlt |
| ---- | Kriterium deutlich verfehlt |

Kriterienüberprüfung für die Schienenstrecke Siershahn - Limburg (KBS 629 - Unterwesterwaldbahn)

| Orte | km | Entfernungen in km | Dauer in min | Geschwindig- keit | Anzahl der Einsteiger | Bewertung | | |
|--------------------------|----|-----------------------|-----------------|----------------------|--------------------------|---------------------|------------------------------|-------------------|
| | | | | | | Entfernung >600m | Geschwindig- keit >40km/h | ≥250 Fahrgäste |
| Siershahn | 0 | | | | 138 | | | -- |
| | | 3 | 4 | 45 | | + | + | |
| Wirges | 3 | | | | 114 | | | -- |
| | | 1 | 2 | 30 | | + | -- | |
| Dernbach | 4 | | | | 108 | | | -- |
| | | 4 | 6 | 40 | | + | = | |
| Montabaur | 8 | | | | 362 | | | + |
| | | 5 | 7 | 43 | | ++ | + | |
| Goldhausen | 13 | | | | 95 | | | -- |
| | | 2 | 4 | 30 | | + | - | |
| Bedarfshalt Girod | 15 | | | | 14 | | | ---- |
| | | 3 | 4 | 45 | | + | + | |
| Steinefrenz | 18 | | | | 35 | | | --- |
| | | 1 | 4 | 15 | | + | --- | |
| Bedarfshalt Dreikirchen | 19 | | | | 37 | | | --- |
| | | 5 | 6 | 50 | | ++ | + | |
| Bedarfshalt Niedererbach | 24 | | | | 40 | | | --- |
| | | 4 | 7 | 34 | | + | - | |
| Elz Süd (Limburg/Lahn) | 28 | | | | | | | |
| | | 2 | 3 | 40 | | + | = | |
| Staffel | 30 | | | | | | | |
| | | 3 | 5 | 36 | | + | - | |
| Bedarfshalt Diez Ost | 33 | | | | | | | |
| | | 2 | 3 | 40 | | + | = | |
| Limburg | 35 | | | | | | | |

| | | | | |
|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------------|
| Siershahn - Limburg | 35 Σ km | 55 Σ min | 37 Ø km/h | 105 Ø Fahrgäste |
|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------------|

| Erläuterung | |
|-------------|-----------------------------|
| ++ | Kriterium voll erfüllt |
| + | Kriterium gut erfüllt |
| = | Kriterium eingehalten |
| - | Kriterium knapp verfehlt |
| -- | Kriterium verfehlt |
| ---- | Kriterium deutlich verfehlt |

Unterlage 2.1: Analyse der Verbindungsqualität - Bedienungshäufigkeit

| | | |
|-------------------|----------------------------------|------------|
| Fahrtenhäufigkeit | $\geq n_{\text{erf}}$ | gut |
| | $\geq 0,75 \cdot n_{\text{erf}}$ | akzeptabel |
| | $< 0,75 \cdot n_{\text{erf}}$ | ungünstig |

Anzahl Fahrten

| LOS | n_{erf} | n_{vorh} | |
|-----|------------------|-------------------|------------|
| A | 16 | ≥ 16 | gut |
| | | 12-15 | akzeptabel |
| | | ≤ 11 | ungünstig |
| B | 12 | ≥ 12 | gut |
| | | 9,10,11 | akzeptabel |
| | | ≤ 8 | ungünstig |
| C | 9 | ≥ 9 | gut |
| | | 7,8 | akzeptabel |
| | | ≤ 6 | ungünstig |
| D | 6 | ≥ 6 | gut |
| | | 5 | akzeptabel |
| | | ≤ 4 | ungünstig |
| E | 3 | ≥ 3 | gut |
| | | - | akzeptabel |
| | | ≤ 2 | ungünstig |

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Bad Marienberg | | | Montabaur | | | Koblenz | | |
|----------|--|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|
| | | GZ | | Beurteilung | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | |
| 14301 | Bad Marienberg | - | - | | 11 | 12 | akzeptabel | 11 | 12 | akzeptabel |
| 14301206 | Bad Marienberg | - | - | | - | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14301211 | Bölsberg | 6 | 6 | gut | 11 | 9 | gut | 11 | 9 | gut |
| 14301216 | Dreisbach | 13 | 9 | gut | 6 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 14301222 | Fehl-Ritzhausen | 5 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig | 2 | 9 | ungünstig |
| 14301227 | Großseifen | 4 | 9 | ungünstig | 11 | 6 | gut | 11 | 6 | gut |
| 14301231 | Hahn bei Marienberg | 13 | 6 | gut | 1 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14301234 | Hardt | 12 | 6 | gut | 2 | 12 | ungünstig | 2 | 12 | ungünstig |
| 14301243 | Hof | 8 | 12 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14301248 | Kirburg | 12 | 6 | gut | - | 12 | ungünstig | - | 12 | ungünstig |
| 14301253 | Langenbach bei Kirburg | 5 | 12 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14301255 | Lautzenbrücken | 8 | 6 | gut | 4 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14301264 | Mörlen | 5 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14301270 | Neunkhausen | 5 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 14301277 | Nisterau | 13 | 9 | gut | 7 | 12 | ungünstig | 7 | 12 | ungünstig |
| 14301279 | Nistertal-Büdingen | 5 | 12 | ungünstig | 8 | 12 | ungünstig | 8 | 12 | ungünstig |
| 14301279 | Nistertal-Erbach | 5 | 12 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14301280 | Norken | 12 | 9 | gut | 4 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 14301297 | Stockhausen-Ilfurth | 5 | 9 | ungünstig | 8 | 12 | ungünstig | 5 | 12 | ungünstig |
| 14301300 | Unnau | 12 | 12 | gut | 8 | - | | 8 | - | |
| 14301300 | Unnau-Korb | 4 | - | | | | | | | |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Hachenburg | | | Montabaur | | | Betzdorf | | |
|----------|--|------------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|-------------|
| | | MZ | | | MZ | | | MZ | | |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | Beurteilung | Anzahl an F | Qualitätsstufe | Beurteilung | Anzahl an F | Qualitätsstufe | Beurteilung |
| | n _{Vorh} | n _{erf} | | n _{Vorh} | n _{erf} | | n _{Vorh} | n _{erf} | | |
| 14302 | Hachenburg | | | | | | | | | |
| 14302202 | Alpenrod | 8 | 12 | ungünstig | 2 | 12 | ungünstig | 5 | 12 | ungünstig |
| 14302204 | Astert | 4 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14302205 | Atzelgift | 13 | 9 | gut | 1 | 9 | ungünstig | 5 | 9 | ungünstig |
| 14302212 | Borod | 5 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14302215 | Dreifelden | 6 | 6 | gut | 1 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14302223 | Gehlert | - | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14302225 | Giesenhausen | 2 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14302229 | Hachenburg, Stadt | - | - | | 11 | 12 | akzeptabel | 17 | 12 | gut |
| 14302235 | Hattert | 22 | 12 | gut | 10 | 12 | akzeptabel | 17 | 12 | gut |
| 14302236 | Heimborn | 3 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14302240 | Heuzert | 4 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig |
| 14302241 | Höchstenbach | 6 | 6 | gut | 5 | 6 | akzeptabel | 4 | 6 | ungünstig |
| 14302250 | Kroppach (mit Bf. Ingelbach) | 16 | 6 | gut | 9 | 6 | gut | 16 | 6 | gut |
| 14302252 | Kundert | 2 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14302257 | Limbach | 4 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14302258 | Linden | 7 | 6 | gut | 1 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14302259 | Lochum | 7 | 6 | gut | 1 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 1430226 | Luckenbach | 13 | 9 | gut | 1 | 9 | ungünstig | 5 | 9 | ungünstig |
| 14302261 | Marzhausen | 2 | 3 | ungünstig | 1 | 3 | ungünstig | 2 | 3 | ungünstig |
| 14302262 | Merkelbach | 6 | 6 | gut | 5 | 6 | akzeptabel | 4 | 6 | ungünstig |
| 14302265 | Mörsbach | 2 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14302267 | Mudenbach | 2 | 9 | ungünstig | 1 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 14302268 | Mündersbach | 4 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 14302269 | Müschenbach | 9 | 12 | akzeptabel | 4 | 12 | ungünstig | 4 | 12 | ungünstig |
| 14302276 | Nister | 13 | 12 | gut | 3 | 12 | ungünstig | 6 | 12 | ungünstig |
| 14302287 | Roßbach | 3 | 9 | ungünstig | 2 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig |
| 14302294 | Steinebach a.d. Wied | 6 | 6 | gut | 1 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14302296 | Stein-Wingert | - | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302299 | Streithausen | 4 | 9 | ungünstig | 1 | 9 | ungünstig | 2 | 9 | ungünstig |
| 14302301 | Wahlrod | 6 | 6 | gut | 2 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14302306 | Welkenbach | 3 | 3 | gut | 2 | 3 | ungünstig | 3 | 3 | gut |
| 14302310 | Wied | 6 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 14302313 | Winkelbach | 5 | 6 | akzeptabel | 2 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Wissen | | | Koblenz | | |
|-------------------|--|-------------|-------------------|------------------|-------------|----------------|-------------|
| | | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | | | |
| 14302 | Hachenburg | | | | | | |
| 14302202 | Alpenrod | 3 | 12 | ungünstig | - | 12 | ungünstig |
| 14302204 | Astert | 3 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302205 | Atzelgift | 5 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14302212 | Borod | 1 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14302215 | Dreifelden | 3 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14302223 | Gehlert | - | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14302225 | Giesenhausen | 3 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302229 | Hachenburg, Stadt | 17 | 12 | gut | 6 | 12 | ungünstig |
| 14302235 | Hattert | 14 | 12 | gut | 7 | 12 | ungünstig |
| 14302236 | Heimborn | 1 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302240 | Heuzert | 2 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302241 | Höchstenbach | 4 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14302250 | Kroppach (mit Bf. Ingelbach) | 16 | 6 | gut | 2 | 6 | ungünstig |
| 14302252 | Kundert | 1 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302257 | Limbach | 2 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302258 | Linden | 3 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14302259 | Lochum | 3 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 1430226 | Luckenbach | 7 | 9 | akzeptabel | - | 9 | ungünstig |
| 14302261 | Marzhausen | 2 | 3 | ungünstig | - | 3 | ungünstig |
| 14302262 | Merkelbach | 3 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14302265 | Mörsbach | 1 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302267 | Mudenbach | 3 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14302268 | Mündersbach | 4 | 9 | ungünstig | 2 | 9 | ungünstig |
| 14302269 | Müschenbach | 4 | 12 | ungünstig | - | 12 | ungünstig |
| 14302276 | Nister | 8 | 12 | ungünstig | 1 | 12 | ungünstig |
| 14302287 | Roßbach | 2 | 9 | ungünstig | 2 | 9 | ungünstig |
| 14302294 | Steinebach a.d. Wied | 3 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14302296 | Stein-Wingert | - | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14302299 | Streithausen | 2 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14302301 | Wahlrod | 2 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14302306 | Welkenbach | 3 | 3 | gut | - | 3 | ungünstig |
| 14302310 | Wied | 4 | 9 | ungünstig | 1 | 9 | ungünstig |
| 14302313 | Winkelbach | 3 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Höhr-Grenzhausen | | | Montabaur | | |
|-------------------------|--|-------------------------|------------------------|-------------|-------------|----------------|-------------|
| | | MZ | | | MZ | | |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | Beurteilung | Anzahl an F | Qualitätsstufe | Beurteilung |
| n_{vorh} | n_{erf} | n_{vorh} | n_{erf} | | | | |
| 14303 | <i>Höhr-Grenzhausen</i> | | | | | | |
| 14303030 | Hilgert | 14 | 12 | gut | 10 | 12 | akzeptabel |
| 14303031 | Hillscheid | 12 | 12 | gut | 10 | 12 | akzeptabel |
| 14303032 | Höhr-Grenzhausen | - | | | 14 | 12 | gut |
| 14303040 | Kammerforst | 4 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Ransbach-Baumbach | | | Koblenz | | |
|----------|--|-------------------|------------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|
| | | MZ | | | OZ | | |
| | | Anzahl an F | | Qualitätsstufe | Anzahl an F | | Qualitätsstufe |
| | | n _{vorh} | n _{erf} | Beurteilung | n _{vorh} | n _{erf} | Beurteilung |
| 14303 | Höhr-Grenzhausen | | | | | | |
| 14303030 | Hilgert | 16 | 12 | gut | 12 | 12 | gut |
| 14303031 | Hillscheid | 5 | 12 | ungünstig | 15 | 12 | gut |
| 14303032 | Höhr-Grenzhausen | 16 | 12 | gut | 24 | 12 | gut |
| 14303040 | Kammerforst | 3 | 6 | ungünstig | 5 | 6 | akzeptabel |

1) Quelle: RROP

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Montabaur | | | Koblenz | | | |
|-------------------------|--|-------------|-------------------------|------------------------|-------------|----------------|-------------|--|
| | | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung | |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | |
| n_{vorh} | n_{erf} | | n_{vorh} | n_{erf} | | | | |
| 14304 | Montabaur | | | | | | | |
| 14304005 | Boden | 13 | 6 | gut | 10 | 6 | gut | |
| 14304008 | Daubach | 8 | 6 | gut | 8 | 6 | gut | |
| 14304013 | Eitelborn | 18 | 12 | gut | 18 | 12 | gut | |
| 14304020 | Gackenbach | 8 | 9 | akzeptabel | 8 | 9 | akzeptabel | |
| 14304021 | Girod | 13 | 12 | gut | 11 | 12 | akzeptabel | |
| 14304023 | Görgeshausen | 6 | 6 | gut | 9 | 6 | gut | |
| 14304024 | Großholbach | 6 | 9 | ungünstig | 7 | 9 | akzeptabel | |
| 14304026 | Heilberscheid | 8 | 9 | akzeptabel | 6 | 9 | ungünstig | |
| 14304027 | Heiligenroth | 24 * | 12 | gut | 14 | 12 | gut | * + 8 Verbindungen ab Heiligenroth Abzw. Mit dem Regio Bus 3116 |
| 14304033 | Holler | 8 | 12 | ungünstig | 9 | 12 | akzeptabel | |
| 14304034 | Horbach | 8 | 12 | ungünstig | 9 | 12 | akzeptabel | |
| 14304036 | Hübingen | 8 | 9 | akzeptabel | 9 | 9 | gut | |
| 14304039 | Kadenbach | 7 | 12 | ungünstig | 8 | 12 | ungünstig | |
| 14304048 | Montabaur | - | - | | 21 | 12 | gut | |
| 14304051 | Nentershausen | 7 | 12 | ungünstig | 9 | 12 | akzeptabel | |
| 14304052 | Neuhäusel | 26 | 12 | gut | 20 | 12 | gut | |
| 14304053 | Niederelbert | 14 | 12 | gut | 16 | 12 | gut | |
| 14304054 | Niedererbach | 9 | 9 | gut | 13 | 9 | gut | |
| 14304055 | Nornborn | 7 | 9 | akzeptabel | 9 | 9 | gut | |
| 14304057 | Oberelbert | 12 | 9 | gut | 16 | 9 | gut | |
| 14304065 | Ruppach-Goldhausen | 19 | 9 | gut | 11 | 9 | gut | |
| 14304071 | Simmern | 11 | 12 | akzeptabel | 11 | 12 | akzeptabel | |
| 14304072 | Stahlhofen | 8 | 9 | akzeptabel | 8 | 9 | akzeptabel | |
| 14304077 | Untershausen | 8 | 9 | akzeptabel | 8 | 9 | akzeptabel | |
| 14304079 | Welschneudorf | 13 | 9 | gut | 14 | 9 | gut | |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Ransbach-Baumbach | | | Höhr-Grenzhausen | | |
|----------|--|-------------------|------------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|
| | | GZ | | | MZ | | |
| | | Anzahl an F | | Qualitätsstufe | Anzahl an F | | Qualitätsstufe |
| | | n _{vorh} | n _{erf} | Beurteilung | n _{vorh} | n _{erf} | Beurteilung |
| 14305 | <i>VG Ransbach-Baumbach</i> | | | | | | |
| 14305001 | Alsbach | 6 | 6 | gut | 12 | 6 | gut |
| 14305006 | Breitenau | 2 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14305007 | Caan | 5 | 9 | ungünstig | 11 | 9 | gut |
| 14305009 | Deesen | 2 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14305038 | Hundsdorf | 3 | 3 | gut | 3 | 3 | gut |
| 14305050 | Nauort | 6 | 12 | ungünstig | 11 | 12 | akzeptabel |
| 14305059 | Oberhaid | 2 | 3 | ungünstig | 2 | 3 | ungünstig |
| 14305062 | Ransbach-Baumbach, Stadt | - | - | | 16 | 12 | gut |
| 14305068 | Sessenbach | 4 | 6 | ungünstig | 8 | 6 | gut |
| 14305082 | Wirscheid | 3 | 6 | ungünstig | 8 | 6 | gut |
| 14305084 | Wittgert | 2 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Montabaur | | | Koblenz | | |
|----------|--|-------------------|------------------|-------------|-------------|------------------|-------------|
| | | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| | | n _{vorh} | n _{erf} | | Anzahl an F | n _{erf} | |
| 14305 | <i>VG Ransbach-Baumbach</i> | | | | | | |
| 14305001 | Alsbach | 5 | 6 | akzeptabel | 13 | 6 | gut |
| 14305006 | Breitenau | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14305007 | Caan | 5 | 9 | ungünstig | 13 | 9 | gut |
| 14305009 | Deesen | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14305038 | Hundsorf | 3 | 3 | gut | 3 | 3 | gut |
| 14305050 | Nauort | 6 | 12 | ungünstig | 13 | 12 | gut |
| 14305059 | Oberhaid | 3 | 3 | gut | 3 | 3 | gut |
| 14305062 | Ransbach-Baumbach, Stadt | 12 | 12 | gut | 10 | 12 | akzeptabel |
| 14305068 | Sessenbach | 6 | 6 | gut | 12 | 6 | gut |
| 14305082 | Wirscheid | 3 | 6 | ungünstig | 11 | 6 | gut |
| 14305084 | Wittgert | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Rennerod | | | Westerburg | | | Limburg | | |
|-------------------|--|-------------|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|----------------|-------------|
| | | GZ | | Beurteilung | MZ | | Beurteilung | MZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | | | |
| 14306 | VG Rennerod | | | | | | | | | |
| 14306214 | Brethausen | 3 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14306218 | Elsoff | 6 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig |
| 14306237 | Hellenhahn-Schellenberg | 12 | 12 | gut | 10 | 12 | akzeptabel | 8 | 12 | ungünstig |
| 14306244 | Homburg | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14306245 | Hüblingen | 5 | 6 | akzeptabel | 0 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig |
| 14306246 | Irmtraut | 12 | 9 | gut | 4 | 9 | ungünstig | 9 | 9 | gut |
| 14306256 | Liebenscheid | 1 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14306271 | Neunkirchen | 5 | 6 | akzeptabel | 4 | 6 | ungünstig | 6 | 6 | gut |
| 14306272 | Neustadt | 7 | 9 | akzeptabel | 5 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig |
| 14306274 | Niederroßbach | 7 | 9 | akzeptabel | 5 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig |
| 14306278 | Nister-Möhrendorf | 3 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14306282 | Oberrod | 5 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig |
| 14306283 | Oberroßbach | 2 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14306285 | Rehe | 6 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 16306286 | Rennerod | - | - | | 14 | 12 | gut | 10 | 12 | akzeptabel |
| 14306291 | Salzburg | 4 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14306292 | Seck | 11 | 12 | akzeptabel | 4 | 12 | ungünstig | 6 | 12 | ungünstig |
| 14306295 | Stein-Neukirch | 2 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14306302 | Waigandshain | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14306303 | Waldmühlen | 11 | 6 | gut | 3 | 6 | ungünstig | 6 | 6 | gut |
| 14306309 | Westernohe | 5 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig | 7 | 9 | akzeptabel |
| 14306311 | Willingen | 2 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14306315 | Zehnhausen | 4 | 6 | ungünstig | 5 | 6 | akzeptabel | 2 | 6 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Montabaur | | | Koblenz | | |
|-------------------------|--|-------------|-------------------------|------------------------|-------------|----------------|-------------|
| | | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| <i>n_{vorh}</i> | <i>n_{erf}</i> | | <i>n_{vorh}</i> | <i>n_{erf}</i> | | | |
| 14306 | <i>VG Rennerod</i> | | | | | | |
| 14306214 | Bretthausen | 1 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14306218 | Elsoff | 2 | 9 | ungünstig | 1 | 9 | ungünstig |
| 14306237 | Hellenhahn-Schellenberg | 12 | 12 | gut | 9 | 12 | akzeptabel |
| 14306244 | Homburg | 2 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14306245 | Hüblingen | 1 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14306246 | Irmtraut | 6 | 9 | ungünstig | 5 | 9 | ungünstig |
| 14306256 | Liebenscheid | 1 | 9 | ungünstig | - | 9 | ungünstig |
| 14306271 | Neunkirchen | 3 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14306272 | Neustadt | 7 | 9 | akzeptabel | 4 | 9 | ungünstig |
| 14306274 | Niederroßbach | 7 | 9 | akzeptabel | 4 | 9 | ungünstig |
| 14306278 | Nister-Möhrendorf | 2 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14306282 | Oberrod | 2 | 9 | ungünstig | 2 | 9 | ungünstig |
| 14306283 | Oberroßbach | 3 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14306285 | Rehe | 5 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig |
| 16306286 | Rennerod | 10 | 12 | akzeptabel | 9 | 12 | akzeptabel |
| 14306291 | Salzburg | 4 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14306292 | Seck | 4 | 12 | ungünstig | 6 | 12 | ungünstig |
| 14306295 | Stein-Neukirch | 1 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14306302 | Waigandshain | 4 | 6 | ungünstig | 1 | 6 | ungünstig |
| 14306303 | Waldmühlen | 4 | 6 | ungünstig | 6 | 6 | gut |
| 14306309 | Westernohe | 2 | 9 | ungünstig | 2 | 9 | ungünstig |
| 14306311 | Willingen | 2 | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14306315 | Zehnhausen | 4 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Selters | | | Montabaur | | | Koblenz | | |
|----------|--|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|
| | | GZ | | Beurteilung | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | |
| 14307 | VG Selters | | | | | | | | | |
| 14307015 | Ellenhausen | 3 | 6 | ungünstig | 5 | 6 | akzeptabel | 6 | 6 | gut |
| 14307221 | Ewighausen | 1 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14307018 | Freilingen | 2 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14307019 | Freirachdorf | 1 | 9 | ungünstig | 1 | 9 | ungünstig | 1 | 9 | ungünstig |
| 14307022 | Goddert | 8 | 6 | gut | 7 | 6 | gut | 8 | 6 | gut |
| 14307025 | Hartenfels | 7 | 9 | akzeptabel | 7 | 9 | akzeptabel | 8 | 9 | akzeptabel |
| 14307029 | Herschbach | 8 | 12 | ungünstig | 7 | 12 | ungünstig | 6 | 12 | ungünstig |
| 14307041 | Krümmel | 8 | 6 | gut | 4 | 6 | ungünstig | 5 | 6 | akzeptabel |
| 14307044 | Marienrachdorf | 7 | 9 | akzeptabel | 5 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 14307045 | Maroth | - | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14307046 | Maxsain | 3 | 12 | ungünstig | 3 | 12 | ungünstig | 3 | 12 | ungünstig |
| 14307056 | Nordhofen | 8 | 12 | ungünstig | 7 | 12 | ungünstig | 7 | 12 | ungünstig |
| 14307061 | Quirnbach | - | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig | - | 6 | ungünstig |
| 14307064 | Rückeroth | 8 | 6 | gut | 7 | 6 | gut | 6 | 6 | gut |
| 14307066 | Schenkelberg | 6 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig | 7 | 9 | akzeptabel |
| 14307067 | Selters | - | - | | 10 | 12 | akzeptabel | 9 | 12 | akzeptabel |
| 14307069 | Sessenhausen | 3 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig |
| 14307075 | Steinen | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig | 3 | 6 | ungünstig |
| 14307078 | Vielbach | 8 | 9 | akzeptabel | 8 | 9 | akzeptabel | 8 | 9 | akzeptabel |
| 14307305 | Weidenhahn | 2 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig | 3 | 9 | ungünstig |
| 14307085 | Wölferlingen | 2 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig | 2 | 9 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Wallmerod | | | Montabaur | | | Koblenz | | |
|----------|--|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|
| | | GZ | | Beurteilung | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | |
| 14308 | <i>Wallmerod</i> | | | | | | | | | |
| 14308203 | Arnshöfen | - | 3 | ungünstig | - | 3 | ungünstig | - | 3 | ungünstig |
| 14308208 | Berod | 11 | 9 | gut | 11 | 9 | gut | 8 | 9 | akzeptabel |
| 14308210 | Bilkheim | 12 | 6 | gut | 9 | 6 | gut | 9 | 6 | gut |
| 14308011 | Dreikirchen | 4 | 12 | ungünstig | 9 | 12 | akzeptabel | 8 | 12 | ungünstig |
| 14308217 | Elbingen | 7 | 6 | gut | 6 | 6 | gut | 7 | 6 | gut |
| 14308220 | Ettinghausen | - | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig |
| 14308232 | Hahn am See | 3 | 6 | ungünstig | 7 | 6 | gut | 6 | 6 | gut |
| 14308239 | Herschbach (Oww) | 10 | 9 | gut | 14 | 9 | gut | 10 | 9 | gut |
| 14308037 | Hundsangen | 13 | 12 | gut | 4 | 12 | ungünstig | 9 | 12 | akzeptabel |
| 14308251 | Kuhnhöfen | - | 3 | ungünstig | 5 | 3 | gut | 5 | 3 | gut |
| 14308218 | Mähren | 4 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig | 4 | 6 | ungünstig |
| 14308263 | Meudt | 9 | 9 | gut | 17 | 9 | gut | 10 | 9 | gut |
| 14308266 | Molsberg | 10 | 6 | gut | 6 | 6 | gut | 8 | 6 | gut |
| 14308273 | Niederahr | 3 | 6 | ungünstig | 8 | 6 | gut | 8 | 6 | gut |
| 14308281 | Oberahr | 2 | 6 | ungünstig | 7 | 6 | gut | 7 | 6 | gut |
| 14308058 | Obererbach | 4 | 9 | ungünstig | 4 | 9 | ungünstig | 5 | 9 | ungünstig |
| 14308290 | Salz | 6 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig | 5 | 9 | ungünstig |
| 14308074 | Steinefrenz | 6 | 9 | ungünstig | 10 | 9 | gut | 8 | 9 | akzeptabel |
| 14308304 | Wallmerod | - | - | | 13 | 12 | gut | 10 | 12 | akzeptabel |
| 14308080 | Weroth | 15 | 9 | gut | 6 | 9 | ungünstig | 8 | 9 | akzeptabel |
| 14308316 | Zehnhausen b. Wallmerod | 8 | 6 | gut | 11 | 6 | gut | 8 | 6 | gut |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Westerburg | | | Montabaur | | | Koblenz | | |
|----------|--|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|
| | | MZ | | Beurteilung | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | |
| 14309 | <i>Westerburg</i> | | | | | | | | | |
| 14309200 | Ailertchen | 14 | 9 | gut | 12 | 9 | gut | 11 | 9 | gut |
| 14309207 | Bellingen | 14 | 9 | gut | 10 | 9 | gut | 9 | 9 | gut |
| 14309209 | Berzhahn | 15 | 9 | gut | 10 | 9 | gut | 7 | 9 | akzeptabel |
| 14309213 | Brandscheid | 9 | 12 | akzeptabel | 11 | 12 | akzeptabel | 8 | 12 | ungünstig |
| 14309219 | Enspel | 14 | 6 | gut | 9 | 6 | gut | 8 | 6 | gut |
| 14309224 | Gemünden | 4 | 12 | ungünstig | 5 | 12 | ungünstig | 3 | 12 | ungünstig |
| 14309226 | Girkenroth | 6 | 9 | ungünstig | 8 | 9 | akzeptabel | 5 | 9 | ungünstig |
| 14309228 | Guckheim | 12 | 9 | gut | 13 | 9 | gut | 9 | 9 | gut |
| 14309233 | Halbs | 14 | 6 | gut | 11 | 6 | gut | 10 | 6 | gut |
| 14309230 | Härtlingen | 8 | 6 | gut | 8 | 6 | gut | 8 | 6 | gut |
| 14309238 | Hergenroth | 25 | 6 | gut | 12 | 6 | gut | 10 | 6 | gut |
| 14309242 | Höhn | 17 | 12 | gut | 12 | 12 | gut | 11 | 12 | akzeptabel |
| 14309247 | Kaden | 8 | 9 | akzeptabel | 8 | 9 | akzeptabel | 8 | 9 | akzeptabel |
| 14309249 | Kölbingen | 8 | 12 | ungünstig | 8 | 12 | ungünstig | 10 | 12 | akzeptabel |
| 14309254 | Langenhahn | 19 | 12 | gut | 11 | 12 | akzeptabel | 11 | 12 | akzeptabel |
| 14309284 | Pottum | 11 | 12 | akzeptabel | 10 | 12 | akzeptabel | 9 | 12 | akzeptabel |
| 14309288 | Rotenhain | 14 | 6 | gut | 9 | 6 | gut | 9 | 6 | gut |
| 14309289 | Rothenbach | 5 | 6 | akzeptabel | 8 | 6 | gut | 9 | 6 | gut |
| 14309293 | Stahlhofen am Wiesensee | 11 | 6 | gut | 10 | 6 | gut | 9 | 6 | gut |
| 14309298 | Stockum-Püschchen | 14 | 9 | gut | 9 | 9 | gut | 9 | 9 | gut |
| 14309307 | Weltersburg | 6 | 6 | gut | 9 | 6 | gut | 9 | 6 | gut |
| 14309308 | Westerburg | - | - | | 15 | 12 | gut | 10 | 12 | akzeptabel |
| 14309312 | Willmenrod | 16 | 9 | gut | 10 | 9 | gut | 8 | 9 | akzeptabel |
| 14309314 | Winnen | 2 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Wirges | | | Montabaur | | | Koblenz | | |
|----------|--|-------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|-------------|-------------|------------------|-------------|
| | | GZ | | Beurteilung | MZ | | Beurteilung | OZ | | Beurteilung |
| | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | | Anzahl an F | Qualitätsstufe | |
| | | n _{vorh} | n _{erf} | | n _{vorh} | n _{erf} | | | n _{erf} | |
| 14310 | Wirges | | | | | | | | | |
| 14310003 | Bannberscheid | 4 | 6 | ungünstig | 10 | 6 | gut | 6 | 6 | gut |
| 14310010 | Dernbach | 27 | 12 | gut | 24 | 12 | gut | 14 | 12 | gut |
| 14310012 | Ebernhahn | 16 | 12 | gut | 12 | 12 | gut | 12 | 12 | gut |
| 14310028 | Helferskirchen | 2 | 12 | ungünstig | 6 | 12 | ungünstig | 6 | 12 | ungünstig |
| 14310042 | Leuterod | 2 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig | 6 | 9 | ungünstig |
| 14310047 | Mogendorf | 8 | 9 | akzeptabel | 7 | 9 | akzeptabel | 6 | 9 | ungünstig |
| 14310049 | Moschheim | 6 | 6 | gut | 9 | 6 | gut | 6 | 6 | gut |
| 1431027 | Niedersayn | 1 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig | 2 | 6 | ungünstig |
| 14310060 | Ötzingen | 2 | 12 | ungünstig | 7 | 12 | ungünstig | 5 | 12 | ungünstig |
| 14310070 | Siershahn | 28 | 12 | gut | 24 | 12 | gut | 14 | 12 | gut |
| 14310073 | Staudt | 4 | 6 | ungünstig | 9 | 6 | gut | 7 | 6 | gut |
| 14310081 | Wirges | - | 12 | | 25 | 12 | gut | 17 | 12 | gut |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

Unterlage 2.2: Analyse der Verbindungsqualität - Reisezeiten

| | | | |
|---------------------|-------------------------------|------------|------------|
| Reisezeitverhältnis | $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$ | $\leq 1,5$ | gut |
| | | ≤ 2 | akzeptabel |
| | | > 2 | ungünstig |

| Reisezeit | t_{IV} | $t_{\text{ÖV}}$ | |
|-----------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Bus | Bahn* |
| zum GZ | = 7 Min + Fahrzeit _{IV} | = 14 Min + Fahrzeit _{ÖV} | = 18 Min + Fahrzeit _{ÖV} |
| zum MZ/OZ | = 10 Min + Fahrzeit _{IV} | | |
| | | | |

* Reisezeiten für Bahnverbindungen sind in den nachfolgenden Tabellen mit * gekennzeichnet

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Bad Marienberg | | | | Montabaur | | | |
|----------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | GZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | MZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 37 | 59 | | | 55 | 74 (78*) | | |
| 14301 | <i>Bad Marienberg</i> | | | | | | | | |
| 14301206 | Bad Marienberg | - | - | | - | 37 | 69 | 1,86 | akzeptabel |
| 14301211 | Bölsberg | 14 | 28 | 2,00 | akzeptabel | 50 | - | | - |
| 14301216 | Dreisbach | 13 | 22 | 1,69 | akzeptabel | 38 | 61 | 1,61 | akzeptabel |
| 14301222 | Fehl-Ritzhausen | 13 | 30 | 2,31 | ungünstig | 46 | 85 | 1,85 | akzeptabel |
| 14301227 | Großseifen | 12 | 22 | 1,83 | akzeptabel | 42 | 85 | 2,02 | ungünstig |
| 14301231 | Hahn bei Marienberg | 13 | 19 | 1,46 | gut | 44 | 64 | 1,45 | gut |
| 14301234 | Hardt | 11 | 20 | 1,82 | akzeptabel | 40 | 99 | 2,48 | ungünstig |
| 14301243 | Hof | 13 | 24 | 1,85 | akzeptabel | 49 | 77 | 1,57 | akzeptabel |
| 14301248 | Kirburg | 10 | 28 | 2,80 | ungünstig | 49 | 103 | 2,10 | ungünstig |
| 14301253 | Langenbach bei Kirburg | 17 | 44 | 2,59 | ungünstig | 54 | - | | - |
| 14301255 | Lautzenbrücken | 13 | 24 | 1,85 | akzeptabel | 51 | 99 | 1,94 | akzeptabel |
| 14301264 | Mörlen | 17 | 38 | 2,24 | ungünstig | 54 | 132 | 2,44 | ungünstig |
| 14301270 | Neunkhausen | 17 | 41 | 2,41 | ungünstig | 54 | - | | - |
| 14301277 | Nisterau | 12 | 18 | 1,50 | gut | 49 | 73 | 1,49 | gut |
| 14301279 | Nistertal-Büdingen | 17 | 34 | 2,00 | akzeptabel | 42 | 82 | 1,95 | akzeptabel |
| 14301279 | Nistertal-Erbach | 16 | 27 | 1,36 | gut | 42 | 89* | 2,12 | ungünstig |
| 14301280 | Norken | 15 | 30 | 2,00 | akzeptabel | 52 | 105 | 2,02 | ungünstig |
| 14301297 | Stockhausen-Ilfurth | 11 | 24 | 2,18 | ungünstig | 46 | 82 | 1,78 | akzeptabel |
| 14301300 | Unnau | 12 | 22 | 1,83 | akzeptabel | 45 | 89 | 1,98 | akzeptabel |
| 14301300 | Unnau-Korb | 15 | 24 | 1,60 | akzeptabel | 48 | 93* | 1,94 | akzeptabel |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Koblenz | | | Beurteilung |
|----------|--|-------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | OZ | | | |
| | | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 75 | 104 (108*) | | |
| 14301 | <i>Bad Marienberg</i> | | | | |
| 14301206 | Bad Marienberg | 55 | 108 | 1,96 | akzeptabel |
| 14301211 | Bölsberg | - | - | | - |
| 14301216 | Dreisbach | 54 | 102 | 1,89 | akzeptabel |
| 14301222 | Fehl-Ritzhausen | 62 | 136 | 2,19 | ungünstig |
| 14301227 | Großseifen | 58 | 126 | 2,17 | ungünstig |
| 14301231 | Hahn bei Marienberg | 60 | 105 | 1,75 | akzeptabel |
| 14301234 | Hardt | 56 | 143 | 2,55 | ungünstig |
| 14301243 | Hof | 65 | 137 | 2,11 | ungünstig |
| 14301248 | Kirburg | 65 | 153 | 2,35 | ungünstig |
| 14301253 | Langenbach bei Kirburg | 70 | - | | - |
| 14301255 | Lautzenbrücken | 67 | 151 | 2,25 | ungünstig |
| 14301264 | Mörlen | 70 | - | | - |
| 14301270 | Neunkhausen | 70 | - | | - |
| 14301277 | Nisterau | 65 | 143 | 2,20 | ungünstig |
| 14301279 | Nistertal-Büdingen | 58 | 134 | 2,31 | ungünstig |
| 14301279 | Nistertal-Erbach | 58 | 138* | 2,38 | ungünstig |
| 14301280 | Norken | 68 | - | | - |
| 14301297 | Stockhausen-Ilfurth | 62 | 135 | 2,18 | ungünstig |
| 14301300 | Unnau | 61 | 142 | 2,33 | ungünstig |
| 14301300 | Unnau-Korb | 64 | 126* | 1,97 | akzeptabel |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium
Reisezeitverhältnis t_{0V}/t_{IV}

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Hachenburg | | | | Montabaur | | | | Betzdorf | | | | | | |
|----------|--|------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------|----------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------|----------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------|
| | | MZ | Reisezeit _{t_{IV}} | Reisezeit _{t_{0V}} | t_{0V} / t_{IV} | Beurteilung | MZ | Reisezeit _{t_{IV}} | Reisezeit _{t_{0V}} | t_{0V} / t_{IV} | Beurteilung | MZ | Reisezeit _{t_{IV}} | Reisezeit _{t_{0V}} | t_{0V} / t_{IV} | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 (78*) | | | 55 | 74 (78*) | | | | 55 | 74 (78*) | | | | |
| 14302 | <i>Hachenburg</i> | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14302202 | Alpenrod | 16 | 35 | 2,19 | ungünstig | 34 | 113 | 3,32 | ungünstig | 31 | 124 | 4,01 | ungünstig | | | |
| 14302204 | Astert | 16 | 32 | 2,00 | akzeptabel | 43 | 124 | 2,88 | ungünstig | 27 | 95-125 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302205 | Atzelgift | 16 | 21 | 1,31 | gut | 42 | 117 | 2,79 | ungünstig | 22 | 44 | 2,00 | akzeptabel | | | |
| 14302212 | Borod | 19 | 42 | 2,21 | ungünstig | 38 | | | - | 31 | | | - | | | |
| 14302215 | Dreifelden | 18 | 34 | 1,89 | akzeptabel | 28 | 87 | 3,11 | ungünstig | 36 | 108-125 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302223 | Gehlert | 13 | | - | - | 34 | | | - | 29 | | | - | | | |
| 14302225 | Giesenhausen | 18 | 48 | 2,67 | ungünstig | 42 | | | - | 27 | 93-111 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302229 | Hachenburg, Stadt | | | | - | 36 | 106-124* | > 3 | ungünstig | 27 | 82 | 3,04 | ungünstig | | | |
| 14302235 | Hattert | 14 | 20 | 1,43 | gut | 38 | 109-124* | > 3 | ungünstig | 29 | 86* | 2,97 | ungünstig | | | |
| 14302236 | Heimborn | 18 | 40 | 2,22 | ungünstig | 45 | | | - | 24 | 105 | 4,38 | ungünstig | | | |
| 14302240 | Heuzert | 17 | 36 | 2,12 | ungünstig | 43 | 126 | > 3 | ungünstig | 27 | 98-130 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302241 | Höchstenbach | 15 | 29 | 1,93 | akzeptabel | 33 | 99-130 | > 3 | ungünstig | 32 | 105-129 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302250 | Kroppach (mit Bf. Ingelbach) | 18 | 29* | 1,61 | akzeptabel | 42 | 115-128* | > 3 | ungünstig | 26 | 80* | 3,08 | ungünstig | | | |
| 14302252 | Kundert | 21 | 42 | 2,00 | akzeptabel | 47 | | | - | 21 | 86 | 4,10 | ungünstig | | | |
| 14302257 | Limbach | 17 | 29 | 1,71 | akzeptabel | 43 | 127 | 2,95 | ungünstig | 24 | 106 | 4,42 | ungünstig | | | |
| 14302258 | Linden | 19 | 33 | 1,74 | akzeptabel | 30 | 94 | 3,13 | ungünstig | 35 | 104-130 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302259 | Lochum | 19 | 32 | 1,68 | akzeptabel | 31 | 96 | 3,10 | ungünstig | 34 | 99-133 | > 3 | ungünstig | | | |
| 1430226 | Luckenbach | 16 | 26 | 1,63 | akzeptabel | 43 | 122 | 2,84 | ungünstig | 20 | 43 | 2,15 | ungünstig | | | |
| 14302261 | Marzhausen | 16 | 46 | 2,88 | ungünstig | 41 | 117 | 2,85 | ungünstig | 28 | 113 | 4,04 | ungünstig | | | |
| 14302262 | Merkelbach | 13 | 24 | 1,85 | akzeptabel | 35 | 107-130 | > 3 | ungünstig | 29 | 101-125 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302265 | Mörsbach | 22 | 46 | 2,09 | ungünstig | 47 | | | - | 23 | 77 | 3,35 | ungünstig | | | |
| 14302267 | Mudenbach | 17 | 69 | 4,06 | ungünstig | 38 | 114 | 3,00 | ungünstig | 30 | 104-127 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302268 | Mündersbach | 17 | 39 | 2,29 | ungünstig | 30 | 101-139 | > 3 | ungünstig | 34 | 110-137 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302269 | Müschbach | 14 | 31 | 2,21 | ungünstig | 41 | 132-137 | > 3 | ungünstig | 26 | 81-204 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302276 | Nister | 13 | 18 | 1,38 | gut | 39 | 112-148 | > 3 | ungünstig | 23 | 55 | 2,39 | ungünstig | | | |
| 14302287 | Roßbach | 21 | 56 | 2,67 | ungünstig | 33 | 116 | 3,52 | ungünstig | 37 | 141 | 3,81 | ungünstig | | | |
| 14302294 | Steinebach a.d. Wied | 14 | 40 | 2,86 | ungünstig | 31 | 81 | 2,61 | ungünstig | 32 | 119-130 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302296 | Stein-Wingert | 20 | | - | - | 44 | | | - | 25 | | | - | | | |
| 14302299 | Streithausen | 15 | 25 | 1,67 | akzeptabel | 41 | 129 | 3,15 | ungünstig | 23 | 76 | 3,30 | ungünstig | | | |
| 14302301 | Wahlrod | 18 | 38 | 2,11 | ungünstig | 35 | 121 | 3,46 | ungünstig | 32 | 109-127 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302306 | Welkenbach | 17 | 38 | 2,24 | ungünstig | 34 | 117 | 3,44 | ungünstig | 33 | 120-131 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302310 | Wied | 14 | 27 | 1,93 | akzeptabel | 34 | 107-132 | > 3 | ungünstig | 30 | 103-127 | > 3 | ungünstig | | | |
| 14302313 | Winkelbach | 16 | 33 | 2,06 | ungünstig | 34 | 115 | 3,38 | ungünstig | 33 | 113-126 | > 3 | ungünstig | | | |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium
Reisezeitverhältnis t_{OV}/t_{IV}

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Wissen MZ | | | | Koblenz OZ | | | |
|----------|--|-------------------------|-------------------------|-----------------|-------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|-------------|
| | | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{OV} | t_{OV}/t_{IV} | Beurteilung | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{OV} | t_{OV}/t_{IV} | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 (78*) | | | 75 | 104 | | |
| 14302 | <i>Hachenburg</i> | | | | | | | | |
| 14302202 | Alpenrod | 33 | 101-123 | > 3 | ungünstig | 51 | | | - |
| 14302204 | Astert | 24 | 113-126 | > 3 | ungünstig | 56 | | | - |
| 14302205 | Atzelgift | 25 | 63-87 | > 3 | ungünstig | 56 | | | - |
| 14302212 | Borod | 26 | 69 | 2,65 | ungünstig | 51 | | | - |
| 14302215 | Dreifelden | 38 | 112-1119 | > 3 | ungünstig | 45 | 140 | 3,11 | ungünstig |
| 14302223 | Gehlert | 31 | | | - | 51 | | | - |
| 14302225 | Giesenhausen | 22 | 69-101 | > 3 | ungünstig | 55 | | | - |
| 14302229 | Hachenburg, Stadt | 29 | 79* | 2,72 | ungünstig | 51 | 122* | 2,69 | ungünstig |
| 14302235 | Hattert | 28 | 73* | 2,61 | ungünstig | 51 | 146* | 2,86 | ungünstig |
| 14302236 | Heimborn | 20 | 54 | 2,70 | ungünstig | 58 | | | - |
| 14302240 | Heuzert | 23 | 89-110 | > 3 | ungünstig | 55 | | | - |
| 14302241 | Höchstenbach | 30 | 93-110 | > 3 | ungünstig | 45 | 123 | 2,73 | ungünstig |
| 14302250 | Kroppach (mit Bf. Ingelbach) | 21 | 69* | 3,29 | ungünstig | 55 | 121* | 2,20 | ungünstig |
| 14302252 | Kundert | 20 | 46 | 2,30 | ungünstig | 60 | | | - |
| 14302257 | Limbach | 24 | 110-122 | > 3 | ungünstig | 57 | | | - |
| 14302258 | Linden | 37 | 110-120 | > 3 | ungünstig | 47 | 147 | 3,13 | ungünstig |
| 14302259 | Lochum | 36 | 107-123 | > 3 | ungünstig | 48 | 149 | 3,10 | ungünstig |
| 1430226 | Luckenbach | 24 | 68-110 | > 3 | ungünstig | 56 | | | - |
| 14302261 | Marzhausen | 24 | 102 | 4,25 | ungünstig | 54 | | | - |
| 14302262 | Merkelbach | 30 | 85-105 | > 3 | ungünstig | 47 | 95 | 2,02 | ungünstig |
| 14302265 | Mörsbach | 17 | 37 | 2,18 | ungünstig | 59 | | | - |
| 14302267 | Mudenbach | 25 | 64-100 | > 3 | ungünstig | 51 | | | - |
| 14302268 | Mündersbach | 33 | 97-127 | > 3 | ungünstig | 43 | 118 | 2,74 | ungünstig |
| 14302269 | Müschenbach | 25 | 71-91 | > 3 | ungünstig | 53 | | | - |
| 14302276 | Nister | 27 | 68-112 | > 3 | ungünstig | 53 | 154 | 2,91 | ungünstig |
| 14302287 | Roßbach | 35 | 117 | 3,34 | ungünstig | 44 | 136 | 3,09 | ungünstig |
| 14302294 | Steinebach a.d. Wied | 34 | 111-130 | > 3 | ungünstig | 46 | 134 | 2,91 | ungünstig |
| 14302296 | Stein-Wingert | 19 | | | - | 57 | | | - |
| 14302299 | Streithausen | 25 | 111 | 4,44 | ungünstig | 56 | | | - |
| 14302301 | Wahlrod | 28 | 87 | 3,11 | ungünstig | 48 | 156 | 3,25 | ungünstig |
| 14302306 | Welkenbach | 31 | 91-113 | > 3 | ungünstig | 47 | | | - |
| 14302310 | Wied | 31 | 93-110 | > 3 | ungünstig | 47 | 94 | 2,00 | akzeptabel |
| 14302313 | Winkelbach | 30 | 89-116 | > 3 | ungünstig | 46 | 154 | 3,35 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Höhr-Grenzhausen | | | | Montabaur | | | |
|----------|--|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | <i>MZ</i> Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | <i>MZ</i> Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 | | | 55 | 74 | | |
| 14303 | <i>Höhr-Grenzhausen</i> | | | | | | | | |
| 14303030 | Hilgert | 15 | 17 | 1,13 | gut | 29 | 41 | 1,41 | gut |
| 14303031 | Hillscheid | 12 | 22 | 1,83 | akzeptabel | 31 | 58 | 1,87 | akzeptabel |
| 14303032 | Höhr-Grenzhausen | 0 | | | - | 21 | 45 | 2,14 | ungünstig |
| 14303040 | Kammerforst | 17 | 46 | 2,68 | ungünstig | 29 | 48 | 1,66 | akzeptabel |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Ransbach-Baumbach | | | | Koblenz | | | |
|----------|--|--------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | <i>MZ</i> | | | | <i>OZ</i> | | | |
| | | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 | | | 75 | 104 | | |
| 14303 | <i>Höhr-Grenzhausen</i> | | | | | | | | |
| 14303030 | Hilgert | 11 | 20 | 1,82 | akzeptabel | 31 | 64 | 2,06 | ungünstig |
| 14303031 | Hillscheid | 22 | 44 | 2,00 | akzeptabel | 27 | 61 | 2,26 | ungünstig |
| 14303032 | Höhr-Grenzhausen | 17 | 24 | 1,41 | gut | 24 | 49 | 2,04 | ungünstig |
| 14303040 | Kammerforst | 13 | 22 | 1,69 | akzeptabel | 32 | 83 | 2,59 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium
Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Montabaur | | | | Koblenz | | | |
|--------------|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------|
| | | MZ | | | | OZ | | | |
| | | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$ | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 (78*) | | | 75 | 104 (108*) | | |
| 14304 | Montabaur | | | | | | | | |
| 14304005 | Boden | 20 | 23 | 1,15 | gut | 36 | 69 | 1,92 | akzeptabel |
| 14304008 | Daubach | 21 | 27 | 1,29 | gut | 36 | 84 | 2,33 | ungünstig |
| 14304013 | Eitelborn | 26 | 46 | 1,77 | akzeptabel | 23 | 50 | 2,17 | ungünstig |
| 14304020 | Gackenbach | 26 | 41 | 1,58 | akzeptabel | 41 | 89 | 2,17 | ungünstig |
| 14304021 | Girod | 24 | 31* | 1,29 | gut | 40 | 116* | 2,90 | ungünstig |
| 14304023 | Görgeshausen | 26 | 42 | 1,62 | akzeptabel | 38 | 109 | 2,87 | ungünstig |
| 14304024 | Großholbach | 22 | 21 | 0,95 | gut | 38 | 93 | 2,45 | ungünstig |
| 14304026 | Heilberscheid | 25 | 38 | 1,52 | akzeptabel | 43 | 91 | 2,12 | ungünstig |
| 14304027 | Heiligenroth | 20 | 21 | 1,05 | gut | 37 | 81 | 2,19 | ungünstig |
| 14304033 | Holler | 18 | 19 | 1,06 | gut | 32 | 78 | 2,44 | ungünstig |
| 14304034 | Horbach | 24 | 37 | 1,54 | akzeptabel | 40 | 91 | 2,28 | ungünstig |
| 14304036 | Hübingen | 30 | 39 | 1,30 | gut | 41 | 106 | 2,59 | ungünstig |
| 14304039 | Kadenbach | 25 | 45 | 1,80 | akzeptabel | 24 | 44 | 1,83 | akzeptabel |
| 14304048 | Montabaur | | | | - | 31 | 52 | 1,68 | akzeptabel |
| 14304051 | Nentershausen | 27 | 35 | 1,30 | gut | 38 | 106 | 2,79 | ungünstig |
| 14304052 | Neuhäusel | 25 | 29 | 1,16 | gut | 21 | 37 | 1,76 | akzeptabel |
| 14304053 | Niederelbert | 20 | 20 | 1,00 | gut | 32 | 76 | 2,38 | ungünstig |
| 14304054 | Niedererbach | 27 | 49 | 1,81 | akzeptabel | 40 | 119 | 2,98 | ungünstig |
| 14304055 | Nomborn | 28 | 33 | 1,18 | gut | 42 | 109 | 2,60 | ungünstig |
| 14304057 | Oberelbert | 22 | 24 | 1,09 | gut | 33 | 79 | 2,39 | ungünstig |
| 14304065 | Ruppach-Goldhausen | 24 | 24 | 1,00 | gut | 40 | 83 | 2,08 | ungünstig |
| 14304071 | Simmern | 29 | 51 | 1,76 | akzeptabel | 22 | 51 | 2,32 | ungünstig |
| 14304072 | Stahlhofen | 21 | 24 | 1,14 | gut | 36 | 81 | 2,25 | ungünstig |
| 14304077 | Untershausen | 19 | 22 | 1,16 | gut | 34 | 79 | 2,32 | ungünstig |
| 14304079 | Welschneudorf | 24 | 27 | 1,13 | gut | 34 | 77 | 2,26 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | RaBa | | | | Höhr-Grenzhausen | | | |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | GZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | MZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 37 | 59 | | | 55 | 74 | | |
| 14305 | VG Ransbach-Baumbach | | | | | | | | |
| 14305001 | Alsbach | 16 | 34 | 2,13 | ungünstig | 22 | 21 | 0,95 | gut |
| 14305006 | Breitenau | 15 | 21 | 1,40 | gut | 26 | 50 | 1,92 | akzeptabel |
| 14305007 | Caan | 21 | 39 | 1,86 | akzeptabel | 26 | 33 | 1,27 | gut |
| 14305009 | Deesen | 17 | 23 | 1,35 | gut | 28 | 52 | 1,86 | akzeptabel |
| 14305038 | Hundsdorf | 9 | 19 | 2,11 | ungünstig | 20 | 47 | 2,35 | ungünstig |
| 14305050 | Nauort | 19 | 33 | 1,74 | akzeptabel | 24 | 33 | 1,38 | gut |
| 14305059 | Oberhaid | 19 | 26 | 1,37 | gut | 26 | 62 | 2,38 | ungünstig |
| 14305062 | Ransbach-Baumbach, Stadt | - | - | - | - | 20 | 24 | 1,20 | gut |
| 14305068 | Sessenbach | 25 | 52 | 2,08 | ungünstig | 27 | 26 | 0,96 | gut |
| 14305082 | Wirscheid | 17 | 48 | 2,82 | ungünstig | 22 | 27 | 1,23 | gut |
| 14305084 | Wittgert | 10 | 18 | 1,80 | akzeptabel | 24 | 47 | 1,96 | akzeptabel |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Montabaur | | | | Koblenz | | | |
|--------------|--|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | <i>MZ</i> Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | <i>OZ</i> Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 | | | 75 | 104 | | |
| 14305 | VG Ransbach-Baumbach | | | | | | | | |
| 14305001 | Alsbach | 32 | 58 | 1,81 | akzeptabel | 37 | 70 | 1,89 | akzeptabel |
| 14305006 | Breitenau | 31 | 59 | 1,90 | akzeptabel | 41 | 80 | 1,95 | akzeptabel |
| 14305007 | Caan | 37 | 67 | 1,81 | akzeptabel | 35 | 58 | 1,66 | akzeptabel |
| 14305009 | Deesen | 32 | 59 | 1,84 | akzeptabel | 44 | 82 | 1,86 | akzeptabel |
| 14305038 | Hundsdorf | 27 | 50 | 1,85 | akzeptabel | 35 | 82 | 2,34 | ungünstig |
| 14305050 | Nauort | 35 | 64 | 1,83 | akzeptabel | 34 | 61 | 1,79 | akzeptabel |
| 14305059 | Oberhaid | 30 | 60 | 2,00 | akzeptabel | 38 | 83 | 2,18 | ungünstig |
| 14305062 | Ransbach-Baumbach, Stadt | 18 | 40 | 2,22 | ungünstig | 29 | 67 | 2,31 | ungünstig |
| 14305068 | Sessenbach | 41 | 64 | 1,56 | akzeptabel | 46 | 66 | 1,43 | gut |
| 14305082 | Wirscheid | 33 | 65 | 1,97 | akzeptabel | 37 | 68 | 1,84 | akzeptabel |
| 14305084 | Wittgert | 29 | 57 | 1,97 | akzeptabel | 40 | 76 | 1,90 | akzeptabel |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Rennerod | | | Westerburg | | | | |
|----------|--|-----------|-------------------------|-------------------------|-------------|-----------|-------------------------|-------------------------|-------------|
| | | GZ | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | Beurteilung | MZ | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 37 | 59 | | 55 | 74 | | | |
| 14306 | VG Rennerod | | | | | | | | |
| 14306214 | Bretthausen | 17 | 37 | 2,18 | ungünstig | 33 | 76 | 2,30 | ungünstig |
| 14306218 | Elsoff | 16 | 29 | 1,81 | akzeptabel | 28 | 76 | 2,71 | ungünstig |
| 14306237 | Hellenhahn-Schellenberg | 12 | 19 | 1,58 | akzeptabel | 21 | 24 | 1,14 | gut |
| 14306244 | Homburg | 14 | 27 | 1,93 | akzeptabel | 30 | 49 | 1,63 | akzeptabel |
| 14306245 | Hüblingen | 15 | 33 | 2,20 | ungünstig | 25 | - | - | - |
| 14306246 | Irmtraut | 14 | 30 | 2,14 | ungünstig | 22 | 63 | 2,86 | ungünstig |
| 14306256 | Liebenscheid | 21 | 43 | 2,05 | ungünstig | 37 | 109 | 2,95 | ungünstig |
| 14306271 | Neunkirchen | 17 | 37 | 2,18 | ungünstig | 27 | 89 | 3,30 | ungünstig |
| 14306272 | Neustadt | 15 | 23 | 1,53 | akzeptabel | 27 | 40 | 1,48 | gut |
| 14306274 | Niederroßbach | 15 | 24 | 1,60 | akzeptabel | 27 | 39 | 1,44 | gut |
| 14306278 | Nister-Möhrendorf | 15 | 24 | 1,60 | akzeptabel | 32 | 92 | 2,88 | ungünstig |
| 14306282 | Oberrod | 10 | 25 | 2,50 | ungünstig | 30 | 72 | 2,40 | ungünstig |
| 14306283 | Oberroßbach | 15 | 60 | 4,00 | ungünstig | 29 | 70 | 2,41 | ungünstig |
| 14306285 | Rehe | 13 | 21 | 1,62 | akzeptabel | 30 | 42 | 1,40 | gut |
| 16306286 | Rennerod | | | | - | 24 | 30 | 1,25 | gut |
| 14306291 | Salzburg | 16 | 22 | 1,38 | gut | 32 | 67 | 2,09 | ungünstig |
| 14306292 | Seck | 13 | 21 | 1,62 | akzeptabel | 19 | 26 | 1,37 | gut |
| 14306295 | Stein-Neukirch | 18 | 33 | 1,83 | akzeptabel | 34 | 90 | 2,65 | ungünstig |
| 14306302 | Waigandshain | 14 | 22 | 1,57 | akzeptabel | 30 | 46 | 1,53 | akzeptabel |
| 14306303 | Waldmühlen | 9 | 18 | 2,00 | akzeptabel | 56 | 26 | 0,46 | gut |
| 14306309 | Westernohe | 8 | 21 | 2,63 | ungünstig | 28 | 68 | 2,43 | ungünstig |
| 14306311 | Willingen | 17 | 27 | 1,59 | akzeptabel | 34 | 95 | 2,79 | ungünstig |
| 14306315 | Zehnhausen | 13 | 20 | 1,54 | akzeptabel | 28 | 72 | 2,57 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Limburg | | | | Montabaur | | | |
|----------|--|-------------------------|-------------------------|-------------|-------------------------|-------------------------|-------------|------|------------|
| | | MZ | | Beurteilung | MZ | | Beurteilung | | |
| | | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | | | |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 | | 55 | 74 | | | |
| 14306 | <i>VG Rennerod</i> | | | | | | | | |
| 14306214 | Bretthausen | 45 | 105 | 2,33 | ungünstig | 54 | 112 | 2,07 | ungünstig |
| 14306218 | Elsoff | 38 | 70 | 1,84 | akzeptabel | 53 | 111 | 2,09 | ungünstig |
| 14306237 | Hellenhahn-Schellenberg | 40 | 99 | 2,48 | ungünstig | 43 | 74 | 1,72 | akzeptabel |
| 14306244 | Homberg | 42 | 117 | 2,79 | ungünstig | 51 | 94 | 1,84 | akzeptabel |
| 14306245 | Hüblingen | 34 | 59 | 1,74 | akzeptabel | 49 | 102 | 2,08 | ungünstig |
| 14306246 | Irmtraut | 30 | 52 | 1,73 | akzeptabel | 46 | 112 | 2,43 | ungünstig |
| 14306256 | Liebenscheid | 49 | | - | | 58 | 127 | 2,19 | ungünstig |
| 14306271 | Neunkirchen | 32 | 48 | 1,50 | gut | 50 | 109 | 2,18 | ungünstig |
| 14306272 | Neustadt | 43 | 103 | 2,40 | ungünstig | 48 | 100 | 2,08 | ungünstig |
| 14306274 | Niederroßbach | 43 | 104 | 2,42 | ungünstig | 48 | 100 | 2,08 | ungünstig |
| 14306278 | Nister-Möhrendorf | 43 | 98 | 2,28 | ungünstig | 52 | 116 | 2,23 | ungünstig |
| 14306282 | Oberrod | 40 | 76 | 1,90 | akzeptabel | 55 | 100 | 1,82 | akzeptabel |
| 14306283 | Oberroßbach | 43 | 115 | 2,67 | ungünstig | 50 | 110 | 2,20 | ungünstig |
| 14306285 | Rehe | 42 | 124 | 2,95 | ungünstig | 51 | 98 | 1,92 | akzeptabel |
| 16306286 | Rennerod | 33 | 68 | 2,06 | ungünstig | 38 | 62 | 1,63 | akzeptabel |
| 14306291 | Salzburg | 44 | 98 | 2,23 | ungünstig | 54 | 101 | 1,87 | akzeptabel |
| 14306292 | Seck | 34 | 53 | 1,56 | akzeptabel | 45 | 84 | 1,87 | akzeptabel |
| 14306295 | Stein-Neukirch | 46 | 119 | 2,59 | ungünstig | 55 | 94 | 1,71 | akzeptabel |
| 14306302 | Waigandshain | 42 | 115 | 2,74 | ungünstig | 51 | 92 | 1,80 | akzeptabel |
| 14306303 | Waldmühlen | 33 | 57 | 1,73 | akzeptabel | 47 | 88 | 1,87 | akzeptabel |
| 14306309 | Westernohe | 39 | 79 | 2,03 | ungünstig | 51 | 108 | 2,12 | ungünstig |
| 14306311 | Willingen | 45 | 103 | 2,29 | ungünstig | 54 | 114 | 2,11 | ungünstig |
| 14306315 | Zehnhausen | 41 | 98 | 2,39 | ungünstig | 50 | 105 | 2,10 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Koblenz | | | Beurteilung |
|----------|--|----------------|-------------------------|-------------------------|-------------|
| | | OZ | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 75 | 104 | | |
| 14306 | <i>VG Rennerod</i> | | | | |
| 14306214 | Bretthausen | 70 | | | - |
| 14306218 | Elsoff | 70 | 114 | 1,63 | akzeptabel |
| 14306237 | Hellenhahn-Schellenberg | 59 | 104 | 1,76 | akzeptabel |
| 14306244 | Homburg | 67 | 122 | 1,82 | akzeptabel |
| 14306245 | Hüblingen | 67 | 101 | 1,51 | akzeptabel |
| 14306246 | Irntraut | 64 | 122 | 1,91 | akzeptabel |
| 14306256 | Liebenscheid | 74 | | | - |
| 14306271 | Neunkirchen | 68 | 108 | 1,59 | akzeptabel |
| 14306272 | Neustadt | 64 | 139 | 2,17 | ungünstig |
| 14306274 | Niederroßbach | 64 | 139 | 2,17 | ungünstig |
| 14306278 | Nister-Möhrendorf | 68 | | | - |
| 14306282 | Oberrod | 73 | 123 | 1,68 | akzeptabel |
| 14306283 | Oberroßbach | 66 | | | - |
| 14306285 | Rehe | 67 | 134 | 2,00 | akzeptabel |
| 16306286 | Rennerod | 56 | 104 | 1,86 | akzeptabel |
| 14306291 | Salzburg | 70 | 139 | 1,99 | akzeptabel |
| 14306292 | Seck | 61 | 125 | 2,05 | ungünstig |
| 14306295 | Stein-Neukirch | 71 | 134 | 1,89 | akzeptabel |
| 14306302 | Waigandshain | 67 | 124 | 1,85 | akzeptabel |
| 14306303 | Waldmühlen | 63 | 126 | 2,00 | akzeptabel |
| 14306309 | Westernohe | 67 | 125 | 1,87 | akzeptabel |
| 14306311 | Willingen | 70 | | | - |
| 14306315 | Zehnhausen | 66 | 139 | 2,11 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium
Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Selters | | | | Montabaur | | | |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | GZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | MZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 37 | 57 | | | 55 | 74 | | |
| 14307 | VG Selters | | | | | | | | |
| 14307015 | Ellenhausen | 9 | 31 | 3,44 | ungünstig | 22 | 63 | 2,86 | ungünstig |
| 14307221 | Ewighausen | 14 | 71 | 5,07 | ungünstig | 23 | 40 | 1,74 | akzeptabel |
| 14307018 | Freilingen | 14 | 33 | 2,36 | ungünstig | 25 | 54 | 2,16 | ungünstig |
| 14307019 | Freirachdorf | 14 | 53 | 3,79 | ungünstig | 29 | 84 | 2,90 | ungünstig |
| 14307022 | Goddert | 10 | 18 | 1,80 | akzeptabel | 27 | 55 | 2,04 | ungünstig |
| 14307025 | Hartenfels | 13 | 34 | 2,62 | ungünstig | 29 | 71 | 2,45 | ungünstig |
| 14307029 | Herschbach | 12 | 24 | 2,00 | akzeptabel | 28 | 61 | 2,18 | ungünstig |
| 14307041 | Krümmel | 9 | 17 | 1,89 | akzeptabel | 25 | 53 | 2,12 | ungünstig |
| 14307044 | Marienrachdorf | 11 | 22 | 2,00 | akzeptabel | 27 | 62 | 2,30 | ungünstig |
| 14307045 | Maroth | 15 | | | - | 31 | | | - |
| 14307046 | Maxsain | 9 | 20 | 2,22 | ungünstig | 25 | 59 | 2,36 | ungünstig |
| 14307056 | Nordhofen | 8 | 17 | 2,13 | ungünstig | 21 | 49 | 2,33 | ungünstig |
| 14307061 | Quirnbach | 10 | | | - | 22 | | | - |
| 14307064 | Rückeroth | 11 | 21 | 1,91 | akzeptabel | 26 | 58 | 2,23 | ungünstig |
| 14307066 | Schenkelberg | 14 | 32 | 2,29 | ungünstig | 30 | 66 | 2,20 | ungünstig |
| 14307067 | Selters | | | | - | 23 | 48 | 2,09 | ungünstig |
| 14307069 | Sessenhausen | 11 | 30 | 2,73 | ungünstig | 24 | 65 | 2,71 | ungünstig |
| 14307075 | Steinen | 14 | 34 | 2,43 | ungünstig | 27 | 81 | 3,00 | ungünstig |
| 14307078 | Vielbach | 9 | 19 | 2,11 | ungünstig | 20 | 45 | 2,25 | ungünstig |
| 14307305 | Weidenhahn | 13 | 33 | 2,54 | ungünstig | 24 | 48 | 2,00 | akzeptabel |
| 14307085 | Wölferlingen | 15 | 33 | 2,20 | ungünstig | 25 | 54 | 2,16 | ungünstig |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium
Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Koblenz | | | Beurteilung |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | OZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 75 | 104 | | |
| 14307 | VG Selters | | | | |
| 14307015 | Ellenhausen | 35 | 99 | 2,83 | ungünstig |
| 14307221 | Ewighausen | 39 | 88 | 2,26 | ungünstig |
| 14307018 | Freilingen | 42 | 95 | 2,26 | ungünstig |
| 14307019 | Freirachdorf | 42 | 137 | 3,26 | ungünstig |
| 14307022 | Goddert | 39 | 92 | 2,36 | ungünstig |
| 14307025 | Hartenfels | 41 | 110 | 2,68 | ungünstig |
| 14307029 | Herschbach | 41 | 100 | 2,44 | ungünstig |
| 14307041 | Krümmel | 38 | 99 | 2,61 | ungünstig |
| 14307044 | Marienrachdorf | 39 | 94 | 2,41 | ungünstig |
| 14307045 | Maroth | 41 | | | - |
| 14307046 | Maxsain | 38 | 100 | 2,63 | ungünstig |
| 14307056 | Nordhofen | 34 | 94 | 2,76 | ungünstig |
| 14307061 | Quirnbach | 35 | | | - |
| 14307064 | Rückeroth | 39 | 94 | 2,41 | ungünstig |
| 14307066 | Schenkelberg | 42 | 110 | 2,62 | ungünstig |
| 14307067 | Selters | 36 | 96 | 2,67 | ungünstig |
| 14307069 | Sessenhausen | 36 | 102 | 2,83 | ungünstig |
| 14307075 | Steinen | 43 | 118 | 2,74 | ungünstig |
| 14307078 | Vielbach | 33 | 92 | 2,79 | ungünstig |
| 14307305 | Weidenhahn | 40 | 91 | 2,28 | ungünstig |
| 14307085 | Wöflerlingen | 43 | 115 | 2,67 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Wallmerod | | | | Vergleich zu | | Montabaur | | | |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|--|--|
| | | GZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | MZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | | |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 37 | 59 | | | 55 | 74 (78*) | | | | |
| 14308 | Wallmerod | | | | | | | | | | |
| 14308203 | Arnshöfen | 17 | | | - | 27 | | | - | | |
| 14308208 | Berod | 9 | 16 | 1,78 | akzeptabel | 28 | 37 | 1,32 | gut | | |
| 14308210 | Bilkheim | 10 | 17 | 1,70 | akzeptabel | 31 | 57 | 1,84 | akzeptabel | | |
| 14308011 | Dreikirchen | 11 | 26 | 2,36 | ungünstig | 28 | 37* | 1,32 | gut | | |
| 14308217 | Elbingen | 16 | 22 | 1,38 | gut | 28 | 53 | 1,89 | akzeptabel | | |
| 14308220 | Ettinghausen | 17 | | | - | 24 | 29 | 1,21 | gut | | |
| 14308232 | Hahn am See | 12 | 20 | 1,67 | akzeptabel | 22 | 38 | 1,73 | akzeptabel | | |
| 14308239 | Herschbach (Oww) | 11 | 16 | 1,45 | gut | 29 | 33 | 1,14 | gut | | |
| 14308037 | Hundsangen | 12 | 30 | 2,50 | ungünstig | 32 | 46 | 1,44 | gut | | |
| 14308251 | Kuhnhöfen | 18 | | | - | 27 | 31 | 1,15 | gut | | |
| 14308218 | Mähren | 13 | 20 | 1,54 | akzeptabel | 29 | 46 | 1,59 | akzeptabel | | |
| 14308263 | Meudt | 13 | 21 | 1,62 | akzeptabel | 24 | 28 | 1,17 | gut | | |
| 14308266 | Molsberg | 8 | 17 | 2,13 | ungünstig | 32 | 57 | 1,78 | akzeptabel | | |
| 14308273 | Niederahr | 17 | 26 | 1,53 | akzeptabel | 21 | 28 | 1,33 | gut | | |
| 14308281 | Oberahr | 17 | 24 | 1,41 | gut | 23 | 27 | 1,17 | gut | | |
| 14308058 | Obererbach | 14 | 29 | 2,07 | ungünstig | 30 | 51 | 1,70 | akzeptabel | | |
| 14308290 | Salz | 12 | 20 | 1,67 | akzeptabel | 31 | 54 | 1,74 | akzeptabel | | |
| 14308074 | Steinfrenz | 12 | 27 | 2,25 | ungünstig | 26 | 33* | 1,27 | gut | | |
| 14308304 | Wallmerod | | | | - | 22 | 44 | 2,00 | akzeptabel | | |
| 14308080 | Weroth | 11 | 23 | 9 | ungünstig | 28 | 39 | 1,39 | gut | | |
| 14308316 | Zehnhausen b. Wallmerod | 10 | 19 | 6 | ungünstig | 30 | 35 | 1,17 | gut | | |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Koblenz | | | Beurteilung |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | OZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 75 | 104 (108*) | | |
| 14308 | Wallmerod | | | | |
| 14308203 | Arnshöfen | 43 | | | - |
| 14308208 | Berod | 46 | 99 | 2,15 | ungünstig |
| 14308210 | Bilkheim | 49 | 125 | 2,55 | ungünstig |
| 14308011 | Dreikirchen | 44 | 115* | 2,61 | ungünstig |
| 14308217 | Elbingen | 44 | 115 | 2,61 | ungünstig |
| 14308220 | Ettinghausen | 40 | 84 | 2,10 | ungünstig |
| 14308232 | Hahn am See | 40 | 92 | 2,30 | ungünstig |
| 14308239 | Herschbach (Oww) | 45 | 79 | 1,76 | akzeptabel |
| 14308037 | Hundsangen | 48 | 103 | 2,15 | ungünstig |
| 14308251 | Kuhnhöfen | 43 | 93 | 2,16 | ungünstig |
| 14308218 | Mähren | 45 | 115 | 2,56 | ungünstig |
| 14308263 | Meudt | 40 | 73 | 1,83 | akzeptabel |
| 14308266 | Molsberg | 48 | 116 | 2,42 | ungünstig |
| 14308273 | Niederahr | 37 | 88 | 2,38 | ungünstig |
| 14308281 | Oberahr | 39 | 92 | 2,36 | ungünstig |
| 14308058 | Obererbach | 46 | 98 | 2,13 | ungünstig |
| 14308290 | Salz | 47 | 116 | 2,47 | ungünstig |
| 14308074 | Steinefrenz | 42 | 105* | 2,50 | ungünstig |
| 14308304 | Wallmerod | 40 | 84 | 2,10 | ungünstig |
| 14308080 | Weroth | 44 | 107 | 2,43 | ungünstig |
| 14308316 | Zehnhausen b. Wallmerod | 46 | 88 | 1,91 | akzeptabel |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium
Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Westerburg | | | | Montabaur | | | | |
|--------------|--|------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|-----------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| | | MZ | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | MZ | Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 (78*) | | | 55 | 74 (78*) | | | |
| 14309 | Westerburg | | | | | | | | | |
| 14309200 | Ailertchen | 15 | 22 | 1,47 | gut | 29 | 62 | 2,14 | ungünstig | |
| 14309207 | Bellingen | 16 | 24* | 1,50 | gut | 29 | 77* | 2,66 | ungünstig | |
| 14309209 | Berzhahn | 14 | 26* | 1,86 | akzeptabel | 28 | 79* | 2,82 | ungünstig | |
| 14309213 | Brandscheid | 16 | 28 | 1,75 | akzeptabel | 25 | 70 | 2,80 | ungünstig | |
| 14309219 | Enspel | 19 | 32 | 1,68 | akzeptabel | 32 | 92 | 2,88 | ungünstig | |
| 14309224 | Gemünden | 14 | 19 | 1,36 | gut | 30 | 82 | 2,73 | ungünstig | |
| 14309226 | Girkenroth | 17 | 34 | 2,00 | akzeptabel | 26 | 66 | 2,54 | ungünstig | |
| 14309228 | Guckheim | 15 | 20 | 1,33 | gut | 24 | 45 | 1,88 | akzeptabel | |
| 14309233 | Halbs | 13 | 19 | 1,46 | gut | 31 | 61 | 1,97 | akzeptabel | |
| 14309230 | Härtlingen | 16 | 27 | 1,69 | akzeptabel | 25 | 55 | 2,20 | ungünstig | |
| 14309238 | Hergenroth | 12 | 16 | 1,33 | gut | 32 | 50 | 1,56 | akzeptabel | |
| 14309242 | Höhn | 17 | 30 | 1,76 | akzeptabel | 32 | 74 | 2,31 | ungünstig | |
| 14309247 | Kaden | 15 | 25 | 1,67 | akzeptabel | 25 | 57 | 2,28 | ungünstig | |
| 14309249 | Kölbingen | 13 | 20 | 1,54 | akzeptabel | 28 | 62 | 2,21 | ungünstig | |
| 14309254 | Langenhahn | 14 | 24* | 1,71 | akzeptabel | 27 | 62* | 2,30 | ungünstig | |
| 14309284 | Pottum | 15 | 21 | 1,40 | gut | 35 | 63 | 1,80 | akzeptabel | |
| 14309288 | Rotenhain | 17 | 29* | 1,71 | akzeptabel | 30 | 86* | 2,87 | ungünstig | |
| 14309289 | Rothenbach | 17 | 24 | 1,41 | gut | 24 | 43 | 1,79 | akzeptabel | |
| 14309293 | Stahlhofen am Wiesensee | 13 | 19 | 1,46 | gut | 33 | 55 | 1,67 | akzeptabel | |
| 14309298 | Stockum-Püschchen | 17 | 29* | 1,71 | akzeptabel | 30 | 86* | 2,87 | ungünstig | |
| 14309307 | Weltersburg | 16 | 32 | 2,00 | akzeptabel | 24 | 60 | 2,50 | ungünstig | |
| 14309308 | Westerburg | | | | - | 29 | 44 | 1,52 | akzeptabel | |
| 14309312 | Willmenrod | 13 | 23* | 1,77 | akzeptabel | 27 | 78* | 2,89 | ungünstig | |
| 14309314 | Winnen | 13 | 29 | 2,23 | ungünstig | 32 | 96 | 3,00 | ungünstig | |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten

+ Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium
Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Koblenz | | | Beurteilung |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | OZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 75 | 104 (108*) | | |
| 14309 | Westerburg | | | | |
| 14309200 | Ailertchen | 48 | 106 | 2,21 | ungünstig |
| 14309207 | Bellingen | 47 | 122* | 2,60 | ungünstig |
| 14309209 | Berzhahn | 47 | 125* | 2,66 | ungünstig |
| 14309213 | Brandscheid | 44 | 121 | 2,75 | ungünstig |
| 14309219 | Enspel | 50 | 134 | 2,68 | ungünstig |
| 14309224 | Gemünden | 49 | 124 | 2,53 | ungünstig |
| 14309226 | Girkenroth | 44 | 121 | 2,75 | ungünstig |
| 14309228 | Guckheim | 43 | 82 | 1,91 | akzeptabel |
| 14309233 | Halbs | 50 | 103 | 2,06 | ungünstig |
| 14309230 | Härtlingen | 43 | 116 | 2,70 | ungünstig |
| 14309238 | Hergenroth | 50 | 94 | 1,88 | akzeptabel |
| 14309242 | Höhn | 51 | 114 | 2,24 | ungünstig |
| 14309247 | Kaden | 43 | 119 | 2,77 | ungünstig |
| 14309249 | Kölbingen | 46 | 123 | 2,67 | ungünstig |
| 14309254 | Langenhahn | 45 | 110* | 2,44 | ungünstig |
| 14309284 | Pottum | 53 | 100 | 1,89 | akzeptabel |
| 14309288 | Rotenhain | 48 | 135* | 2,81 | ungünstig |
| 14309289 | Rothenbach | 43 | 109 | 2,53 | ungünstig |
| 14309293 | Stahlhofen am Wiesensee | 51 | 107 | 2,10 | ungünstig |
| 14309298 | Stockum-Püschchen | 49 | 135* | 2,76 | ungünstig |
| 14309307 | Weltersburg | 42 | 128 | 3,05 | ungünstig |
| 14309308 | Westerburg | 48 | 88 | 1,83 | akzeptabel |
| 14309312 | Willmenrod | 45 | 124* | 2,76 | ungünstig |
| 14309314 | Winnen | 51 | 142 | 2,78 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Wirges | | | | Montabaur | | | |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | MZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung | MZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | Beurteilung |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 55 | 74 | | | 55 | 74 | | |
| 14310 | Wirges | | | | | | | | |
| 14310003 | Bannberscheid | 14 | 24 | 1,71 | akzeptabel | 24 | 24 | 1,00 | gut |
| 14310010 | Dernbach | 13 | 18 | 1,38 | gut | 32 | 22 | 0,69 | gut |
| 14310012 | Ebernahn | 12 | 19 | 1,58 | akzeptabel | 21 | 36 | 1,71 | akzeptabel |
| 14310028 | Helferskirchen | 18 | 38 | 2,11 | ungünstig | 26 | 33 | 1,27 | gut |
| 14310042 | Leuterod | 17 | 30 | 1,76 | akzeptabel | 24 | 27 | 1,13 | gut |
| 14310047 | Mogendorf | 15 | 22 | 1,47 | gut | 23 | 39 | 1,70 | akzeptabel |
| 14310049 | Moschheim | 12 | 24 | 2,00 | akzeptabel | 21 | 26 | 1,24 | gut |
| 1431027 | Niedersayn | 21 | 36 | 1,71 | akzeptabel | 30 | 33 | 1,10 | gut |
| 14310060 | Ötzingen | 18 | 28 | 1,56 | akzeptabel | 25 | 30 | 1,20 | gut |
| 14310070 | Siershahn | 11 | 17 | 1,55 | akzeptabel | 21 | 30 | 1,43 | gut |
| 14310073 | Staudt | 12 | 20 | 1,67 | akzeptabel | 16 | 22 | 1,38 | gut |
| 14310081 | Wirges | - | | | - | 16 | 25 | 1,56 | akzeptabel |

1) Quelle: RROP Mittelrhein-Westerwald, Fortschreibung, Stand 07/2000;
 Tabelle 1 Zentrale Orte, Tabelle 6 Anzustrebende Erreichbarkeiten
 + Zu- und Abgangszeiten

Qualitätskriterium

Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

| | Quellort / Zielort Zuordnung Quell-/Zielort ¹⁾ | Koblenz | | | Beurteilung |
|--------------|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|-------------|
| | | OZ Reisezeit _{IV} | Reisezeit _{ÖV} | $t_{\text{ÖV}} / t_{\text{IV}}$ | |
| | max. Reisezeit ¹⁾ [min] | 75 | 104 | | |
| 14310 | Wirges | | | | |
| 14310003 | Bannberscheid | 41 | 63 | 1,54 | akzeptabel |
| 14310010 | Dernbach | 44 | 66 | 1,50 | gut |
| 14310012 | Ebernhahn | 36 | 69 | 1,92 | akzeptabel |
| 14310028 | Helferskirchen | 39 | 72 | 1,85 | akzeptabel |
| 14310042 | Leuterod | 38 | 66 | 1,74 | akzeptabel |
| 14310047 | Mogendorf | 31 | 83 | 2,68 | ungünstig |
| 14310049 | Moschheim | 37 | 72 | 1,95 | akzeptabel |
| 1431027 | Niedersayn | 42 | 92 | 2,19 | ungünstig |
| 14310060 | Ötzingen | 39 | 69 | 1,77 | akzeptabel |
| 14310070 | Siershahn | 34 | 72 | 2,12 | ungünstig |
| 14310073 | Staudt | 36 | 79 | 2,19 | ungünstig |
| 14310081 | Wirges | 35 | 74 | 2,11 | ungünstig |

1) Quelle: RROP

Einzugsbereich des SPNV im Westerwaldkreis*Kriterium: Namentlicher und lokaler Einzugsbereich*

| Bahnlinie Kursbuch- strecke | Haltestellen | Einzugsbereich | erreichbare Einwohner [Stand 30.06.2000] |
|-----------------------------------|--------------------------|----------------------------|--|
| 461 | Landkreis Altenkirchen | | |
| | Au | | |
| | Altenkirchen | | |
| | Ingelbach | Kroppach | 619 |
| | Westerwaldkreis | | |
| | Hattert | Hattert, Müschenbach | 2857 |
| | Hachenburg | Hachenburg | 5527 |
| | Unnau-Korb | Unnau | 1916 |
| | Nistertal/Bad Marienberg | Nistertal | 1340 |
| | Büdingen | Nistertal | |
| | Enspel | Enspel | 260 |
| | Rotenhain | Rotenhain, Stockum-Püschen | 1233 |
| | Langenhahn | Langenhahn, Bellingen | 2007 |
| | Westerburg | Westerburg | 5877 |
| | Willmenrod | Willmenrod | 714 |
| Berzhahn | Berzhahn | 528 | |
| | Hessen | <i>Teilsumme:</i> | 22878 |
| | Wilsenroth | | |
| | Hadamar | | |
| | Limburg (Lahn) | | |
| 629 | Westerwaldkreis | | |
| | Siershahn | Siershahn | 2712 |
| | Wirges | Wirges | 5180 |
| | Dernbach | Dernbach | 2844 |
| | Montabaur | Montabaur | 12558 |
| | Goldhausen | Ruppach-Goldhausen | 1102 |
| | Girod | Girod | 1180 |
| | Steinefrenz | Steinefrenz | 740 |
| | Dreikirchen | Dreikirchen | 1006 |
| | Niedererbach | Niedererbach | 966 |
| | | Hessen | <i>Teilsumme:</i> |
| | Elz | | |
| | Limburg (Lahn) | | |
| | | Summe: | 51166 |

Einzugsbereich des SPNV im Westerwaldkreis

Kriterium: Einzugsbereich 600m Luftlinie zum Bahnhof bzw. Haltepunkt
maximale Fußwegzeit 10 min, mittlere Fußwegzeit 7 min

| Bahnlinie Kursbuch- strecke | Haltestellen | Einzugsbereich | erreichbare Einwohner [Stand 30.06.2000] |
|-----------------------------------|--------------------------|----------------------------|--|
| 461 | Landkreis Altenkirchen | | |
| | Au | | |
| | Altenkirchen | | |
| | Ingelbach | Kroppach | 155 |
| | Westerwaldkreis | | |
| | Hattert | Hattert, Müschenbach | 492 |
| | Hachenburg | Hachenburg | 2211 |
| | Unnau-Korb | Unnau | 479 |
| | Nistertal/Bad Marienberg | Nistertal | 503 |
| | Büdingen | Nistertal | 503 |
| | Enspel | Enspel | 228 |
| | Rotenhain | Rotenhain, Stockum-Püschen | 184 |
| | Langenhahn | Langenhahn, Bellingen | 782 |
| | Westerburg | Westerburg | 1175 |
| Willmenrod | Willmenrod | 357 | |
| Berzhahn | Berzhahn | 528 | |
| | Hessen | <i>Teilsumme:</i> | 7596 |
| | Wilsenroth | | |
| | Hadamar | | |
| | Limburg (Lahn) | | |
| 629 | Westerwaldkreis | | |
| | Siershahn | Siershahn | 678 |
| | Wirges | Wirges | 1295 |
| | Dernbach | Dernbach | 2489 |
| | Montabaur | Montabaur | 2078 |
| | Goldhausen | Ruppach-Goldhausen | 882 |
| | Girod | Girod | 0 |
| | Steinefrenz | Steinefrenz | 0 |
| | Dreikirchen | Dreikirchen | 805 |
| | Niedererbach | Niedererbach | 966 |
| | | Hessen | <i>Teilsumme:</i> |
| | Elz | | |
| | Limburg (Lahn) | | |
| | | Summe***: | 16788 |

* 34,6 % von Unterlage 3, Seite 1

** 33,6 % von Unterlage 3, Seite 1

*** 34,1 % von Unterlage 3, Seite 1

Einzugsbereich des SPNV im Westerwaldkreis

Kriterium: Einzugsbereich 900m Luftlinie zum Bahnhof bzw. Haltepunkt
maximale Fußwegzeit 15 min, mittlere Fußwegzeit 10 min

| Bahnlinie Kursbuch- strecke | Haltestellen | Einzugsbereich | erreichbare Einwohner [Stand 30.06.2000] |
|-----------------------------------|--------------------------|----------------------------|--|
| 461 | Landkreis Altenkirchen | | |
| | Au | | |
| | Altenkirchen | | |
| | Ingelbach | Kroppach | 310 |
| | Westerwaldkreis | | |
| | Hattert | Hattert, Müschenbach | 895 |
| | Hachenburg | Hachenburg | 3316 |
| | Unnau-Korb | Unnau | 719 |
| | Nistertal/Bad Marienberg | Nistertal | 670 |
| | Büdingen | Nistertal | 670 |
| | Enspel | Enspel | 260 |
| | Rotenhain | Rotenhain, Stockum-Püschen | 838 |
| | Langenhahn | Langenhahn, Bellingen | 1417 |
| | Westerburg | Westerburg | 3526 |
| Willmenrod | Willmenrod | 625 | |
| Berzhahn | Berzhahn | 528 | |
| | Hessen | <i>Teilsumme:</i> | 13773 |
| | Wilsenroth | | |
| | Hadamar | | |
| | Limburg (Lahn) | | |
| 629 | Westerwaldkreis | | |
| | Siershahn | Siershahn | 1356 |
| | Wirges | Wirges | 2590 |
| | Dernbach | Dernbach | 2844 |
| | Montabaur | Montabaur | 4157 |
| | Goldhausen | Ruppach-Goldhausen | 1102 |
| | Girod | Girod | 1180 |
| | Steinefrenz | Steinefrenz | 0 |
| | Dreikirchen | Dreikirchen | 1006 |
| | Niedererbach | Niedererbach | 966 |
| | Hessen | <i>Teilsumme:</i> | 15201 |
| | Elz | | |
| | Limburg (Lahn) | | |
| | | Summe***: | 28973 |

* 62,7 % von Unterlage 3, Seite 1

** 55,6 % von Unterlage 3, Seite 1

*** 58,8 % von Unterlage 3, Seite 1

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1970 [abs.] | Bevölkerung 1987 [abs.] | Bevölkerung 1990 [abs.] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| <i>14301</i> | <i>VG Bad Marienberg (Ww)</i> | <i>15609</i> | <i>16612</i> | <i>17729</i> |
| 14301206 | Bad Marienberg (Ww), Stadt | 4697 | 5073 | 5537 |
| 14301211 | Bölsberg | 260 | 270 | 283 |
| 14301216 | Dreisbach | 387 | 506 | 539 |
| 14301222 | Fehl-Ritzhausen | 705 | 741 | 767 |
| 14301227 | Großseifen | 434 | 455 | 489 |
| 14301231 | Hahn bei Marienberg | 354 | 368 | 385 |
| 14301234 | Hardt | 360 | 349 | 363 |
| 14301243 | Hof | 1118 | 1180 | 1269 |
| 14301248 | Kirburg | 435 | 447 | 469 |
| 14301253 | Langenbach bei Kirburg | 613 | 709 | 760 |
| 14301255 | Lautzenbrücken | 322 | 340 | 375 |
| 14301264 | Mörlen | 467 | 512 | 531 |
| 14301270 | Neunkhausen | 770 | 827 | 885 |
| 14301277 | Nisterau | 707 | 738 | 801 |
| 14301279 | <u>Nistertal</u> | 1216 | 1141 | 1212 |
| 14301280 | Norken | 771 | 888 | 909 |
| 14301297 | Stockhausen-Ilfurth | 416 | 351 | 369 |
| 14301300 | <u>Unnau</u> | 1577 | 1717 | 1786 |
| <i>14302</i> | <i>VG Hachenburg</i> | <i>20052</i> | <i>20660</i> | <i>21567</i> |
| 14302202 | Alpenrod | 1166 | 1279 | 1338 |
| 14302204 | Astert | 212 | 217 | 241 |
| 14302205 | Atzelgift | 493 | 560 | 597 |
| 14302212 | Borod | 426 | 383 | 435 |
| 14302215 | Dreifelden | 212 | 198 | 272 |
| 14302223 | Gehlert | 519 | 485 | 480 |
| 14302225 | Giesenhausen | 291 | 290 | 297 |
| 14302229 | <u>Hachenburg, Stadt</u> | 4294 | 4600 | 4848 |
| 14302235 | <u>Hattert</u> | 1636 | 1627 | 1665 |
| 14302236 | Heimborn | 228 | 266 | 254 |
| 14302240 | Heuzert** | 153 | 162 | 156 |
| 14302241 | Höchstenbach | 639 | 638 | 665 |
| 14302250 | <u>Kroppach</u> | 524 | 562 | 587 |
| 14302252 | Kundert | 299 | 272 | 275 |
| 14302257 | Limbach | 411 | 392 | 386 |
| 14302258 | Linden** | 122 | 142 | 154 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1970 [abs.] | Bevölkerung 1987 [abs.] | Bevölkerung 1990 [abs.] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 14302259 | Lochum | 271 | 296 | 316 |
| 14302260 | Luckenbach | 445 | 473 | 512 |
| 14302261 | Marzhausen | 230 | 209 | 212 |
| 14302262 | Merkelbach | 364 | 424 | 415 |
| 14302265 | Mörsbach | 514 | 465 | 473 |
| 14302267 | Mudенbach | 738 | 691 | 701 |
| 14302268 | Mündersbach | 645 | 652 | 682 |
| 14302269 | <u>Müschenbach</u> | 929 | 984 | 1001 |
| 14302276 | Nister | 827 | 880 | 928 |
| 14302287 | Roßbach | 699 | 718 | 796 |
| 14302296 | Stein-Wingert** | 161 | 164 | 155 |
| 14302294 | Steinebach an der Wied | 559 | 647 | 707 |
| 14302299 | Streithausen | 593 | 520 | 524 |
| 14302301 | Wahlrod | 712 | 738 | 737 |
| 14302306 | Welkenbach** | 150 | 149 | 149 |
| 14302310 | Wied | 430 | 438 | 455 |
| 14302313 | Winkelbach** | 160 | 139 | 154 |
| <i>14303</i> | <i>VG Höhr-Grenzhausen</i> | <i>11939</i> | <i>12137</i> | <i>12666</i> |
| 14303030 | Hilgert | 1121 | 1247 | 1277 |
| 14303031 | Hillscheid | 2245 | 2472 | 2511 |
| 14303032 | Höhr-Grenzhausen, Stadt | 8396 | 8185 | 8644 |
| 14303040 | Kammerforst | 177 | 233 | 234 |
| <i>14304</i> | <i>VG Montabaur</i> | <i>29063</i> | <i>32987</i> | <i>34682</i> |
| 14304005 | Boden | 424 | 556 | 571 |
| 14304008 | Daubach | 262 | 351 | 359 |
| 14304013 | Eitelborn | 1791 | 2350 | 2481 |
| 14304020 | Gackenbach | 347 | 416 | 442 |
| 14304021 | <u>Girod</u> | 997 | 965 | 1042 |
| 14304023 | Görgeshausen | 605 | 648 | 663 |
| 14304024 | Großholbach | 592 | 698 | 768 |
| 14304026 | Heilberscheid | 436 | 499 | 518 |
| 14304027 | Heiligenroth | 1054 | 1270 | 1340 |
| 14304033 | Holler | 801 | 924 | 969 |
| 14304034 | Horbach | 471 | 545 | 578 |
| 14304036 | Hübingen | 352 | 426 | 453 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1970 [abs.] | Bevölkerung 1987 [abs.] | Bevölkerung 1990 [abs.] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 14304039 | Kadenbach | 885 | 1204 | 1252 |
| 14304048 | <u>Montabaur, Stadt</u> | 10380 | 10847 | 11433 |
| 14304051 | Nentershausen | 1522 | 1767 | 1841 |
| 14304052 | Neuhäusel | 1306 | 1636 | 1768 |
| 14304053 | Niederelbert | 1412 | 1593 | 1631 |
| 14304054 | <u>Niedererbach</u> | 725 | 788 | 840 |
| 14304055 | Nornborn | 499 | 594 | 619 |
| 14304057 | Oberelbert | 790 | 850 | 897 |
| 14304065 | <u>Ruppach-Goldhausen</u> | 1082 | 1081 | 1076 |
| 14304071 | Simmern | 890 | 1206 | 1255 |
| 14304072 | Stahlhofen | 453 | 524 | 550 |
| 14304077 | Untershausen | 299 | 395 | 426 |
| 14304079 | Welschneudorf | 688 | 854 | 910 |
| <i>14305</i> | <i>VG Ransbach-Baumbach</i> | <i>10327</i> | <i>12282</i> | <i>12777</i> |
| 14305001 | Alsbach | 508 | 564 | 571 |
| 14305006 | Breitenau | 503 | 550 | 601 |
| 14305007 | Caan | 375 | 429 | 473 |
| 14305009 | Deesen | 493 | 572 | 592 |
| 14305038 | Hundsorf | 279 | 290 | 303 |
| 14305050 | Nauort | 1550 | 1996 | 2098 |
| 14305059 | Oberhaid | 205 | 310 | 347 |
| 14305062 | Ransbach-Baumbach, Stadt | 5466 | 6264 | 6447 |
| 14305068 | Sessenbach | 387 | 437 | 450 |
| 14305082 | Wirscheid | 214 | 290 | 297 |
| 14305084 | Wittgert | 347 | 580 | 598 |
| <i>14306</i> | <i>VG Rennerod</i> | <i>14166</i> | <i>14264</i> | <i>15102</i> |
| 14306214 | Bretthausen** | 178 | 167 | 184 |
| 14306218 | Elsoff (Westerwald) | 813 | 889 | 912 |
| 14306237 | Hellenhahn-Schellenbg. | 1113 | 1134 | 1153 |
| 14306244 | Homberg** | 158 | 126 | 148 |
| 14306245 | Hüblingen | 307 | 262 | 271 |
| 14306246 | Irmtraut | 519 | 585 | 681 |
| 14306256 | Liebenscheid | 700 | 689 | 734 |
| 14306271 | Neunkirchen | 491 | 463 | 482 |
| 14306272 | Neustadt | 413 | 460 | 461 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1970 [abs.] | Bevölkerung 1987 [abs.] | Bevölkerung 1990 [abs.] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 14306274 | Niederroßbach | 647 | 641 | 683 |
| 14306278 | Nister-Möhrendorf | 273 | 277 | 284 |
| 14306282 | Oberrod | 602 | 663 | 726 |
| 14306283 | Oberroßbach | 322 | 325 | 331 |
| 14306285 | Rehe | 783 | 690 | 723 |
| 14306286 | Rennerod, Stadt | 3487 | 3484 | 3666 |
| 14306291 | Salzburg | 148 | 203 | 216 |
| 14306292 | Seck | 974 | 1044 | 1148 |
| 14306295 | Stein-Neukirch | 351 | 354 | 412 |
| 14306302 | Waigandshain** | 210 | 188 | 199 |
| 14306303 | Waldmühlen | 255 | 234 | 247 |
| 14306309 | Westernohe | 799 | 756 | 788 |
| 14306311 | Willingen | 325 | 321 | 337 |
| 14306315 | Zehnhausen b. Rennerod | 298 | 309 | 316 |
| <i>14307</i> | <i>VG Selters (Ww)</i> | <i>12034</i> | <i>12935</i> | <i>13783</i> |
| 14307015 | Ellenhausen | 238 | 236 | 251 |
| 14307221 | Ewighausen** | 166 | 153 | 160 |
| 14307018 | Freilingen | 524 | 551 | 585 |
| 14307019 | Freirachdorf | 559 | 564 | 567 |
| 14307022 | Goddert | 250 | 306 | 343 |
| 14307025 | Hartenfels | 649 | 718 | 776 |
| 14307029 | Herschbach | 2044 | 2333 | 2425 |
| 14307041 | Krümmel | 163 | 172 | 204 |
| 14307044 | Marienrachdorf | 703 | 726 | 757 |
| 14307045 | Maroth | 139 | 176 | 219 |
| 14307046 | Maxsain | 880 | 950 | 1000 |
| 14307056 | Nordhofen | 332 | 383 | 411 |
| 14307061 | Quirnbach | 264 | 360 | 411 |
| 14307064 | Rückeroth | 303 | 367 | 381 |
| 14307066 | Schenkelberg | 578 | 611 | 640 |
| 14307067 | Selters (Westerwald) | 2031 | 2084 | 2284 |
| 14307069 | Sessenhausen | 578 | 563 | 611 |
| 14307075 | Steinen | 189 | 209 | 220 |
| 14307078 | Vielbach | 416 | 430 | 473 |
| 14307305 | Weidenhahn | 574 | 555 | 510 |
| 14307085 | Wölferlingen | 454 | 488 | 555 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1970 [abs.] | Bevölkerung 1987 [abs.] | Bevölkerung 1990 [abs.] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| <i>14308</i> | <i>VG Wallmerod</i> | <i>11072</i> | <i>11738</i> | <i>12437</i> |
| 14308203 | Arnhöfen** | 137 | 135 | 147 |
| 14308208 | Berod bei Wallmerod | 403 | 451 | 471 |
| 14308210 | Bilkheim | 338 | 354 | 382 |
| 14308011 | <u>Dreikirchen</u> | 739 | 780 | 855 |
| 14308217 | Elbingen-Mähren | 413 | 403 | 420 |
| 14308220 | Ettinghausen | 197 | 220 | 244 |
| 14308232 | Hahn am See | 446 | 443 | 451 |
| 14308239 | Herschbach (Oww) | 729 | 758 | 794 |
| 14308037 | Hundsangen | 1466 | 1764 | 1840 |
| 14308251 | Kuhnhöfen** | 97 | 92 | 101 |
| 14308263 | Meudt | 1597 | 1513 | 1624 |
| 14308266 | Molsberg | 401 | 393 | 429 |
| 14308273 | Niederahr | 681 | 682 | 713 |
| 14308281 | Oberahr | 322 | 413 | 431 |
| 14308058 | Obererbach | 404 | 458 | 473 |
| 14308290 | Salz | 752 | 752 | 799 |
| 14308074 | <u>Steinefrenz</u> | 588 | 589 | 614 |
| 14308304 | Wallmerod | 791 | 904 | 1007 |
| 14308080 | Weroth | 432 | 502 | 511 |
| 14308316 | Zehnhausen bei Wallmerod** | 139 | 132 | 131 |
| <i>14309</i> | <i>VG Westerburg</i> | <i>19706</i> | <i>20108</i> | <i>21002</i> |
| 14309200 | Ailertchen | 574 | 540 | 584 |
| 14309207 | <u>Bellingen*</u> | 417 | 479 | 509 |
| 14309209 | <u>Berzhahn</u> | 427 | 430 | 443 |
| 14309213 | Brandscheid | 352 | 403 | 432 |
| 14309219 | <u>Enspel*</u> | 301 | 256 | 236 |
| 14309224 | Gemünden | 1090 | 1088 | 1112 |
| 14309226 | Girkenroth | 545 | 578 | 573 |
| 14309228 | Guckheim | 628 | 773 | 806 |
| 14309233 | Halbs | 290 | 280 | 285 |
| 14309230 | Härtlingen | 291 | 248 | 266 |
| 14309238 | Hergenroth | 294 | 341 | 355 |
| 14309242 | Höhn | 2805 | 2987 | 3080 |
| 14309247 | Kaden | 527 | 518 | 544 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1970 [abs.] | Bevölkerung 1987 [abs.] | Bevölkerung 1990 [abs.] |
|---------------------------|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 14309249 | Kölbigen | 741 | 797 | 794 |
| 14309254 | <u>Langenhahn</u> | 1142 | 1161 | 1236 |
| 14309284 | Pottum | 915 | 956 | 1054 |
| 14309288 | <u>Rotenhain*</u> | 402 | 409 | 422 |
| 14309289 | Rothenbach | 859 | 864 | 869 |
| 14309293 | Stahlhofen am Wiesensee | 177 | 244 | 256 |
| 14309298 | <u>Stockum-Püschen*</u> | 597 | 678 | 685 |
| 14309307 | Weltersburg | 209 | 232 | 264 |
| 14309308 | <u>Westerburg, Stadt</u> | 5258 | 4859 | 5159 |
| 14309312 | <u>Willmenrod</u> | 557 | 597 | 662 |
| 14309314 | Winnen | 308 | 390 | 376 |
| <i>14310</i> | <i>VG Wirges</i> | <i>17179</i> | <i>16940</i> | <i>17441</i> |
| 14310003 | Bannberscheid | 485 | 540 | 525 |
| 14310010 | <u>Dernbach (Westerwald)</u> | 2770 | 2514 | 2559 |
| 14310012 | Ebernhahn | 1323 | 1181 | 1230 |
| 14310028 | Helferskirchen | 760 | 849 | 941 |
| 14310042 | Leuterod | 650 | 648 | 695 |
| 14310047 | Mogendorf | 1108 | 1118 | 1200 |
| 14310049 | Moschheim | 647 | 620 | 607 |
| 14310275 | Niedersayn** | 167 | 179 | 197 |
| 14310060 | Ötzingen | 876 | 901 | 975 |
| 14310070 | <u>Siershahn</u> | 2617 | 2612 | 2629 |
| 14310073 | Staudt | 801 | 933 | 959 |
| 14310081 | <u>Wirges, Stadt</u> | 4975 | 4845 | 4924 |
| 143 | Westerwaldkreis | 161147 | 170663 | 179186 |

Legende:

* Anschluss durch Schulbus-Linien 70XX

** aufgrund der Bevölkerungszahl (< 200 EW) müssen diese Gemeinden nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden

Unnau Stadt oder Gemeinde mit Bahnhof oder Haltepunkt => Anschluß an SPNV

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1994 [abs.] | Bevölkerung 1995 [abs.] | Bevölkerung 31.12.99 [abs.] | Bevölkerung 30.06.01 [abs.] | Fläche [km ²] | Einwohner-dichte 1995 [EW/km ²] | Einwohner-dichte 1999 [EW/km ²] | Einwohner-dichte 2001 [EW/km ²] |
|---------------------------|--|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--|--|--|
| <i>14301</i> | <i>VG Bad Marienberg (Ww)</i> | <i>19096</i> | <i>19239</i> | <i>19827</i> | <i>19900</i> | <i>83,10</i> | <i>232</i> | <i>239</i> | <i>240</i> |
| 14301206 | Bad Marienberg (Ww), Stadt | 5731 | 5772 | 5865 | 5868 | 10,05 | 575 | 584 | 584 |
| 14301211 | Bölsberg | 288 | 281 | 277 | 280 | 1,46 | 193 | 190 | 192 |
| 14301216 | Dreisbach | 581 | 587 | 583 | 586 | 4,63 | 127 | 126 | 127 |
| 14301222 | Fehl-Ritzhausen | 819 | 816 | 825 | 829 | 4,02 | 203 | 206 | 207 |
| 14301227 | Großseifen | 594 | 587 | 570 | 571 | 1,52 | 387 | 375 | 376 |
| 14301231 | Hahn bei Marienberg | 412 | 426 | 463 | 465 | 2,20 | 194 | 211 | 212 |
| 14301234 | Hardt | 417 | 412 | 423 | 421 | 1,88 | 220 | 225 | 224 |
| 14301243 | Hof | 1342 | 1351 | 1320 | 1326 | 8,09 | 167 | 164 | 164 |
| 14301248 | Kirburg | 503 | 532 | 613 | 609 | 4,05 | 132 | 152 | 151 |
| 14301253 | Langenbach bei Kirburg | 926 | 953 | 1057 | 1070 | 5,50 | 174 | 193 | 195 |
| 14301255 | Lautzenbrücken | 393 | 397 | 422 | 418 | 4,28 | 93 | 99 | 98 |
| 14301264 | Mörlen | 563 | 570 | 589 | 597 | 3,07 | 186 | 192 | 195 |
| 14301270 | Neunkhausen | 993 | 981 | 1112 | 1136 | 7,89 | 125 | 141 | 144 |
| 14301277 | Nisterau | 862 | 878 | 928 | 944 | 3,20 | 275 | 290 | 295 |
| 14301279 | <u>Nistertal</u> | 1356 | 1341 | 1336 | 1340 | 3,90 | 344 | 343 | 344 |
| 14301280 | Norken | 1002 | 1003 | 1012 | 1019 | 5,99 | 168 | 169 | 171 |
| 14301297 | Stockhausen-Ilffurth | 435 | 455 | 506 | 505 | 3,24 | 141 | 157 | 156 |
| 14301300 | <u>Unnau</u> | 1879 | 1897 | 1926 | 1916 | 8,13 | 234 | 237 | 236 |
| <i>14302</i> | <i>VG Hachenburg</i> | <i>23173</i> | <i>23363</i> | <i>24300</i> | <i>24246</i> | <i>173,59</i> | <i>135</i> | <i>140</i> | <i>140</i> |
| 14302202 | Alpenrod | 1464 | 1494 | 1545 | 1543 | 12,15 | 123 | 128 | 127 |
| 14302204 | Astert | 272 | 261 | 241 | 248 | 2,39 | 110 | 101 | 104 |
| 14302205 | Atzelgift | 624 | 620 | 629 | 646 | 2,75 | 226 | 229 | 235 |
| 14302212 | Borod | 485 | 469 | 535 | 540 | 3,14 | 150 | 171 | 172 |
| 14302215 | Dreifelden | 297 | 295 | 312 | 305 | 5,10 | 58 | 62 | 60 |
| 14302223 | Gehlert | 523 | 535 | 591 | 582 | 5,19 | 104 | 114 | 113 |
| 14302225 | Giesenhausen | 342 | 338 | 354 | 350 | 4,88 | 70 | 73 | 72 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1994 [abs.] | Bevölkerung 1995 [abs.] | Bevölkerung 31.12.99 [abs.] | Bevölkerung 30.06.01 [abs.] | Fläche [km ²] | Einwohner- dichte 1995 [EW/km ²] | Einwohner- dichte 1999 [EW/km ²] | Einwohner- dichte 2001 [EW/km ²] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|--|--|--|
| 14302229 | <u>Hachenburg, Stadt</u> | 5245 | 5316 | 5541 | 5527 | 21,43 | 249 | 259 | 258 |
| 14302235 | <u>Hattert</u> | 1749 | 1758 | 1784 | 1777 | 11,52 | 153 | 155 | 155 |
| 14302236 | Heimborn | 272 | 267 | 281 | 281 | 3,74 | 72 | 76 | 76 |
| 14302240 | Heuzert** | 162 | 169 | 151 | 146 | 2,13 | 80 | 71 | 69 |
| 14302241 | Höchstenbach | 726 | 719 | 716 | 714 | 5,67 | 127 | 127 | 126 |
| 14302250 | <u>Kroppach</u> | 584 | 575 | 620 | 619 | 3,97 | 145 | 157 | 156 |
| 14302252 | Kundert | 263 | 266 | 282 | 279 | 3,14 | 85 | 90 | 89 |
| 14302257 | Limbach | 405 | 398 | 402 | 397 | 3,69 | 108 | 109 | 108 |
| 14302258 | Linden** | 157 | 158 | 162 | 158 | 2,51 | 63 | 65 | 63 |
| 14302259 | Lochum | 321 | 328 | 338 | 342 | 4,65 | 71 | 73 | 74 |
| 14302260 | Luckenbach | 577 | 593 | 637 | 635 | 3,60 | 165 | 177 | 177 |
| 14302261 | Marzhausen | 229 | 245 | 242 | 249 | 3,03 | 81 | 80 | 83 |
| 14302262 | Merkelbach | 421 | 420 | 424 | 433 | 2,55 | 165 | 167 | 170 |
| 14302265 | Mörsbach | 477 | 481 | 476 | 476 | 5,91 | 82 | 81 | 81 |
| 14302267 | Mudenbach | 765 | 782 | 822 | 810 | 4,78 | 164 | 172 | 170 |
| 14302268 | Mündersbach | 715 | 712 | 755 | 772 | 9,27 | 77 | 82 | 84 |
| 14302269 | <u>Müschenbach</u> | 1028 | 1038 | 1080 | 1080 | 3,50 | 297 | 309 | 309 |
| 14302276 | Nister | 1028 | 1013 | 1071 | 1068 | 5,40 | 188 | 199 | 198 |
| 14302287 | Roßbach | 893 | 916 | 944 | 923 | 7,47 | 123 | 127 | 124 |
| 14302296 | Stein-Wingert | 159 | 149 | 204 | 218 | 3,50 | 43 | 59 | 63 |
| 14302294 | Steinebach an der Wied | 744 | 795 | 799 | 798 | 8,30 | 96 | 97 | 97 |
| 14302299 | Streithausen | 597 | 609 | 611 | 612 | 3,92 | 156 | 156 | 157 |
| 14302301 | Wahlrod | 851 | 835 | 881 | 868 | 5,99 | 140 | 148 | 145 |
| 14302306 | Welkenbach** | 162 | 163 | 169 | 164 | 2,30 | 71 | 74 | 72 |
| 14302310 | Wied | 470 | 475 | 522 | 516 | 4,68 | 102 | 112 | 111 |
| 14302313 | Winkelbach** | 166 | 171 | 179 | 170 | 1,34 | 128 | 134 | 127 |
| 14303 | <i>VG Höhr-Grenzhausen</i> | 14098 | 14230 | 14405 | 14336 | 35,86 | 397 | 402 | 400 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1994 [abs.] | Bevölkerung 1995 [abs.] | Bevölkerung 31.12.99 [abs.] | Bevölkerung 30.06.01 [abs.] | Fläche [km ²] | Einwohner-dichte 1995 [EW/km ²] | Einwohner-dichte 1999 [EW/km ²] | Einwohner-dichte 2001 [EW/km ²] |
|---------------------------|--|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--|--|--|
| 14303030 | Hilgert | 1430 | 1403 | 1478 | 1467 | 4,57 | 308 | 324 | 322 |
| 14303031 | Hillscheid | 2644 | 2613 | 2709 | 2681 | 14,08 | 186 | 193 | 191 |
| 14303032 | Höhr-Grenzhausen, Stadt | 9770 | 9965 | 9953 | 9926 | 15,88 | 628 | 627 | 626 |
| 14303040 | Kammerforst | 254 | 249 | 265 | 262 | 1,33 | 188 | 200 | 197 |
| <i>14304</i> | <i>VG Montabaur</i> | <i>37136</i> | <i>37294</i> | <i>38514</i> | <i>38568</i> | <i>151,14</i> | <i>247</i> | <i>255</i> | <i>256</i> |
| 14304005 | Boden | 560 | 571 | 564 | 550 | 2,16 | 265 | 262 | 255 |
| 14304008 | Daubach | 399 | 404 | 428 | 430 | 2,51 | 161 | 171 | 172 |
| 14304013 | Eitelborn | 2642 | 2624 | 2643 | 2620 | 7,10 | 370 | 373 | 370 |
| 14304020 | Gackenbach | 525 | 527 | 564 | 571 | 4,75 | 111 | 119 | 121 |
| 14304021 | <u>Girod</u> | 1125 | 1132 | 1169 | 1180 | 7,46 | 152 | 157 | 159 |
| 14304023 | Görgeshausen | 710 | 659 | 723 | 720 | 3,24 | 204 | 224 | 223 |
| 14304024 | Großholbach | 819 | 819 | 861 | 870 | 3,91 | 210 | 221 | 223 |
| 14304026 | Heilberscheid | 556 | 572 | 636 | 637 | 6,37 | 90 | 100 | 100 |
| 14304027 | Heiligenroth | 1441 | 1441 | 1441 | 1435 | 6,01 | 240 | 240 | 239 |
| 14304033 | Holler | 1051 | 1055 | 1165 | 1182 | 4,54 | 233 | 257 | 261 |
| 14304034 | Horbach | 647 | 641 | 677 | 662 | 3,94 | 163 | 172 | 169 |
| 14304036 | Hübingen | 540 | 517 | 515 | 507 | 3,56 | 146 | 145 | 143 |
| 14304039 | Kadenbach | 1274 | 1275 | 1302 | 1314 | 4,45 | 287 | 293 | 296 |
| 14304048 | <u>Montabaur, Stadt</u> | 12238 | 12279 | 12482 | 12558 | 33,61 | 366 | 372 | 374 |
| 14304051 | Nentershausen | 2014 | 2052 | 2070 | 2056 | 7,55 | 272 | 275 | 273 |
| 14304052 | Neuhäusel | 1908 | 1957 | 2150 | 2141 | 1,67 | 1172 | 1288 | 1283 |
| 14304053 | Niederelbert | 1638 | 1653 | 1679 | 1669 | 10,26 | 162 | 164 | 163 |
| 14304054 | <u>Niedererbach</u> | 963 | 967 | 971 | 966 | 4,44 | 218 | 219 | 218 |
| 14304055 | Nornborn | 625 | 630 | 743 | 768 | 4,00 | 158 | 186 | 192 |
| 14304057 | Oberelbert | 965 | 951 | 980 | 977 | 3,45 | 276 | 285 | 284 |
| 14304065 | <u>Ruppach-Goldhausen</u> | 1049 | 1054 | 1094 | 1102 | 4,41 | 240 | 249 | 250 |
| 14304071 | Simmern | 1483 | 1509 | 1506 | 1502 | 9,08 | 167 | 166 | 166 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1994 [abs.] | Bevölkerung 1995 [abs.] | Bevölkerung 31.12.99 [abs.] | Bevölkerung 30.06.01 [abs.] | Fläche [km ²] | Einwohner-dichte 1995 [EW/km ²] | Einwohner-dichte 1999 [EW/km ²] | Einwohner-dichte 2001 [EW/km ²] |
|---------------------------|--|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--|--|--|
| 14304072 | Stahlhofen | 588 | 587 | 632 | 625 | 2,98 | 197 | 213 | 210 |
| 14304077 | Untershausen | 468 | 496 | 537 | 532 | 1,92 | 259 | 280 | 278 |
| 14304079 | Welschneudorf | 908 | 922 | 982 | 994 | 7,77 | 119 | 127 | 128 |
| <i>14305</i> | <i>VG Ransbach-Baumbach</i> | <i>13686</i> | <i>13730</i> | <i>14273</i> | <i>14386</i> | <i>49,77</i> | <i>276</i> | <i>287</i> | <i>290</i> |
| 14305001 | Alsbach | 572 | 564 | 573 | 601 | 4,77 | 119 | 121 | 126 |
| 14305006 | Breitenau | 623 | 611 | 667 | 669 | 6,06 | 101 | 111 | 111 |
| 14305007 | Caan | 535 | 543 | 599 | 600 | 3,45 | 158 | 174 | 174 |
| 14305009 | Deesen | 615 | 619 | 657 | 654 | 3,40 | 183 | 194 | 193 |
| 14305038 | Hundsdorf | 324 | 326 | 364 | 383 | 1,40 | 233 | 260 | 274 |
| 14305050 | Nauort | 2229 | 2242 | 2338 | 2363 | 6,42 | 350 | 365 | 369 |
| 14305059 | Oberhaid | 434 | 428 | 462 | 411 | 1,92 | 223 | 241 | 215 |
| 14305062 | Ransbach-Baumbach, Stadt | 6930 | 6993 | 7144 | 7238 | 12,14 | 577 | 589 | 597 |
| 14305068 | Sessenbach | 504 | 494 | 533 | 526 | 2,79 | 178 | 192 | 189 |
| 14305082 | Wirscheid | 311 | 312 | 310 | 308 | 2,68 | 117 | 116 | 115 |
| 14305084 | Wittgert | 609 | 598 | 626 | 633 | 4,74 | 127 | 133 | 134 |
| <i>14306</i> | <i>VG Rennerod</i> | <i>16345</i> | <i>16300</i> | <i>16941</i> | <i>16997</i> | <i>133,06</i> | <i>123</i> | <i>128</i> | <i>128</i> |
| 14306214 | Bretthausen** | 210 | 209 | 188 | 198 | 3,39 | 62 | 56 | 59 |
| 14306218 | Elsoff (Westerwald) | 973 | 959 | 1005 | 993 | 9,44 | 102 | 107 | 106 |
| 14306237 | Hellenhahn-Schellenbg. | 1175 | 1182 | 1269 | 1267 | 7,28 | 163 | 175 | 175 |
| 14306244 | Homburg** | 185 | 175 | 168 | 160 | 2,16 | 82 | 78 | 75 |
| 14306245 | Hüblingen | 302 | 292 | 313 | 311 | 4,50 | 65 | 70 | 70 |
| 14306246 | Irmtraut | 757 | 758 | 824 | 821 | 4,52 | 168 | 183 | 182 |
| 14306256 | Liebenscheid | 780 | 780 | 878 | 869 | 10,56 | 74 | 84 | 83 |
| 14306271 | Neunkirchen | 527 | 507 | 526 | 526 | 6,61 | 77 | 80 | 80 |
| 14306272 | Neustadt | 518 | 523 | 514 | 529 | 2,80 | 187 | 184 | 189 |
| 14306274 | Niederroßbach | 801 | 795 | 819 | 833 | 4,39 | 182 | 187 | 190 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1994 [abs.] | Bevölkerung 1995 [abs.] | Bevölkerung 31.12.99 [abs.] | Bevölkerung 30.06.01 [abs.] | Fläche [km ²] | Einwohner- dichte 1995 [EW/km ²] | Einwohner- dichte 1999 [EW/km ²] | Einwohner- dichte 2001 [EW/km ²] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|--|--|--|
| 14306278 | Nister-Möhrendorf | 313 | 308 | 311 | 316 | 2,97 | 104 | 105 | 107 |
| 14306282 | Oberrod | 746 | 729 | 735 | 734 | 6,72 | 109 | 110 | 110 |
| 14306283 | Oberroßbach | 332 | 326 | 327 | 325 | 2,81 | 117 | 117 | 116 |
| 14306285 | Rehe | 757 | 772 | 946 | 966 | 7,41 | 105 | 128 | 131 |
| 14306286 | Rennerod, Stadt | 3941 | 3966 | 3922 | 3933 | 18,14 | 219 | 217 | 217 |
| 14306291 | Salzburg | 239 | 244 | 243 | 242 | 2,30 | 107 | 106 | 106 |
| 14306292 | Seck | 1271 | 1258 | 1280 | 1285 | 8,62 | 146 | 149 | 150 |
| 14306295 | Stein-Neukirch | 459 | 469 | 483 | 476 | 7,15 | 66 | 68 | 67 |
| 14306302 | Waigandshain | 197 | 201 | 227 | 231 | 4,05 | 50 | 57 | 58 |
| 14306303 | Waldmühlen | 302 | 308 | 355 | 360 | 3,10 | 100 | 115 | 117 |
| 14306309 | Westernohe | 906 | 899 | 933 | 955 | 7,50 | 120 | 125 | 128 |
| 14306311 | Willingen | 325 | 309 | 325 | 325 | 3,68 | 84 | 89 | 89 |
| 14306315 | Zehnhausen b. Rennerod | 329 | 331 | 350 | 342 | 2,96 | 112 | 119 | 116 |
| <i>14307</i> | <i>VG Selters (Ww)</i> | <i>15063</i> | <i>15148</i> | <i>16382</i> | <i>16437</i> | <i>111,18</i> | <i>137</i> | <i>148</i> | <i>148</i> |
| 14307015 | Ellenhausen | 268 | 271 | 283 | 286 | 1,90 | 143 | 149 | 151 |
| 14307221 | Ewighausen** | 163 | 170 | 197 | 202 | 2,55 | 67 | 78 | 80 |
| 14307018 | Freilingen | 670 | 683 | 714 | 716 | 3,67 | 187 | 195 | 196 |
| 14307019 | Freirachdorf | 635 | 634 | 658 | 671 | 4,28 | 149 | 154 | 157 |
| 14307022 | Goddert | 387 | 385 | 421 | 413 | 2,39 | 162 | 177 | 173 |
| 14307025 | Hartenfels | 836 | 840 | 878 | 869 | 8,15 | 104 | 108 | 107 |
| 14307029 | Herschbach | 2585 | 2596 | 2840 | 2849 | 15,74 | 165 | 181 | 182 |
| 14307041 | Krümmel | 239 | 245 | 333 | 338 | 2,20 | 112 | 152 | 154 |
| 14307044 | Marienrachdorf | 826 | 852 | 980 | 991 | 5,04 | 170 | 195 | 197 |
| 14307045 | Maroth | 200 | 200 | 237 | 233 | 3,43 | 59 | 70 | 68 |
| 14307046 | Maxsain | 1088 | 1093 | 1093 | 1081 | 13,51 | 81 | 81 | 81 |
| 14307056 | Nordhofen | 439 | 434 | 520 | 534 | 3,86 | 113 | 135 | 139 |
| 14307061 | Quirnbach | 465 | 466 | 465 | 468 | 3,08 | 152 | 151 | 152 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1994 [abs.] | Bevölkerung 1995 [abs.] | Bevölkerung 31.12.99 [abs.] | Bevölkerung 30.06.01 [abs.] | Fläche [km ²] | Einwohner- dichte 1995 [EW/km ²] | Einwohner- dichte 1999 [EW/km ²] | Einwohner- dichte 2001 [EW/km ²] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|--|--|--|
| 14307064 | Rückeroth | 391 | 399 | 451 | 451 | 3,47 | 115 | 130 | 130 |
| 14307066 | Schenkelberg | 696 | 689 | 705 | 709 | 3,52 | 196 | 201 | 202 |
| 14307067 | Selters (Westerwald) | 2447 | 2455 | 2755 | 2773 | 8,71 | 282 | 317 | 319 |
| 14307069 | Sessenhausen | 803 | 796 | 936 | 925 | 5,45 | 147 | 172 | 170 |
| 14307075 | Steinen | 218 | 213 | 210 | 216 | 4,20 | 51 | 50 | 52 |
| 14307078 | Vielbach | 534 | 539 | 565 | 575 | 4,55 | 119 | 125 | 127 |
| 14307305 | Weidenhahn | 581 | 588 | 566 | 563 | 3,25 | 181 | 175 | 174 |
| 14307085 | Wölferlingen | 592 | 600 | 575 | 574 | 8,23 | 73 | 70 | 70 |
| 14308 | <i>VG Wallmerod</i> | <i>12942</i> | <i>13022</i> | <i>14415</i> | <i>14406</i> | <i>82,93</i> | <i>158</i> | <i>174</i> | <i>174</i> |
| 14308203 | Arnshöfen** | 154 | 152 | 174 | 169 | 2,94 | 52 | 60 | 58 |
| 14308208 | Berod bei Wallmerod | 500 | 506 | 525 | 525 | 3,92 | 130 | 134 | 134 |
| 14308210 | Bilkheim | 399 | 403 | 463 | 487 | 2,65 | 153 | 175 | 184 |
| 14308011 | <u>Dreikirchen</u> | 867 | 864 | 994 | 1006 | 3,70 | 234 | 269 | 272 |
| 14308501 | Elbingen (seit 01.01.1994) | | | 284 | 279 | 1,95 | 0 | 147 | 144 |
| 14308220 | Ettinghausen | 229 | 229 | 300 | 301 | 2,38 | 97 | 127 | 127 |
| 14308232 | Hahn am See | 453 | 457 | 455 | 462 | 3,69 | 124 | 124 | 126 |
| 14308239 | Herschbach (Oww) | 848 | 858 | 939 | 936 | 4,63 | 186 | 203 | 203 |
| 14308037 | Hundsangen | 1976 | 1969 | 2023 | 2015 | 7,63 | 259 | 266 | 265 |
| 14308251 | Kuhnshöfen** | 128 | 148 | 175 | 174 | 1,68 | 89 | 105 | 104 |
| 14308502 | Mähren (seit 01.01.1994) | | | 229 | 238 | 1,95 | | 118 | 123 |
| 14308263 | Meudt | 1786 | 1769 | 1841 | 1842 | 14,70 | 121 | 126 | 126 |
| 14308266 | Molsberg | 447 | 448 | 454 | 460 | 3,65 | 123 | 125 | 127 |
| 14308273 | Niederahr | 768 | 770 | 795 | 805 | 4,03 | 192 | 198 | 200 |
| 14308281 | Oberahr | 492 | 499 | 555 | 568 | 4,27 | 117 | 130 | 134 |
| 14308058 | Obererbach | 504 | 512 | 520 | 512 | 2,60 | 197 | 200 | 197 |
| 14308290 | Salz | 893 | 895 | 920 | 914 | 4,96 | 181 | 186 | 185 |
| 14308074 | <u>Steinefrenz</u> | 665 | 663 | 746 | 740 | 4,86 | 137 | 154 | 153 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde- schlüssel- nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1994 [abs.] | Bevölkerung 1995 [abs.] | Bevölkerung 31.12.99 [abs.] | Bevölkerung 30.06.01 [abs.] | Fläche [km ²] | Einwohner- dichte 1995 [EW/km ²] | Einwohner- dichte 1999 [EW/km ²] | Einwohner- dichte 2001 [EW/km ²] |
|-----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|--|--|--|
| 14308304 | Wallmerod | 1170 | 1198 | 1284 | 1224 | 2,66 | 451 | 483 | 461 |
| 14308080 | Weroth | 532 | 546 | 585 | 591 | 2,52 | 217 | 233 | 235 |
| 14308316 | Zehnhausen b. Wallmerod** | 131 | 136 | 154 | 158 | 1,57 | 87 | 99 | 101 |
| 14309 | VG Westerburg | 22754 | 22855 | 23496 | 23547 | 111,49 | 205 | 211 | 212 |
| 14309200 | Ailertchen | 622 | 594 | 645 | 637 | 5,58 | 107 | 116 | 115 |
| 14309207 | <u>Bellingen*</u> | 552 | 551 | 602 | 591 | 4,27 | 130 | 141 | 139 |
| 14309209 | <u>Berzhahn</u> | 548 | 543 | 538 | 528 | 3,26 | 167 | 166 | 162 |
| 14309213 | Brandscheid | 482 | 484 | 499 | 512 | 3,05 | 159 | 164 | 168 |
| 14309219 | <u>Enspel*</u> | 252 | 248 | 257 | 260 | 1,45 | 172 | 178 | 180 |
| 14309224 | Gemünden | 1174 | 1162 | 1126 | 1124 | 5,19 | 224 | 217 | 217 |
| 14309226 | Girkenroth | 568 | 570 | 642 | 636 | 2,77 | 206 | 232 | 230 |
| 14309228 | Guckheim | 864 | 863 | 912 | 904 | 3,76 | 230 | 243 | 241 |
| 14309233 | Halbs | 287 | 287 | 337 | 335 | 2,12 | 136 | 159 | 159 |
| 14309230 | Härtlingen | 336 | 341 | 400 | 406 | 3,20 | 107 | 125 | 127 |
| 14309238 | Hergenroth | 398 | 397 | 435 | 436 | 1,89 | 211 | 231 | 231 |
| 14309242 | Höhn | 3233 | 3225 | 3205 | 3190 | 13,69 | 236 | 235 | 234 |
| 14309247 | Kaden | 592 | 595 | 641 | 622 | 2,25 | 265 | 285 | 277 |
| 14309249 | Kölbingen | 908 | 926 | 1070 | 1105 | 4,07 | 228 | 263 | 272 |
| 14309254 | <u>Langenhahn</u> | 1402 | 1389 | 1410 | 1416 | 5,76 | 242 | 245 | 246 |
| 14309284 | Pottum | 1072 | 1060 | 1054 | 1057 | 4,36 | 244 | 242 | 243 |
| 14309288 | <u>Rotenhain*</u> | 466 | 465 | 467 | 496 | 4,13 | 113 | 114 | 121 |
| 14309289 | Rothenbach | 867 | 873 | 872 | 891 | 6,72 | 130 | 130 | 133 |
| 14309293 | Stahlhofen am Wiesensee | 317 | 373 | 396 | 390 | 2,42 | 155 | 164 | 162 |
| 14309298 | <u>Stockum-Püschchen*</u> | 726 | 716 | 746 | 737 | 3,53 | 203 | 212 | 209 |
| 14309307 | Weltersburg | 267 | 267 | 260 | 264 | 2,66 | 101 | 98 | 100 |
| 14309308 | <u>Westerburg, Stadt</u> | 5653 | 5766 | 5839 | 5877 | 18,47 | 313 | 317 | 319 |
| 14309312 | <u>Willmenrod</u> | 724 | 715 | 718 | 714 | 3,63 | 197 | 198 | 197 |

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | Bevölkerung 1994 [abs.] | Bevölkerung 1995 [abs.] | Bevölkerung 31.12.99 [abs.] | Bevölkerung 30.06.01 [abs.] | Fläche [km ²] | Einwohner-dichte 1995 [EW/km ²] | Einwohner-dichte 1999 [EW/km ²] | Einwohner-dichte 2001 [EW/km ²] |
|---------------------------|--|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------|---|---|---|
| 14309314 | Winnen | 444 | 445 | 425 | 419 | 3,26 | 137 | 131 | 129 |
| 14310 | VG Wirges | 18435 | 18474 | 18882 | 18884 | 56,67 | 326 | 334 | 334 |
| 14310003 | Bannberscheid | 557 | 597 | 579 | 581 | 2,01 | 298 | 289 | 290 |
| 14310010 | <u>Dernbach (Westerwald)</u> | 2668 | 2696 | 2836 | 2844 | 8,73 | 309 | 325 | 326 |
| 14310012 | Ebernhahn | 1266 | 1257 | 1251 | 1236 | 3,33 | 378 | 376 | 372 |
| 14310028 | Helferskirchen | 1053 | 1062 | 1121 | 1097 | 5,00 | 213 | 225 | 220 |
| 14310042 | Leuterod | 713 | 701 | 732 | 755 | 3,91 | 180 | 188 | 194 |
| 14310047 | Mogendorf | 1233 | 1228 | 1192 | 1201 | 4,24 | 290 | 282 | 284 |
| 14310049 | Moschheim | 699 | 714 | 689 | 689 | 3,44 | 208 | 201 | 201 |
| 14310275 | Niedersayn** | 211 | 209 | 211 | 217 | 2,82 | 75 | 75 | 77 |
| 14310060 | Ötzingen | 1111 | 1122 | 1340 | 1339 | 5,98 | 188 | 225 | 224 |
| 14310070 | <u>Siershahn</u> | 2684 | 2677 | 2717 | 2712 | 4,43 | 605 | 614 | 613 |
| 14310073 | Staudt | 1037 | 1041 | 1045 | 1033 | 2,65 | 393 | 395 | 390 |
| 14310081 | <u>Wirges, Stadt</u> | 5203 | 5170 | 5169 | 5180 | 10,13 | 511 | 511 | 512 |
| 143 | Westerwaldkreis | 192.728 | 193.655 | 201.435 | 201.707 | 988,79 | 191 | 192 | 192 |

Legende:

* Anschluss durch Schulbus-Linien 70XX

** aufgrund der Bevölkerungszahl (< 200 EW) müssen diese Gemeinden nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden

Unnau Stadt oder Gemeinde mit Bahnhof oder Haltepunkt => Anschluß an SPNV

Einwohnerprognose für den Westerwaldkreis:

216.661 EW im Jahr 2008 [Quelle: Planungsgemeinschaft Mittelrhein/Westerwald]

ÖPNV-Qualitätsstufe im Westerwaldkreis

Bestimmung der Qualitätsstufe (Level of Service - LOS) über Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | 1987 | | | | 1995 | | | | LOS | 30.06.00 | | | | LOS | Entwicklung | Anmerkung |
|---------------------------|--|-----------|------------|----------|--------------|-----------|------------|----------|--------------|-----|-----------|------------|----------|--------------|-----|-------------|----------------|
| | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | | |
| 14301 | VG Bad Marienberg (Ww) | 16612 | | | | 19239 | 10617 | | 552 | | 19900 | 11387 | | 572 | | | |
| 14301206 | Bad Marienberg (Ww), Stadt | 5073 | 2647 | 3197 | 522 | 5772 | 3295 | 3849 | 571 | B | 5868 | 3341 | 3994 | 570 | B | | |
| 14301211 | Bölsberg | 270 | 142 | 166 | 526 | 281 | 161 | .A | 573 | D | 280 | 159 | .A | 568 | D | | |
| 14301216 | Dreisbach | 506 | 235 | 298 | 465 | 587 | 303 | .A | 517 | C | 586 | 331 | .A | 565 | C | | |
| 14301222 | Fehl-Ritzhausen | 741 | 332 | 458 | 449 | 816 | 445 | 597 | 546 | C | 829 | 495 | 687 | 598 | C | | |
| 14301227 | Großseifen | 455 | 230 | 257 | 506 | 587 | 286 | 325 | 488 | B | 571 | 318 | .A | 557 | C | - | |
| 14301231 | Hahn bei Marienberg | 368 | 179 | 237 | 487 | 426 | 242 | .A | 569 | D | 465 | 256 | 322 | 551 | D | | |
| 14301234 | Hardt | 349 | 197 | 255 | 565 | 412 | 234 | .A | 568 | D | 421 | 244 | 309 | 580 | D | | |
| 14301243 | Hof | 1180 | 560 | 811 | 475 | 1351 | 774 | 1049 | 573 | B | 1326 | 804 | 1127 | 607 | B | = | |
| 14301248 | Kirburg | 447 | 239 | 309 | 535 | 532 | 303 | .A | 570 | C | 609 | 375 | .A | 616 | D | - | |
| 14301253 | Langenbach bei Kirburg | 709 | 336 | 493 | 474 | 953 | 452 | 595 | 475 | B | 1070 | 507 | 666 | 474 | B | | |
| 14301255 | Lautzenbrücken | 340 | 157 | 199 | 462 | 397 | 209 | .A | 527 | D | 418 | 229 | 285 | 548 | D | | |
| 14301264 | Mörten | 512 | 246 | 273 | 481 | 570 | 274 | 319 | 481 | B | 597 | 300 | 377 | 503 | C | - | |
| 14301270 | Neunkhausen | 827 | 434 | 612 | 525 | 981 | 567 | 737 | 578 | C | 1136 | 641 | 864 | 565 | C | | |
| 14301277 | Nisterau | 738 | 364 | 464 | 494 | 878 | 453 | 559 | 516 | C | 944 | 548 | 684 | 581 | C | | |
| 14301279 | Nistertal | 1141 | 579 | 686 | 508 | 1341 | 756 | 917 | 564 | B | 1340 | 820 | 1023 | 612 | B | | |
| 14301280 | Norken | 888 | 470 | 595 | 530 | 1003 | 583 | .A | 582 | B | 1019 | 647 | 837 | 635 | C | - | |
| 14301297 | Stockhausen-Ilfurth | 351 | 167 | 223 | 476 | 455 | 228 | .A | 502 | D | 505 | 258 | .A | 511 | C | + | |
| 14301300 | Unnau | 1717 | 891 | 1098 | 519 | 1897 | 1052 | 1275 | 555 | B | 1916 | 1114 | 1404 | 582 | B | = | |
| 14302 | VG Hachenburg | 20660 | | | | 23363 | 13194 | | 565 | | 24246 | 14258 | | 588 | | | |
| 14302202 | Alpenrod | 1279 | 617 | 756 | 483 | 1494 | 783 | 956 | 525 | B | 1543 | 921 | .A | 597 | B | | |
| 14302204 | Astert | 217 | 96 | 128 | 443 | 261 | 152 | 183 | 583 | D | 248 | 133 | 170 | 537 | E | - | |
| 14302205 | Atzelgift | 560 | 279 | 332 | 499 | 620 | 367 | 423 | 592 | C | 646 | 383 | .A | 593 | C | | |
| 14302212 | Borod | 383 | 186 | 247 | 486 | 469 | 258 | .A | 551 | D | 540 | 278 | 370 | 515 | C | + | |
| 14302215 | Dreifelden | 198 | 82 | 114 | 415 | 295 | 127 | 157 | 431 | D | 305 | 128 | .A | 420 | D | | WW-Minimum |
| 14302223 | Gehlert | 485 | 242 | 332 | 499 | 535 | 281 | 373 | 526 | C | 582 | 333 | 460 | 573 | C | | |
| 14302225 | Giesenhausen | 290 | 134 | 192 | 463 | 338 | 191 | .A | 566 | D | 350 | 226 | .A | 646 | E | - | +12 EW +35 Pkw |
| 14302229 | Hachenburg, Stadt | 4600 | 2428 | 2923 | 528 | 5316 | 3077 | 3659 | 579 | B | 5527 | 3320 | 4059 | 601 | B | | |
| 14302235 | Hattert | 1627 | 816 | 1066 | 502 | 1758 | 993 | .A | 565 | B | 1777 | 1031 | 1327 | 581 | B | | |
| 14302236 | Heimborn | 266 | 133 | 185 | 501 | 267 | 179 | 236 | 671 | E | 281 | 182 | .A | 648 | E | | |
| 14302240 | Heuzert** | 162 | 78 | 117 | 482 | 169 | 82 | 124 | 486 | E | 146 | 83 | .A | 569 | E | | |
| 14302241 | Höchstebach | 638 | 361 | 439 | 566 | 719 | 422 | 526 | 587 | C | 714 | 441 | .A | 618 | D | - | |
| 14302250 | Kroppach | 562 | 278 | 386 | 495 | 575 | 354 | 445 | 616 | D | 619 | 394 | 493 | 637 | D | | |
| 14302252 | Kundert | 272 | 159 | 222 | 585 | 266 | 178 | .A | 670 | E | 279 | 177 | 251 | 635 | E | | |
| 14302257 | Limbach | 392 | 189 | 231 | 483 | 398 | 207 | 254 | 521 | D | 397 | 224 | 271 | 565 | D | | |
| 14302258 | Linden** | 142 | 80 | 115 | 564 | 158 | 88 | .A | 557 | E | 158 | 91 | .A | 576 | E | = | |

ÖPNV-Qualitätsstufe im Westerwaldkreis

Bestimmung der Qualitätsstufe (Level of Service - LOS) über Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | 1987 | | | | 1995 | | | | LOS | 30.06.00 | | | | LOS | Entwicklung | Anmerkung |
|---------------------------|--|-----------|------------|----------|--------------|-----------|------------|----------|--------------|-----|-----------|------------|----------|--------------|-----|-------------|-----------------|
| | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | | |
| 14302259 | Lochum | 296 | 144 | 204 | 487 | 328 | 197 | .A | 601 | E | 342 | 234 | .A | 685 | E | | |
| 14302260 | Luckenbach | 473 | 239 | 294 | 506 | 593 | 325 | .A | 549 | C | 635 | 369 | .A | 582 | C | | |
| 14302261 | Marzhausen | 209 | 103 | 158 | 493 | 245 | 127 | .A | 519 | E | 249 | 150 | .A | 603 | F | - | |
| 14302262 | Merkelbach | 424 | 197 | 236 | 465 | 420 | 253 | 295 | 603 | E | 433 | 253 | 301 | 585 | D | + | |
| 14302265 | Mörsbach | 465 | 241 | 369 | 519 | 481 | 277 | .A | 576 | D | 476 | 304 | 434 | 639 | E | - | |
| 14302267 | Mudenbach | 691 | 338 | 422 | 490 | 782 | 423 | 525 | 541 | C | 810 | 438 | .A | 541 | C | | |
| 14302268 | Mündersbach | 652 | 357 | 458 | 548 | 712 | 400 | 508 | 562 | C | 772 | 447 | .A | 580 | C | | |
| 14302269 | Müschelbach | 984 | 539 | 667 | 548 | 1038 | 585 | 718 | 564 | B | 1080 | 613 | .A | 568 | B | | |
| 14302276 | Nister | 880 | 444 | 506 | 505 | 1013 | 553 | 625 | 546 | B | 1068 | 621 | .A | 582 | B | | |
| 14302287 | Roßbach | 718 | 363 | 467 | 506 | 916 | 490 | .A | 535 | C | 923 | 516 | .A | 560 | C | | |
| 14302296 | Stein-Wingert | 164 | 91 | 127 | 555 | 149 | 114 | .A | 766 | G | 218 | 125 | .A | 574 | E | + | |
| 14302294 | Steinebach an der Wied | 647 | 345 | 440 | 534 | 795 | 462 | 574 | 582 | C | 798 | 500 | 634 | 627 | D | - | |
| 14302299 | Streithausen | 520 | 260 | 293 | 501 | 609 | 312 | 349 | 513 | C | 612 | 327 | 380 | 535 | C | | |
| 14302301 | Wahlrod | 738 | 367 | 465 | 498 | 835 | 441 | 548 | 529 | C | 868 | 530 | 688 | 611 | D | - | |
| 14302306 | Welkenbach** | 149 | 91 | 123 | 611 | 163 | 105 | .A | 645 | F | 164 | 105 | .A | 641 | F | | |
| 14302310 | Wied | 438 | 239 | 296 | 546 | 475 | 288 | 361 | 607 | E | 516 | 285 | 361 | 553 | C | + | |
| 14302313 | Winkelbach** | 139 | 98 | 123 | 706 | 171 | 103 | 127 | 603 | F | 170 | 96 | 122 | 565 | E | + | - 7 Pkw |
| 14303 | VG Höhr-Grenzhausen | 12137 | | | | 14230 | 7505 | | 527 | | 14336 | 7934 | | 553 | | | |
| 14303030 | Hilgert | 1247 | 702 | 797 | 563 | 1403 | 821 | 967 | 586 | B | 1467 | 871 | .A | 594 | B | | |
| 14303031 | Hillscheid | 2472 | 1280 | 1420 | 518 | 2613 | 1528 | 1762 | 585 | B | 2681 | 1645 | .A | 614 | B | = | |
| 14303032 | Höhr-Grenzhausen, Stadt | 8185 | 3775 | 4259 | 462 | 9965 | 4998 | .A | 502 | A | 9926 | 5247 | .A | 529 | B | - | -39 Ew +249 Pkw |
| 14303040 | Kammerforst | 233 | 130 | 149 | 558 | 249 | 158 | 177 | 635 | F | 262 | 171 | .A | 653 | E | + | |
| 14304 | VG Montabaur | 32987 | | | | 37294 | 20944 | | 562 | | 38568 | 22847 | | 592 | | | |
| 14304005 | Boden | 556 | 274 | 359 | 493 | 571 | 324 | 418 | 568 | C | 550 | 350 | .A | 637 | D | - | -21 Ew +26 Pkw |
| 14304008 | Daubach | 351 | 173 | 192 | 493 | 404 | 243 | 277 | 602 | E | 430 | 274 | .A | 638 | E | | |
| 14304013 | Eitelborn | 2350 | 1169 | 1272 | 498 | 2624 | 1408 | 1553 | 537 | B | 2620 | 1460 | .A | 558 | B | | |
| 14304020 | Gackenbach | 416 | 192 | 229 | 462 | 527 | 289 | .A | 549 | C | 571 | 327 | .A | 573 | C | | |
| 14304021 | Girod | 965 | 465 | 549 | 482 | 1132 | 602 | .A | 532 | B | 1180 | 688 | .A | 584 | B | | |
| 14304023 | Görgeshausen | 648 | 337 | 386 | 521 | 659 | 402 | 463 | 611 | D | 720 | 481 | 583 | 669 | D | | |
| 14304024 | Großholbach | 698 | 325 | 368 | 466 | 819 | 427 | 495 | 522 | C | 870 | 504 | 575 | 580 | C | | |
| 14304026 | Heilberscheid | 499 | 235 | 271 | 471 | 572 | 295 | .A | 516 | C | 637 | 370 | .A | 581 | C | | |
| 14304027 | Heiligenroth | 1270 | 683 | 830 | 538 | 1441 | 840 | 999 | 583 | B | 1435 | 901 | .A | 628 | B | | |
| 14304033 | Holler | 924 | 500 | 567 | 542 | 1055 | 547 | 672 | 519 | B | 1182 | 645 | 806 | 546 | B | | |
| 14304034 | Horbach | 545 | 240 | 280 | 441 | 641 | 311 | 365 | 486 | C | 662 | 324 | .A | 490 | B | = | Altenheim |
| 14304036 | Hübingen | 426 | 200 | 233 | 470 | 517 | 286 | .A | 554 | C | 507 | 302 | .A | 596 | C | | |

ÖPNV-Qualitätsstufe im Westerwaldkreis

Bestimmung der Qualitätsstufe (Level of Service - LOS) über Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | 1987 | | | | 1995 | | | | LOS | 30.06.00 | | | | LOS | Entwicklung | Anmerkung |
|---------------------------|--|-----------|------------|----------|--------------|-----------|------------|----------|--------------|-----|-----------|------------|----------|--------------|-----|-------------|-----------|
| | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | | |
| 14304039 | Kadenbach | 1204 | 617 | 690 | 513 | 1275 | 765 | 832 | 601 | B | 1314 | 814 | .A | 620 | B | = | |
| 14304048 | Montabaur, Stadt | 10847 | 5361 | 6197 | 495 | 12279 | 6987 | 8161 | 570 | B | 12558 | 7518 | 9086 | 599 | B | | |
| 14304051 | Nentershausen | 1767 | 865 | 1031 | 490 | 2052 | 1136 | 1371 | 554 | B | 2056 | 1241 | 1573 | 604 | B | | |
| 14304052 | Neuhäusel | 1636 | 802 | 906 | 491 | 1957 | 1088 | .A | 556 | B | 2141 | 1259 | .A | 589 | B | | |
| 14304053 | Niederelbert | 1593 | 899 | 1045 | 565 | 1653 | 984 | .A | 596 | B | 1669 | 1033 | .A | 619 | B | | |
| 14304054 | Niedererbach | 788 | 375 | 415 | 476 | 967 | 535 | 576 | 554 | C | 966 | 527 | .A | 546 | C | | |
| 14304055 | Nomborn | 594 | 300 | 341 | 506 | 630 | 338 | 392 | 537 | C | 768 | 408 | 502 | 532 | C | | |
| 14304057 | Oberelbert | 850 | 418 | 501 | 492 | 951 | 564 | 654 | 594 | C | 977 | 569 | .A | 583 | C | | |
| 14304065 | Ruppach-Goldhausen | 1081 | 538 | 655 | 498 | 1054 | 618 | 758 | 587 | B | 1102 | 694 | .A | 630 | C | - | |
| 14304071 | Simmern | 1206 | 623 | 715 | 517 | 1509 | 854 | 986 | 566 | B | 1502 | 890 | .A | 593 | B | | |
| 14304072 | Stahlhofen | 524 | 251 | 315 | 480 | 587 | 353 | .A | 602 | D | 625 | 365 | .A | 585 | C | + | |
| 14304077 | Untershausen | 395 | 184 | 220 | 466 | 496 | 225 | .A | 454 | C | 532 | 298 | .A | 561 | C | = | |
| 14304079 | Welschneudorf | 854 | 449 | 508 | 526 | 922 | 523 | 612 | 568 | C | 994 | 605 | 736 | 609 | C | = | |
| 14305 | VG Ransbach-Baumbach | 12282 | | | | 13730 | 8072 | | 588 | | 14386 | 8470 | | 589 | | | |
| 14305001 | Alsbach | 564 | 336 | 377 | 596 | 564 | 363 | .A | 644 | D | 601 | 386 | .A | 643 | D | | |
| 14305006 | Breitenau | 550 | 306 | 375 | 557 | 611 | 370 | 448 | 606 | D | 669 | 394 | 469 | 589 | C | + | |
| 14305007 | Caan | 429 | 220 | 247 | 513 | 543 | 317 | .A | 584 | C | 600 | 340 | .A | 567 | C | | |
| 14305009 | Deesen | 572 | 309 | 341 | 541 | 619 | 404 | 471 | 653 | D | 654 | 417 | 517 | 638 | D | | |
| 14305038 | Hundsdorf | 290 | 182 | 215 | 628 | 326 | 235 | .A | 721 | F | 383 | 203 | .A | 531 | D | + | |
| 14305050 | Nauort | 1996 | 940 | 1053 | 471 | 2242 | 1247 | .A | 557 | B | 2363 | 1384 | .A | 586 | B | | |
| 14305059 | Oberhaid | 310 | 165 | 189 | 533 | 428 | 242 | 275 | 566 | D | 411 | 229 | 273 | 558 | D | | |
| 14305062 | Ransbach-Baumbach, Stadt | 6264 | 3238 | 3686 | 517 | 6993 | 4075 | 4648 | 583 | B | 7238 | 4262 | 4926 | 589 | B | | |
| 14305068 | Sessenbach | 437 | 221 | 249 | 506 | 494 | 259 | 295 | 525 | D | 526 | 296 | 348 | 563 | C | + | |
| 14305082 | Wirscheid | 290 | 159 | 171 | 549 | 312 | 196 | 217 | 629 | E | 308 | 207 | .A | 673 | E | | |
| 14305084 | Wittgert | 580 | 294 | 342 | 507 | 598 | 364 | .A | 609 | D | 633 | 352 | .A | 557 | C | + | |

ÖPNV-Qualitätsstufe im Westerwaldkreis

Bestimmung der Qualitätsstufe (Level of Service - LOS) über Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | 1987 | | | | 1995 | | | | LOS | 30.06.00 | | | | LOS | Entwicklung | Anmerkung |
|---------------------------|--|-----------|------------|----------|--------------|-----------|------------|----------|--------------|-----|-----------|------------|----------|--------------|-----|-------------|-----------|
| | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | | |
| 14306 | VG Rennerod | 14264 | | | | 16300 | 9013 | | 553 | | 16997 | 9598 | | 565 | | | |
| 14306214 | Bretthausen** | 167 | 68 | 115 | 408 | 209 | 115 | .A | 551 | E | 198 | 118 | 169 | 596 | E | | |
| 14306218 | Elsoff (Westerwald) | 889 | 445 | 524 | 501 | 959 | 552 | .A | 576 | C | 993 | 578 | .A | 583 | C | | |
| 14306237 | Hellenhahn-Schellenbg. | 1134 | 553 | 655 | 488 | 1182 | 636 | 772 | 539 | B | 1267 | 681 | 868 | 538 | B | | |
| 14306244 | Homburg** | 126 | 65 | 100 | 516 | 175 | 96 | 134 | 549 | E | 160 | 88 | .A | 551 | E | | |
| 14306245 | Hüblingen | 262 | 139 | 197 | 531 | 292 | 169 | 222 | 579 | D | 311 | 182 | 251 | 586 | D | | |
| 14306246 | Irmtraut | 585 | 246 | 316 | 421 | 758 | 388 | 486 | 512 | C | 821 | 431 | .A | 525 | C | | |
| 14306256 | Liebenscheid | 689 | 360 | 505 | 523 | 780 | 436 | 582 | 559 | C | 869 | 477 | .A | 549 | C | | |
| 14306271 | Neunkirchen | 463 | 222 | 318 | 480 | 507 | 350 | 467 | 691 | D | 526 | 358 | .A | 681 | D | | |
| 14306272 | Neustadt | 460 | 231 | 296 | 503 | 523 | 284 | 358 | 544 | C | 529 | 311 | .A | 588 | C | | |
| 14306274 | Niederroßbach | 641 | 303 | 418 | 473 | 795 | 423 | 557 | 533 | C | 833 | 442 | 625 | 531 | C | | |
| 14306278 | Nister-Möhrendorf | 277 | 115 | 191 | 416 | 308 | 154 | 236 | 501 | D | 316 | 177 | .A | 561 | D | | |
| 14306282 | Oberrod | 663 | 283 | 351 | 427 | 729 | 405 | .A | 556 | C | 734 | 405 | .A | 552 | C | | |
| 14306283 | Oberroßbach | 325 | 166 | 255 | 511 | 326 | 197 | 287 | 605 | E | 325 | 189 | 300 | 582 | D | | |
| 14306285 | Rehe | 690 | 371 | 504 | 538 | 772 | 415 | 576 | 538 | C | 966 | 491 | 717 | 509 | C | | |
| 14306286 | Rennerod, Stadt | 3484 | 1713 | 2006 | 492 | 3966 | 2209 | 2665 | 557 | B | 3933 | 2283 | .A | 581 | B | | |
| 14306291 | Salzburg | 203 | 96 | 115 | 473 | 244 | 109 | .A | 447 | E | 242 | 127 | 179 | 525 | E | | |
| 14306292 | Seck | 1044 | 503 | 613 | 482 | 1258 | 675 | 786 | 537 | B | 1285 | 705 | 854 | 549 | B | | |
| 14306295 | Stein-Neukirch | 354 | 178 | 262 | 503 | 469 | 233 | 320 | 497 | C | 476 | 267 | .A | 561 | D | - | |
| 14306302 | Waigandshain | 188 | 98 | 154 | 522 | 201 | 114 | .A | 568 | E | 231 | 126 | .A | 546 | E | | |
| 14306303 | Waldmühlen | 234 | 116 | 147 | 496 | 308 | 174 | 208 | 565 | D | 360 | 188 | .A | 523 | D | | |
| 14306309 | Westernohe | 756 | 375 | 458 | 497 | 899 | 485 | 616 | 540 | C | 955 | 553 | 706 | 580 | C | | |
| 14306311 | Willingen | 321 | 168 | 261 | 524 | 309 | 207 | .A | 670 | E | 325 | 203 | 305 | 625 | E | | |
| 14306315 | Zehnhausen b. Rennerod | 309 | 170 | 203 | 551 | 331 | 187 | .A | 565 | D | 342 | 218 | 269 | 638 | E | - | |
| 14307 | VG Selters (Ww) | 12935 | | | | 15148 | 8289 | | 547 | | 16437 | 9246 | | 563 | | | |
| 14307015 | Ellenhausen | 236 | 119 | 140 | 505 | 271 | 160 | .A | 591 | D | 286 | 183 | .A | 640 | E | - | |
| 14307221 | Ewighausen** | 153 | 64 | 86 | 419 | 170 | 91 | 122 | 536 | E | 202 | 110 | .A | 545 | E | | |
| 14307018 | Freilingen | 551 | 318 | 362 | 578 | 683 | 380 | 423 | 557 | C | 716 | 436 | .A | 609 | D | - | |
| 14307019 | Freirachdorf | 564 | 277 | 325 | 492 | 634 | 336 | 398 | 530 | C | 671 | 366 | 453 | 546 | C | | |
| 14307022 | Goddert | 306 | 130 | 188 | 425 | 385 | 209 | 280 | 543 | D | 413 | 244 | .A | 591 | D | | |
| 14307025 | Hartenfels | 718 | 352 | 462 | 491 | 840 | 450 | 591 | 536 | C | 869 | 516 | .A | 594 | C | | |
| 14307029 | Herschbach | 2333 | 1092 | 1291 | 469 | 2596 | 1459 | 1772 | 563 | B | 2849 | 1586 | 1985 | 557 | B | | |
| 14307041 | Krümmel | 172 | 90 | 111 | 524 | 245 | 108 | .A | 441 | E | 338 | 178 | .A | 527 | D | + | |
| 14307044 | Marienrachdorf | 726 | 336 | 409 | 463 | 852 | 437 | 530 | 513 | C | 991 | 527 | .A | 532 | C | | |
| 14307045 | Maroth | 176 | 103 | 127 | 586 | 200 | 127 | 150 | 636 | F | 233 | 131 | .A | 563 | E | + | |
| 14307046 | Maxsain | 950 | 475 | 568 | 501 | 1093 | 568 | 691 | 520 | B | 1081 | 602 | 761 | 557 | B | | |

ÖPNV-Qualitätsstufe im Westerwaldkreis

Bestimmung der Qualitätsstufe (Level of Service - LOS) über Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | 1987 | | | | 1995 | | | | LOS | 30.06.00 | | | | LOS | Entwicklung | Anmerkung |
|---------------------------|--|-----------|------------|----------|--------------|-----------|------------|----------|--------------|-----|-----------|------------|----------|--------------|-----|-------------|-----------|
| | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | | |
| 14307056 | Nordhofen | 383 | 186 | 232 | 486 | 434 | 244 | .A | 563 | D | 534 | 261 | .A | 489 | B | + | |
| 14307061 | Quirnbach | 360 | 198 | 236 | 551 | 466 | 287 | | 335 | 616 | E | 468 | 324 | 408 | 693 | E | |
| 14307064 | Rückeroth | 367 | 164 | 210 | 447 | 399 | 235 | | 306 | 589 | D | 451 | 266 | 346 | 590 | D | |
| 14307066 | Schenkelberg | 611 | 285 | 340 | 467 | 689 | 374 | | 437 | 543 | C | 709 | 383 | .A | 541 | C | |
| 14307067 | Selters (Westerwald) | 2084 | 1000 | 1214 | 480 | 2455 | 1300 | | 1544 | 530 | B | 2773 | 1467 | 1781 | 530 | B | |
| 14307069 | Sessenhausen | 563 | 283 | 345 | 503 | 796 | 419 | | 481 | 527 | C | 925 | 533 | .A | 577 | C | |
| 14307075 | Steinen | 209 | 107 | 148 | 512 | 213 | 121 | | 163 | 569 | E | 216 | 131 | .A | 607 | E | |
| 14307078 | Vielbach | 430 | 241 | 271 | 561 | 539 | 309 | .A | | 574 | C | 575 | 336 | .A | 585 | C | |
| 14307305 | Weidenhahn | 555 | 312 | 372 | 563 | 588 | 337 | | 421 | 574 | C | 563 | 324 | 444 | 576 | C | |
| 14307085 | Wölferlingen | 488 | 251 | 324 | 515 | 600 | 338 | .A | | 564 | C | 574 | 342 | .A | 596 | C | |
| 14308 | VG Wallmerod | 11738 | | | | 13022 | 7230 | | | 555 | | 14406 | 8471 | | 588 | | |
| 14308203 | Arnshöfen** | 135 | 72 | 106 | 534 | 152 | 87 | | 123 | 573 | E | 169 | 114 | .A | 675 | F | - |
| 14308208 | Berod bei Wallmerod | 451 | 198 | 238 | 440 | 506 | 263 | .A | | 520 | C | 525 | 300 | 390 | 572 | C | |
| 14308210 | Bilkheim | 354 | 199 | 247 | 563 | 403 | 245 | .A | | 608 | E | 487 | 265 | .A | 545 | D | + |
| 14308011 | Dreikirchen | 780 | 338 | 392 | 434 | 864 | 476 | | 532 | 551 | C | 1006 | 573 | 689 | 570 | B | + |
| 14308501 | Elbingen (seit 01.01.94) | 403 | 225 | 260 | 559 | | | | | - | | 279 | 141 | .A | 506 | D | |
| 14308220 | Ettinghausen | 220 | 107 | 137 | 487 | 229 | 151 | .A | | 660 | F | 301 | 180 | 235 | 599 | D | |
| 14308232 | Hahn am See | 443 | 235 | 292 | 531 | 457 | 249 | .A | | 545 | D | 462 | 268 | 345 | 581 | D | |
| 14308239 | Herschbach (Oww) | 758 | 387 | 467 | 511 | 858 | 443 | | 517 | 517 | C | 936 | 498 | .A | 533 | C | |
| 14308037 | Hundsangen | 1764 | 839 | 996 | 476 | 1969 | 1050 | | 1243 | 534 | B | 2015 | 1155 | 1443 | 574 | B | |
| 14308251 | Kuhnshöfen** | 92 | 41 | 59 | 446 | 148 | 73 | | 99 | 494 | E | 174 | 116 | .A | 667 | F | - |
| 14308502 | Mähren (seit 01.01.94) | | | | | | | | | | | 238 | 132 | .A | 555 | E | |
| 14308263 | Meudt | 1513 | 909 | 1094 | 601 | 1769 | 1064 | | 1290 | 602 | C | 1842 | 1205 | 1514 | 655 | C | |
| 14308266 | Molsberg | 393 | 194 | 244 | 494 | 448 | 247 | | 303 | 552 | D | 460 | 266 | 330 | 579 | D | |
| 14308273 | Niederahr | 682 | 404 | 467 | 593 | 770 | 479 | | 568 | 623 | D | 805 | 520 | .A | 646 | D | |
| 14308281 | Oberahr | 413 | 245 | 309 | 594 | 499 | 328 | .A | | 658 | E | 568 | 374 | 500 | 659 | D | + |
| 14308058 | Obererbach | 458 | 192 | 215 | 420 | 512 | 265 | .A | | 518 | C | 512 | 292 | .A | 571 | C | |
| 14308290 | Salz | 752 | 375 | 467 | 499 | 895 | 460 | .A | | 514 | C | 914 | 543 | 695 | 595 | C | |
| 14308074 | Steinefrenz | 589 | 244 | 299 | 415 | 663 | 346 | .A | | 522 | C | 740 | 414 | .A | 560 | C | |
| 14308304 | Wallmerod | 904 | 448 | 536 | 496 | 1198 | 627 | | 755 | 524 | B | 1224 | 720 | 852 | 589 | B | |
| 14308080 | Weroth | 502 | 232 | 259 | 463 | 546 | 304 | .A | | 557 | C | 591 | 315 | .A | 533 | C | |
| 14308316 | Zehnhausen bei Wallmerod** | 132 | 59 | 79 | 447 | 136 | 73 | | 93 | 537 | E | 158 | 80 | .A | 507 | E | |

1) Elbingen und Mähren sind seit 01.01.1994 zwei eigenständige Ortsgemeinden. Die Daten des Statistischen Landesamtes von 1995 sind an dieser Stelle unplausibel!

ÖPNV-Qualitätsstufe im Westerwaldkreis

Bestimmung der Qualitätsstufe (Level of Service - LOS) über Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad

| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | 1987 | | | | 1995 | | | | LOS | 30.06.00 | | | | LOS | Entwicklung | Anmerkung |
|---------------------------|--|-----------|------------|----------|--------------|-----------|------------|----------|--------------|-----|-----------|------------|----------|--------------|-----|-------------|------------|
| | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | | |
| 14309 | VG Westerburg | 20108 | | | | 22855 | 12539 | | 549 | | 23547 | 13378 | | 568 | | | |
| 14309200 | Ailertchen | 540 | 269 | 312 | 499 | 594 | 352 | 413 | 593 | C | 637 | 357 | 445 | 561 | C | | |
| 14309207 | Bellingen* | 479 | 223 | 277 | 466 | 551 | 279 | 345 | 507 | C | 591 | 346 | .A | 586 | C | | |
| 14309209 | Berzhahn | 430 | 221 | 250 | 514 | 543 | 285 | 336 | 525 | C | 528 | 292 | .A | 554 | C | | |
| 14309213 | Brandscheid | 403 | 211 | 262 | 524 | 484 | 265 | .A | 548 | D | 512 | 252 | 335 | 493 | B | + | |
| 14309219 | Enspel* | 256 | 153 | 200 | 598 | 248 | 148 | .A | 597 | E | 260 | 163 | .A | 627 | E | | |
| 14309224 | Gemünden | 1088 | 488 | 595 | 449 | 1162 | 579 | .A | 499 | A | 1124 | 581 | .A | 517 | B | - | |
| 14309226 | Girkenroth | 578 | 263 | 306 | 456 | 570 | 322 | 370 | 565 | C | 636 | 355 | .A | 559 | C | | |
| 14309228 | Guckheim | 773 | 337 | 399 | 436 | 863 | 484 | 581 | 561 | C | 904 | 541 | .A | 599 | C | | |
| 14309233 | Halbs | 280 | 151 | 188 | 540 | 287 | 170 | 210 | 593 | D | 335 | 194 | .A | 580 | D | | |
| 14309230 | Härtlingen | 248 | 131 | 178 | 529 | 341 | 171 | 224 | 502 | D | 406 | 205 | .A | 505 | D | | |
| 14309238 | Hergenroth | 341 | 170 | 220 | 499 | 397 | 222 | .A | 560 | D | 436 | 259 | .A | 595 | D | | |
| 14309242 | Höhn | 2987 | 1438 | 1657 | 482 | 3225 | 1760 | 2034 | 546 | B | 3190 | 1782 | .A | 559 | B | | |
| 14309247 | Kaden | 518 | 285 | 343 | 551 | 595 | 337 | 396 | 567 | C | 622 | 366 | .A | 589 | C | | |
| 14309249 | Kölbingen | 797 | 462 | 540 | 580 | 926 | 560 | .A | 605 | D | 1105 | 600 | 727 | 543 | B | + | |
| 14309254 | Langenhahn | 1161 | 614 | 730 | 529 | 1389 | 849 | 1014 | 612 | C | 1416 | 847 | 1083 | 599 | B | + | |
| 14309284 | Pottum | 956 | 484 | 574 | 507 | 1060 | 567 | 671 | 535 | B | 1057 | 607 | 726 | 575 | B | | |
| 14309288 | Rotenhain* | 409 | 182 | 219 | 445 | 465 | 253 | 296 | 545 | D | 496 | 283 | 346 | 571 | D | | |
| 14309289 | Rothenbach | 864 | 426 | 530 | 494 | 873 | 485 | 599 | 556 | C | 891 | 590 | 673 | 663 | D | - | |
| 14309293 | Stahlhofen am Wiesensee | 244 | 146 | 163 | 599 | 373 | 165 | .A | 443 | C | 390 | 207 | 236 | 531 | D | - | RegioLinie |
| 14309298 | Stockum-Püschchen* | 678 | 314 | 367 | 464 | 716 | 385 | 464 | 538 | C | 737 | 409 | 528 | 555 | C | | |
| 14309307 | Weltersburg | 232 | 107 | 136 | 462 | 267 | 138 | .A | 517 | D | 264 | 151 | .A | 572 | D | | |
| 14309308 | Westerburg, Stadt | 4859 | 2562 | 3077 | 528 | 5766 | 3163 | 3836 | 549 | B | 5877 | 3336 | 4144 | 568 | B | | |
| 14309312 | Willmenrod | 597 | 298 | 350 | 500 | 715 | 349 | .A | 489 | B | 714 | 377 | .A | 529 | C | - | |
| 14309314 | Winnen | 390 | 195 | 252 | 501 | 445 | 251 | .A | 565 | D | 419 | 278 | .A | 664 | E | - | |

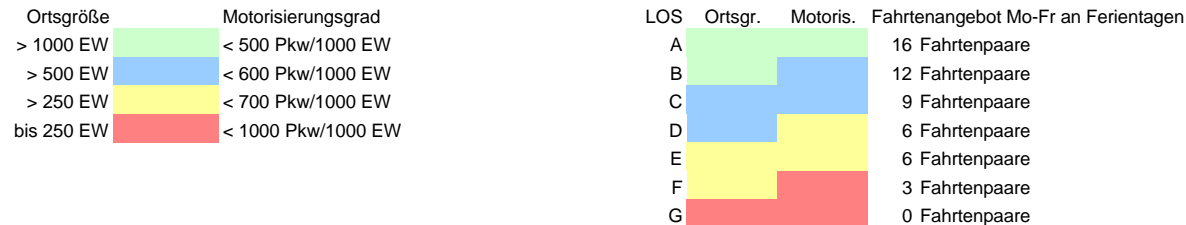
ÖPNV-Qualitätsstufe im Westerwaldkreis

Bestimmung der Qualitätsstufe (Level of Service - LOS) über Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad

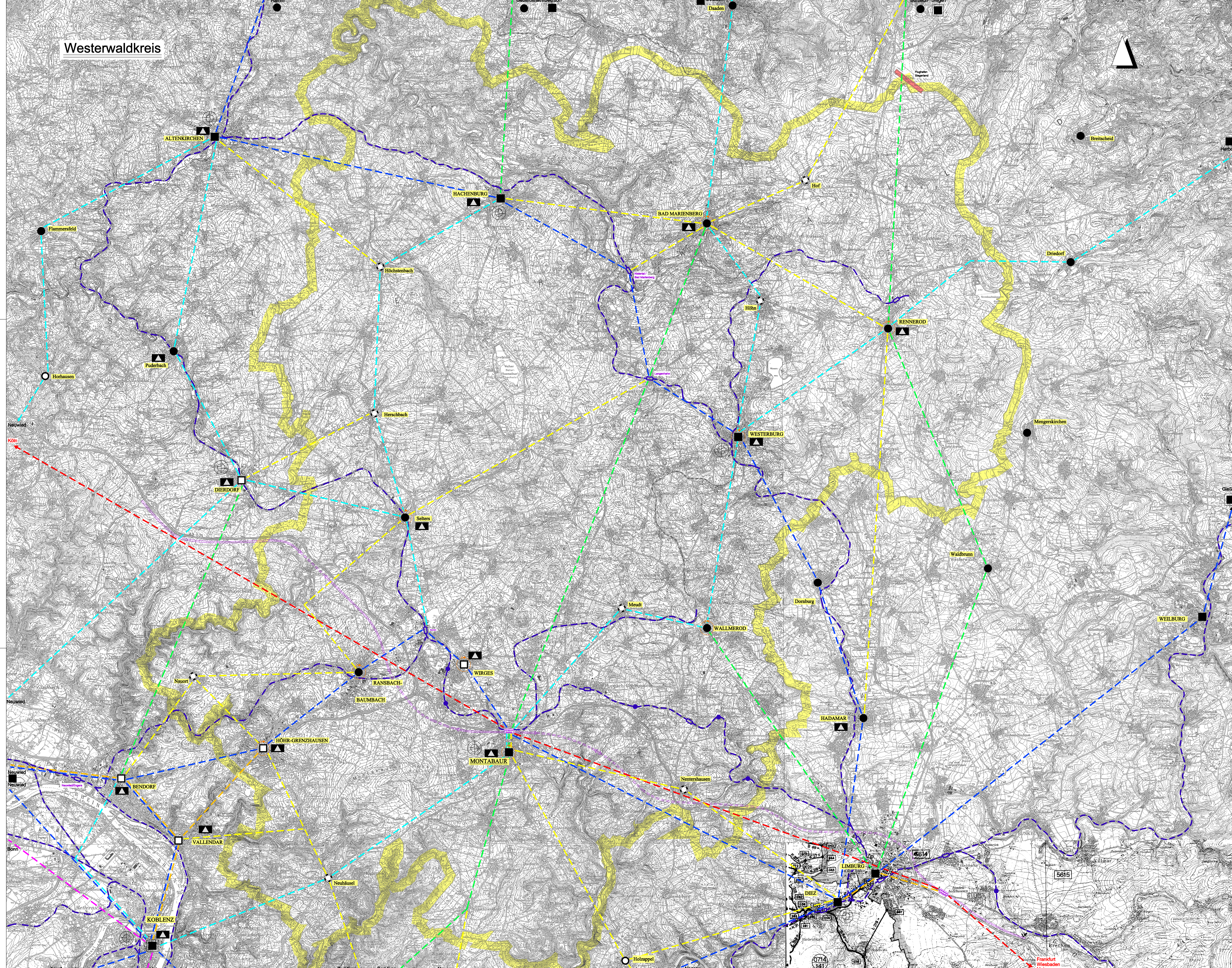
| Gemeinde-schlüssel-nummer | Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises | 1987 | | | | 1995 | | | | LOS | 30.06.00 | | | | LOS | Entwicklung | Anmerkung |
|---------------------------|--|-----------|------------|----------|--------------|-----------|------------|----------|--------------|-----|-----------|------------|----------|--------------|-----|-------------|------------------|
| | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | Einwohner | PKW, Kombi | Kfz ges. | PKW/ 1000 EW | | | |
| 14310 | VG Wirges | 16940 | | | | 18474 | 10297 | | 557 | | 18884 | 10916 | | 578 | | | |
| 14310003 | Bannberscheid | 540 | 264 | 329 | 489 | 597 | 354 | 421 | 593 | C | 581 | 361 | .A | 622 | D | - | |
| 14310010 | Dernbach (Westerwald) | 2514 | 1148 | 1290 | 457 | 2696 | 1323 | 1513 | 491 | A | 2844 | 1435 | 1704 | 505 | B | - | |
| 14310012 | Ebernahn | 1181 | 668 | 833 | 566 | 1257 | 734 | 968 | 584 | B | 1236 | 757 | 1034 | 613 | B | | |
| 14310028 | Helferskirchen | 849 | 453 | 510 | 534 | 1062 | 613 | 690 | 578 | B | 1097 | 655 | .A | 598 | B | | |
| 14310042 | Leuterod | 648 | 353 | 418 | 545 | 701 | 417 | 487 | 595 | C | 755 | 451 | .A | 598 | C | | |
| 14310047 | Mogendorf | 1118 | 592 | 700 | 530 | 1228 | 720 | 877 | 587 | B | 1201 | 767 | 953 | 639 | C | - | |
| 14310049 | Moschheim | 620 | 308 | 411 | 497 | 714 | 385 | 519 | 540 | C | 689 | 418 | 602 | 607 | D | - | |
| 14310275 | Niedersayn** | 179 | 111 | 152 | 621 | 209 | 128 | 166 | 613 | F | 217 | 129 | .A | 595 | E | + | |
| 14310060 | Ötzingen | 901 | 512 | 625 | 569 | 1122 | 678 | .A | 605 | B | 1339 | 779 | 951 | 582 | B | | |
| 14310070 | Siershahn | 2612 | 1303 | 1514 | 499 | 2677 | 1534 | 1823 | 574 | B | 2712 | 1560 | .A | 576 | B | | |
| 14310073 | Staudt | 933 | 531 | 643 | 570 | 1041 | 703 | 914 | 676 | C | 1033 | 822 | 1097 | 796 | D | - | WW-Maximum |
| 14310081 | Wirges, Stadt | 4845 | 2206 | 2561 | 456 | 5170 | 2708 | 3164 | 524 | B | 5180 | 2782 | 3363 | 538 | B | - | - 8 Ew + 119 Pkw |
| 143 | Westerwaldkreis | 170663 | 85647 | 103052 | 502 | 194133 | 108046 | 129369 | 557 | | 194133 | 108046 | 129369 | 557 | | | |

Legende:

- * Anschluss durch Schulbus-Linien 70XX
- ** aufgrund der Einwohnerzahl (< 200 EW) müssen diese Orte nicht an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen werden
- Unnau Ort mit Bahnhof/Haltepunkt => Anschluß an SPNV
- .A Kfz-Arten, deren Bestandszahlen innerhalb eines Ortes kleiner oder gleich 3 sind, werden wegen statistischer Geheimhaltung nicht ausgewiesen. Deshalb ist eine Summenbildung "Kfz gesamt" nicht möglich



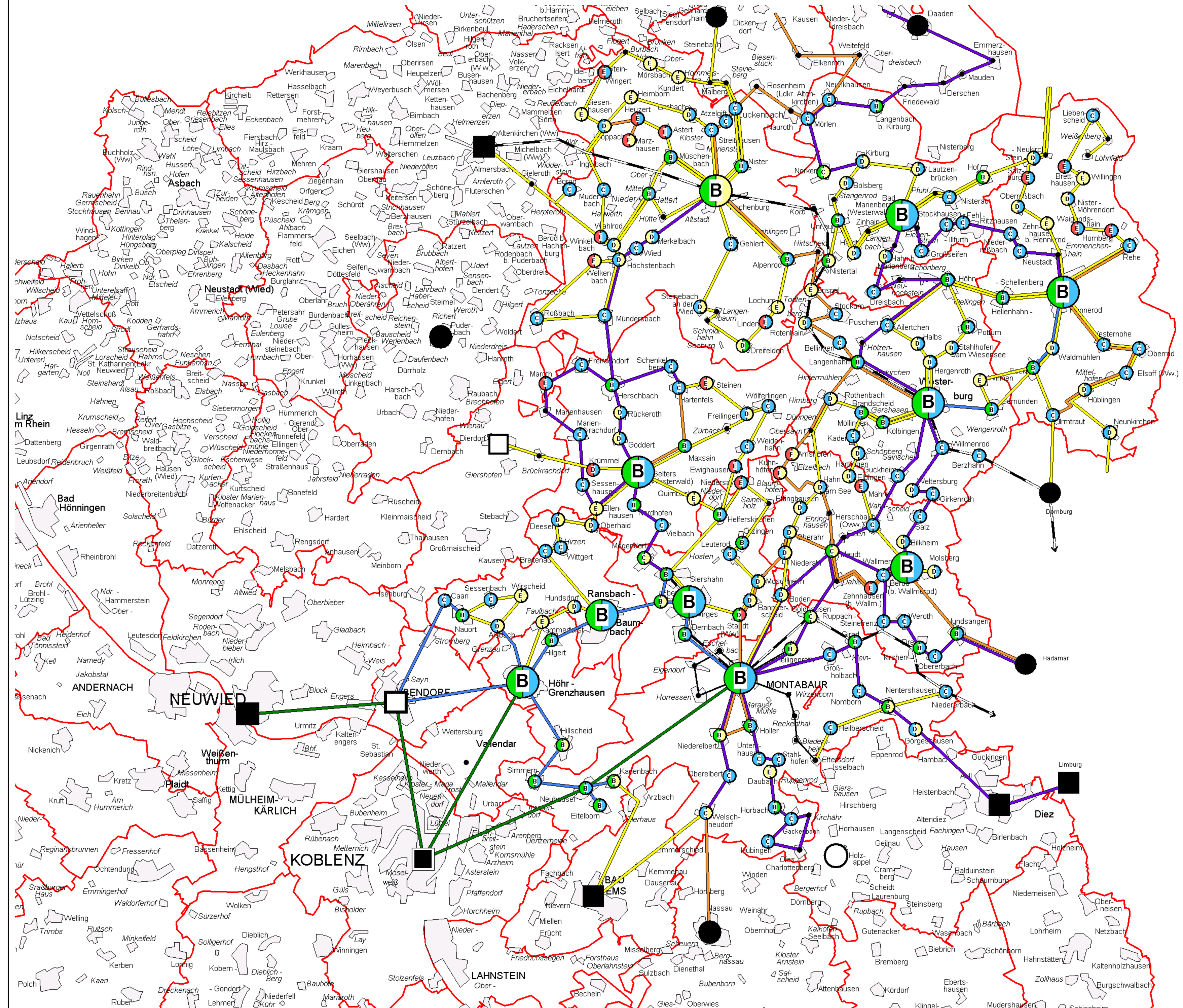
Westerwaldkreis



- ### Legende
- Zentrale Orte**
 - Oberzentrum
 - Mittelzentrum im Grundnetz
 - Mittelzentrum im Ergänzungsnetz
 - Grundzentrum im Grundnetz
 - Grundzentrum im Ergänzungsnetz
 - Besonders tragfähige Gemeinden
 - Schienerfernverkehr im Westerwald**
 - Neuubaustrecke Köln - Rhein / Main (kontinentale Verbindung)
 - Schienerpersonennahverkehr im Westerwald**
 - - - DB AG, NE-Betrieb
 - - - z. Zl. nur Güterverkehr
 - - - z. Zl. ohne Verkehr
 - Bahnhof
 - Haltepunkt
 - Sonstiges**
 - MONTABAUER Kreisstadt
 - HACHENBURG Sitz der Verbandsgemeinde
 - Höhn Besonders tragfähige Gemeinden
 - ▲ Schulstandort
 - Kontinentale Verbindungen**
 - - - Neuubaustrecke Köln - Rhein / Main (ICE)
 - Großräumige Verbindungen**
 - - - Schienenpersonennahverkehr (EC/IC)
 - Überregionale Verbindungen**
 - - - Primärnetz - RegioLinie (RE/RB; alternativ Bus)
 - - - Primärnetz - RegioLinie (Bus)
 - Regionale Verbindungen - Linienbetrieb**
 - - - Sekundärnetz, regionale Verbindung (Bus)
 - - - Sekundärnetz, nähräumige Verbindung (Bus)
 - - - Sekundärnetz, Stadtverkehr (Koblenz / Neuwied)
 - Lokale Verbindungen**
 - Tertiärnetz, Ortsgemeinden zum Verbandsgemeinschaft bzw. Schulstandort, Umsteigepunkt zum übergeordneten Netz
 - Ort mit Verknüpfungs-Haltestelle
 - - - Parallel laufende Verbindungen

| INDEX | ART DER ÄNDERUNG | DATUM | ZEICHEN |
|-------|------------------|------------|-----------|
| | | 335 | DATUM |
| | | ENTWORFEN | Feb. 2001 |
| | | GEZEICHNET | Feb. 2001 |
| | | GEPRÜFT | Juni 2001 |
| | | | Degen |
| | | | Degen |

| | | |
|---|---|--|
| div Büro Wlges Schönbühl 14 - 56422 Wlges Fon 0 26 02 10 01 - 4 Fax 0 26 02 10 03 30 E-Mail oeh-consul@online.de | div - Consult Planungsgesellschaft für öffentlichen Straßenverkehr mbH | Unterlage : 5.1 Blatt Nr.: Reg. Nr.: |
| Westerwaldkreis Kreisverwaltung des Westerwaldkreises Post-Altmarkt-Platz 1 - 56410 Montabaur E-Mail: KV_Westerwald@westerwald.rlp.de http://www.westerwald.rlp.de | von Bau-km : bis Bau-km : | Datum geprüft |
| Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis | | |
| Station (Plan-km) : | ÖPNV-Netz-Konzeption Maßstab: 1 : 50.000 | |



Legende

- ● □ Benachbarte Zentrale Orte
 - Stadtverkehr
 - Zugverkehr im Rheinland-Pfalz Takt
 - 16 Fahrtenpaare
 - 12 Fahrtenpaare
 - 9 Fahrtenpaare
 - 6 Fahrtenpaare
 - 3 Fahrtenpaare
 - Ort mit Einwohner- und Motorisierungsgrad-Klassifizierung
- | | | |
|------------|---|---------------------|
| > 1000 EW | ■ | < 500 Pkw / 1000 EW |
| > 500 EW | ■ | < 600 Pkw / 1000 EW |
| > 250 EW | ■ | < 700 Pkw / 1000 EW |
| bis 250 EW | ■ | < 700 Pkw / 1000 EW |

Qualitätsbestimmung inkl. Rahmenangebot

- | | | |
|---|---|-----------------|
| ■ | A | 16 Fahrtenpaare |
| ■ | B | 12 Fahrtenpaare |
| ■ | C | 9 Fahrtenpaare |
| ■ | D | 6 Fahrtenpaare |
| ■ | E | 6 Fahrtenpaare |
| ■ | F | 3 Fahrtenpaare |
| ■ | G | kein Angebot |

| INDEX | ART DER ÄNDERUNG | DATUM | ZEICHEN |
|---|------------------|------------|-------------|
| | | 335 | 0,46 |
| öiV - Consult | | ENTWORFEN | August 2001 |
| Büro: Wilges, Südstraße 14 - 56422 Wilges, Tel.: 0 26 02 / 93 93 - 0, Fax: 0 26 02 / 93 93 30, E-Mail: oelv-consult@online.de | | GEZEICHNET | August 2001 |
| Planungsgesellschaft für öffentlichen integrierten Verkehr mbH | | GEPRÜFT | August 2001 |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | | Kreisverwaltung des Westerwaldkreises Peter-Altmeyer-Platz 1 - 56410 Montabaur E-Mail: kv_westerwald@westerwald.rlp.de http://www.westerwald.rlp.de | |
| Unterlage: 5.2 Blatt Nr.: Reg. Nr.: | | | |

| Fortschreibung des Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis | | Datum | geprüft |
|--|--|----------------------|---------|
| Stabsplanung | | | |
| Landschaft | | | |
| Ministerkonferenz | | | |
| Rahmenangebotsplan (Mo-Fr an Ferientagen) | | Maßstab: 1 : 100.000 | |

Primärnetz (Linien 1. Ordnung)

| Lfd. Nr. | Kursbuch- strecke | Konzessionär | Linienbeschreibung | Fahrtenzahl | | |
|--|----------------------|---------------------|------------------------------|-------------|---------------|-------------|
| | | | | gesamt | durchgehend | durchgehend |
| | | | | 2001/2002 | mittelfristig | langfristig |
| | | | | WT an FT | | |
| SPNV | | | | | | |
| 21 | 461 | DB AG | Au (Sieg) - Limburg | 29/30 | Takt (16) | Takt (16) |
| 22 | 629 | DB AG | Siershahn - Limburg | 11/11 | Takt (16) | Takt (16) |
| Regionale Busverkehre nach § 6 Abs. 9 NVG | | | | | | |
| 19+20 | 4235 | RMV | Bad Marienberg - Daaden | 7/6 | 6/6 + 3/3 | 6/6 + 3/3 |
| 1 | 3116 | RMV | Montabaur - Westerburg | 8/8 | 9/9 | 9/9 |
| 9 | 3116neu | RMV | Westerburg - Bad Marienberg | 9/9 | 9/9 | 9/9 |
| 10 | 3116 | RMV | Westerburg - Rennerod | 8/8 | 6/6 + 6/6 | 6/6 + 6/6 |
| 23 | 3115neu | RMV/Weba/ Orthen | Hachenburg - Selters | 3/3 + 8/8 | 9/9 | 9/9 |
| 33 | 3115neu | RMV | Dierdorf - Selters | 6/6 | 6/6 | 6/6 |
| 36 | 6117 | RMV | Selters - Siershahn | 7/8 | 9/9 | 9/9 |
| 38 | 6116 | RMV | Siershahn - Ebernahn | 13/12 | 12/12 | 12/12 |
| 39 | 6116 | RMV | Höhr-Grenzhausen - Montabaur | 13/12 | 12/12 | SPNV? |
| 48 | 6105 | RMV | Montabaur - Koblenz | 18/22 | 16/16 | 16/16 |

Sekundärnetz (Linien 2. Ordnung)

| Lfd. Nr. | Kursbuch- strecke | Konzessionär | Linienbeschreibung | Fahrtenzahl | | |
|----------|----------------------|--------------|------------------------------------|-------------|---------------|-------------|
| | | | | gesamt | durchgehend | durchgehend |
| | | | | 2001/2002 | mittelfristig | langfristig |
| | | | | WT an FT | | |
| 44 | 77a | KEVAG | Höhr-Grenzhausen - Vallendar | 24/21 | 16/16 | 16/16 |
| 17 | R24 | WB | Rennerod - Burbach | 4/4 | 6/6 | 6/6 |
| 15 | R25 | VGWS | Bad Marienberg - Burbach | 5/8 | 6/6 | 6/6 |
| 27 | 4233 | RMV | Hachenburg - Gebh.hain - Betzdorf | 5/4 | 6/6 | 6/6 |
| 49 | 4236 | RMV | Montabaur - Bad Ems/Nassau | 14/14 | 6/6 + 3/3 | 6/6 + 3/3 |
| 51 | 4238 | RMV | Montabaur - Laurenburg | 11/7 | 9/9 | 9/9 |
| 2 | 4281 | RMV | Westerburg - Wallmerod | 17/16 | 9/9 | 9/9 |
| 3 | 4281 | RMV | Wallmerod - Montabaur | | 9/9 + 3/3 | 9/9 + 3/3 |
| 6+8 | 4281 | RMV | Westerburg - Wallmerod | | 6/6 + 3/3 | 6/6 + 3/3 |
| 5 | | | Wallmerod - Molsberg | | 6/6 | 6/6 |
| 2 | 4282 | RMV | Limburg - Wallmerod - (Guckheim) | 3/2 | in 5421 | in 5421 |
| 16 | 4283 | RMV | Bad Marienberg - Rennerod | 27/26 | 9/9 | 9/9 |
| 18 | 4283 | RMV | Hof - Bad M. - Westerburg | | 6/6 | 6/6 |
| 25 | | | Hachenburg - Alpenrod - Westerburg | | 3/3 | 3/3 |
| | 4284 | RMV | Westerburg - Rennerod | 6/5 | entfällt | entfällt |
| 7 | 4285 | RMV | Montabaur - Westerburg | 10/11 | 6/6 | 6/6 |
| 13+14 | 4285 | RMV | Rennerod - Rehe - Liebenscheid | | 6/6 + 3/3 | 6/6 + 3/3 |
| 11 | 4285 | RMV | Westerburg - Rennerod | | 6/6 + 6/6 | 6/6 + 6/6 |
| nn | 5353 | RKH | Herborn - Rehe | 25/27 | n.B. | n.B. |

Sekundärnetz (Linien 2. Ordnung)

| | | | | | | |
|-------|------|----------|--|-------|-----------|-----------|
| 12b | 5420 | VU | Rennerod - Limburg | 6/6 | 6/6 | 6/6 |
| 12c | neu | | Rennerod - Irmtraut | | 3/3 | 3/3 |
| 4 | 5421 | VU | Wallmerod - Limburg | 13/10 | 9/9 + 3/3 | 9/9 + 3/3 |
| 46 | 6105 | RMV | Neuhäusel - Augst | 18/22 | 12/12 | 12/12 |
| 32 | 6117 | RMV | Herschbach - Freirachdorf - Selters | 7/8 | 9/9 | 9/9 |
| 34 | 6117 | RMV | Herschbach - Schenkelberg - Hartenfels | | 9/9 | 9/9 |
| 42+43 | 6118 | RMV | Höhr-Grenzhausen - Bendorf | 14/14 | 6/6 + 6/6 | 6/6 + 6/6 |
| 41 | 6119 | RMV | Ransbach-Baumbach - Höhr-Gr. | 2/2 | 6/6 | 6/6 |
| 45 | 6120 | RMV | Neuhäusel - Hillscheid - Höhr-Grenzhausen | 14/15 | 12/12 | 12/12 |
| 40 | 6125 | RMV | Ransbach-Baumbach - Selters | 4/3 | 6/6 | 6/6 |
| 31a | 598 | Becker | Altenkirchen - Hachenburg | 7/7 | 6/6 | 6/6 |
| 47 | 8282 | Scherer | Neuhäusel - Kadenbach - Bad Ems | 14/13 | 6/6 | 6/6 |
| 34 | 8381 | Müller | Hartenfels - Maxsain - Selters | 1/3 | 9/9 | 9/9 |
| 35 | neu | | Freilingen - Wölfelingen - Selters | | 6/6 | 6/6 |
| 55 | 8390 | Rossbach | Montabaur - Nentershausen - Diez - Limburg | 8/8 | 9/9 | 9/9 |
| 27 | 8400 | Weba | Hachenburg - Gebh. - Betzdorf | 16/15 | wie 4233 | wie 4233 |
| 26 | 8401 | Weba | Hachenburg - Rosenhm - Betzdorf | 17/13 | 3/3 | 3/3 |
| 31b | 8402 | Weba | Hachenburg - Hattert - Roßbach | 8/8 | 6/6 | 6/6 |
| | 8403 | Weba | Bad Marienberg - Nauroth | 0/0 | entfällt | entfällt |
| 28 | 8410 | MESO | Hachenburg - Wissen ¹⁾ | 7/7 | 6/6 | 6/6 |
| 12a | 8420 | Steger | Rennerod - Limburg | 6/6 | 6/6 | 6/6 |

1) Neuordnung im Bereich Kroppacher Schweiz

Tertiärnetz (Linien 3. Ordnung)

| Lfd. Nr. | Kursbuchstrecke | Konzessionär | Linienbeschreibung | Fahrtenzahl | | |
|----------|--------------------------|--------------|--------------------------------------|-------------|---------------|--------------|
| | | | | gesamt | durchgehend | durchgehend |
| | | | | 2001/2002 | mittelfristig | langfristig |
| | | | | WT an ST | | |
| | VG Bad Marienberg | | | | | |
| | 7003 S | RMV | VG Bad Marienberg | 35/52 | n. B. | n. B. |
| | 7005 S | RMV | Bad Marienberg - Hachenburg | 5/8 | n. B. | n. B. |
| | 8403 | WW-Bahn | Nauroth - Bad Marienberg | 2/2 | 6/6 | 6/6 |
| | VG Hachenburg | | | | | |
| 29 | 4219 | RMV | Altenkirchen - Mudenbach | 7/6 | 6/6 | 6/6 |
| | 7005 S | RMV | Bad Marienberg - Hachenburg | 5/8 | n. B. | n. B. |
| 24 | 8380 | Müller | Alpenrod - Hachenburg | 3/3 | 6/6 | 6/6 |
| 24 | 8383 | Müller | Dreifelden - Hachenburg | 4/4 | in 8380 | in 8380 |
| 30 | 8411 | MESO | Hachenburg - Astert - Marzhausen | 1/1 | 3/3 | 3/3 |
| 30 | 8413 | MESO | Hachenburg - Astert - Kroppach | 1/1 | 3/3 | 3/3 |
| | 8415 | MESO | Stadtverkehr Hachenburg ⁶ | 2/2 | Stadtverkehr | Stadtverkehr |
| 29 | 8416 | MESO | Wahlrod/Kroppach - Marienstatt | 3/1 | siehe 4219 | siehe 4219 |

⁶ Anbindung an Primärnetz in Hachenburg, Bahnhof und Neumarkt

Tertiärnetz (Linien 3. Ordnung)

| VG Höhr-Grenzhausen | | | | | | |
|----------------------------|--------|-----|---------------------------------|------|-------|-------|
| | 7013 S | RMV | VG Höhr-Grenzhausen | 8/11 | n. B. | n. B. |
| | 7016 S | RMV | Vallendar Schönst. Marienschule | 3/4 | n. B. | n. B. |

| VG Montabaur | | | | | | |
|---------------------|--------|----------|--|-------|--------------|--------------|
| | 4237 | RMV | Montabaur | 15/15 | Stadtverkehr | Stadtverkehr |
| 52 | 4239 | RMV | Montabaur | 16/10 | Stadtverkehr | Stadtverkehr |
| | 7006 S | RMV | VG Montabaur | 15/20 | n. B. | n. B. |
| | 8072 S | Roßbach | Montabaur | 1 | n. B. | n. B. |
| 53 | 8391 | Roszbach | Linie Gelbachtal | 2/0 | Stadtverkehr | Stadtverkehr |
| 54 | neu | | MT-Ettersdorf - Nentershausen - Niedererbach | | 6/6 | 6/6 |
| | 8440 | VG MT | Heiligenroth | 1/2 | B | B |
| | 8441 | VG MT | Montabaur - Görgeshausen | 2/0 | B | B |
| | 8442 | VG MT | Montabaur - Heilberscheid | 3/2 | B | B |
| | 8443 | VG MT | Montabaur - Hübingen | 2/1 | B | B |
| 50 | neu | | Montabaur - Niederelbert - Holler - Montabaur | | 3/3 | 3/3 |
| | 8444 | VG MT | Montabaur - Welschneudorf | 2/0 | B | B |
| | 8445 | VG MT | Horressen | 2/0 | B | B |
| | 8446 | VG MT | Koblenz | 1/3 | B | B |

| VG Ransbach-Baumbach | | | | | | |
|-----------------------------|--------|-----|----------------------|-------|-------|-------|
| | 7007 S | RMV | VG Ransbach-Baumbach | 12/12 | n. B. | n. B. |
| | 7009 S | RMV | VG Ransbach-Baumbach | 5/7 | n. B. | n. B. |

| VG Rennerod | | | | | | |
|--------------------|--------|-----|------------------------------|-------|-------|-------|
| | 7000 S | RMV | VG Rennerod | 13/23 | n. B. | n. B. |
| | 7017 S | RMV | GS, HS u. RS Rennerod | 9/12 | n. B. | n. B. |
| | 7018 S | RMV | GS u. KIGA Nister-Möhrendorf | 6/15 | n. B. | n. B. |

| VG Selters | | | | | | |
|-------------------|--------|--------------|--------------------------------|-------|-------|-------|
| | 7004 S | RMV | VG Selters | 16/20 | n. B. | n. B. |
| | 8061 | Zickenheiner | Oberdreis - Woldert - Hanroth | 3/3 | n. B. | n. B. |
| | 8382 S | Müller | Schulverkehr Selters | 2/3 | n. B. | n. B. |
| | 8384 S | Müller | Herschbach - Ewighausen | 1/2 | n. B. | n. B. |
| | 8385 S | Müller | Ewighausen - Maxsain - Selters | 2/3 | n. B. | n. B. |
| | 8386 S | Müller | KIGA Ewighausen - Wölferlingen | 1/1 | n. B. | n. B. |

| VG Wallmerod | | | | | | |
|---------------------|--------|-----|------------------------------|----------|---------|---------|
| | 7002 S | RMV | VG Wallmerod | 17/27 | n. B. | n. B. |
| | 8030 S | VU | Obererbach - Hundsanzen | entfällt | in 5421 | in 5421 |
| | 8031 S | VU | erbach - Steinfrenz - Weroth | entfällt | in 5421 | in 5421 |

| VG Westerburg | | | | | | |
|----------------------|--------|-----|---------------|-------|-------|-------|
| | 7008 S | RMV | VG Westerburg | 32/33 | n. B. | n. B. |

| VG Wirges | | | | | | |
|------------------|--------|-----|--------------------|-------|-------|-------|
| 37 | 6116 | RMV | Siershahn - Wirges | 2/2 | 6/6 | 6/6 |
| | 7001 S | RMV | VG Wirges | 14/20 | n. B. | n. B. |

Legende:

| | |
|----------|-------------------------|
| S | Schülerverkehr |
| n. B. | nach Bedarf der Schüler |
| WT an ST | Werktage an Schultagen |
| B | Bedarfsverkehre |

ÖPNV-Rahmenangebotsplan

Beschreibung

| Lfd. Nr. | Anzahl Fahrtenpaare | Linienführung (Vorschlag) | IST-Linie |
|----------|---------------------|---|------------|
| 1 | 9 | Montabaur - Boden - Meudt - Herschbach - Guckheim - Westerburg | 3116 |
| 2 | 9 | Westerburg - Wilmenrod - Weltersburg - Girkenroth - Salz - Bilkheim - Wallmerod | 4281, 4282 |
| 3a | 9 | Wallmerod – Berod (b. Wallmerod) – Meudt – Meudt-Dahlem – Ruppach-Goldhausen – Heiligenroth – Montabaur | 4281 |
| 3b | 3 | Wallmerod - Berod (b. Wallmerod) - Zehnhausen (b. Wallmerod) - Meudt-Dahlem - Meudt - Oberahr - Niederahr - Moschheim - Bannberscheid - Staudt - Montabaur | ~ 4281 |
| 4a | 9 | Wallmerod - Berod (b. Wallmerod) - Steinefrenz - Weroth - Dreikirchen - Obererbach - Hundsangen – Limburg | 5421 |
| 4b | 3 | Wallmerod - Hundsangen – Limburg | 5421 |
| 5 | 6 | Wallmerod – Molsberg | 4281, 5421 |
| 6 | 3 | Wallmerod - Berod (b. Wallmerod) - Zehnhausen (b. Wallmerod) - Meudt - Dahlen - Meudt – Meudt-Ehringhausen - Hahn am See - Kuhnhöfen - Arnshöfen - Rothenbach-Obersayn - Rothenbach - Langenhahn – Westerburg | 4281 |
| 7 | 6 | Montabaur - Boden - Niederahr - Oberahr - Ettinghausen - Hahn am See - Rothenbach - Brandscheid - Kölbingen – Westerburg | 4285 |
| 8 | 6 | Wallmerod - Herschbach (Oww.) - Mähren - Elbingen - Härtlingen - Kaden - Brandscheid - Kölbingen – Westerburg | 4281 |
| 9 | 9 | Westerburg - Langenhahn - Langenhahn-Hölzenhausen - Ailertchen - Höhn - Höhn-Schönberg - Höhn-Neuhochstein - Dreisbach - Hahn (b. Marienberg) - Bad Marienberg | 3116neu |
| 10a | 6 | Westerburg - Hergenroth - Halbs - Ailertchen - Höhn - Hellenhahn-Schellenberg - Rennerod | |
| 10b | 6 | Westerburg - Hergenroth – Stahlhofen am Wiesensee - Pottum - Höhn - Hellenhahn-Schellenberg - Rennerod | 3116 |
| 11a | 6 | Westerburg - Gemünden - Seck - Waldmühlen - Rennerod | 4285 |
| 11b | 6 | Westerburg - Gemünden - Winnen - Seck - Waldmühlen - Rennerod | 4285 |
| 12a | 6 | Rennerod - Waldmühlen – Seck – Irmtraut – Limburg | 8420 |
| 12b | 6 | Rennerod - Westernohe - Oberrod - Elsoff (Ww.) - Elsoff - Mittelhofen - Hüblingen - Neunkirchen – Limburg | 5420 |
| 12c | 3 | Rennerod - Westernohe - Oberrod - Elsoff (Ww.) - Elsoff - Mittelhofen - Hüblingen – Irmtraut | neu |
| 13 | 3 | Rennerod – Rehe | 4285 |

| Lfd. Nr. | Anzahl Fahrtenpaare | Linienführung (Vorschlag) | IST-Linie |
|----------|---------------------|---|-------------|
| 14 | 6 | Rennerod - Rehe - Homberg - Waigandshain - Nister-Möhrendorf - Willingen - Bretthausen - Liebenscheid - Liebenscheid-Weißenberg - Liebenscheid-Löhnfeld | 4285 |
| 15 | 6 | Rennerod - Rennerod-Emmerichenhain - Zehnhausen (b. Rennerod) - Oberroßbach - Salzburg - Stein-Neukirch – Burbach | R25 |
| 16 | 9 | Rennerod - Rennerod-Emmerichenhain - Neustadt - Niederroßbach - Fehl-Ritzhausen - Stockhausen-Ilffurth - Bad Marienberg | 4283 |
| 17 | 6 | Bad Marienberg - Nisterau - Hof - Stein-Neukirch - Burbach | R24 |
| 18 | 6 | Hof - Nisterau - Bad Marienberg - Bad Marienberg-Zinhain - Hardt - Unnau - Nistertal (Bahnhof Nistertal-Bad Marienberg) | 4283 |
| 19 | 6 | Bad Marienberg - Bad Marienberg-Zinhain - Hardt - Unnau - Unnau-Stangenrod - Bölsberg - Kirburg (Anmerkung: 3 Fahrtenpaare enden und 3 Fahrtenpaare weiter nach Daaden über Norken - Mörlen - Neunkhausen - Langenbach (b. Kirburg)) | ~ 4235 |
| 20 | 6 | Bad Marienberg - Lautzenbrücken - Kirburg - Norken - Mörlen - Neunkhausen - Langenbach (b. Kirburg) - Friedewald (AK) - Emmerzhausen (AK) - Daaden (AK), Anschluss an die Daadetalbahn (KBS 463 im Rheinland-Pfalz-Takt nach Betzdorf) | ~ 4235 |
| 21 | RPT | Altenkirchen (Ww.) - Ingelbach (AK) mit Einzugsbereich der OG Kroppach (VG Hachenburg) - Hattert - Hachenburg - Unnau - Korb - Nistertal / Bad Marienberg (Ehrbach) - Nistertal-Büdingen - Enspel - Rotenhain - Langenhahn - Westerburg - Willmenrod - Berzhahn - Limburg | 461 |
| 22 | RPT | Siershahn - Wirges - Dernbach - Montabaur - Ruppach-Goldhausen - Girod - Steinefrenz - Dreikirchen - Niedererbach - Limburg | 629 |
| 23 | 9 | Hachenburg - Merkelbach - Wied - Höchstenbach - Mündersbach - Herschbach - Rückeroth - Goddert – Selters | 3115neu |
| 24 | 6 | (Rundfahrtrlinie) Hachenburg - Gehlert - Steinebach an der Wied - Dreifelden - Linden - Lochum - Alpenrod – Hachenburg | 8380 / 8383 |
| 25 | 3 | Hachenburg - Alpenrod - Alpenrod-Hirtscheid - Enspel - Stockum-Püschen - Rotenhain - Bellingen - Langenhahn - Westerburg | 4283 / neu |
| 26 | 3 | Hachenburg - Streithausen - Atzelgift (Ort) - Luckenbach - Rosenheim, weiter nach Betzdorf | 8401 |
| 27 | 6 | Hachenburg - Nister - Atzelgift (Abzweigung) - Luckenbach - Malberg - Gebhardshain, weiter nach Betzdorf | 4233 / 8400 |
| 28 | 6 | Hachenburg - Nister - Luckenbach - Malberg - Kundert - Mörsbach - Stein-Wingert - Giesenhausen - Kroppach - Ingelbach, Bahnhof | ~ 8410 |

| Lfd. Nr. | Anzahl Fahrtenpaare | Linienführung (Vorschlag) | IST-Linie |
|----------|---------------------|--|---------------|
| 29 | 6 | (Rundfahrtlinie) Hachenburg - Streithausen - Limbach - Heimborn - Kroppach - Ingelbach, Bahnhof - Mudenbach - Wahlrod – Höchstenbach – Winkelbach – Mittelhattert – Hattert-Hütte - Hachenburg | 4219 / 8416 |
| 30 | 6 | Hachenburg - Müschenbach - Astert - Heuzert - 3 Fahrtenpaare nach Marzhausen, 3 nach Kroppach | ~ 8411 / 8413 |
| 31a | 6 | Altenkirchen - Borod (Stichfahrt) - Wahlrod - Höchstenbach | 598 |
| 31b | 6 | Hachenburg – Müschenbach – Hattert – Höchstenbach – Welkenbach – Roßbach – Mündersbach – Höchstenbach (- Hachenburg) | 8402 |
| 32 | 9 | Herschbach - Freirachdorf - Maroth - Marienhausen (NR) - Marienrachdorf - Sessenhausen - Ellenhausen - Selters | 6117 |
| 33 | 6 | Dierdorf - Krümmel – Selters | 3115neu |
| 34 | 9 | Herschbach - Schenkelberg - Hartenfels - weiter mit 3 Fahrtenpaaren über Maxsain nach Selters und 6 Fahrtenpaaren über Steinen - Freilingen - Zürbach - Maxsain - Selters | 6117 / 8381 |
| 35 | 6 | Freilingen - Wölferlingen - Weidenhahn - Ewighausen - Helferskirchen - Quirnbach - Selters | 4281 / 8384 |
| 36 | 9 | Selters – Nordhofen – Vielbach – Mogendorf - Siershahn | 6117 |
| 37 | 6 | (Rundfahrtlinie) Wirges - Siershahn - Helferskirchen - Niedersayn – Ötzingen-Sainerholz - Ötzingen - Leuterod - Moschheim - Bannberscheid - Staudt - Wirges | 6116 |
| 38 | 12 | Siershahn - Ebernahn | 6116 |
| 39 | 12 | Höhr-Grenzhausen – Hilgert – Ransbach-Baumbach – Ebernahn – Wirges – Dernbach – Montabaur | 6116 |
| 40 | 6 | Ransbach-Baumbach – Breitenau – Wittgert – Deesen – Oberhaid – Ellenhausen – Selters | 6125 |
| 41 | 6 | Ransbach-Baumbach – Hundsdorf – Kammerforst – Höhr-Grenzhausen | 6119 |
| 42 | 6 | Höhr-Grenzhausen – Alsbach – Nauort – Caan – Bendorf | 6118 |
| 43 | 6 | Höhr-Grenzhausen – Alsbach – Wirscheid – Sessenbach – Nauort – Caan – Bendorf | 6118 |
| 44 | 16 | Höhr-Grenzhausen – Vallendar – Koblenz | 7/7A |
| 45 | 12 | Höhr-Grenzhausen – Hillscheid – Neuhäusel | 6120 |
| 46 | 12 | Simmern – Neuhäusel – Eitelborn – Kadenbach | 6105 |
| 47 | 6 | Kadenbach – Arzbach – Bad Ems | 6105 / 8282 |
| 48 | 16 | Montabaur – Neuhäusel – Koblenz | 3116 |
| 49 | 9 | Montabaur – Niederelbert – Oberelbert – Welschneudorf – 6 weiter nach Bad Ems, 3 weiter nach Nassau | 4236 |
| 50 | 3 | Montabaur – Niederelbert – Holler – Montabaur | Neu |
| 51 | 9 | Montabaur – Holler – Untershausen – Stahlhofen – Daubach – Horbach – Gackenbach – Hübingen – Dies – Kirchähr – Gackenbach | 4238 |
| 52 | Stadtverkehr | Montabaur – Horressen – Elgendorf – Eschelbach – Montabaur | 4239 |

| Lfd. Nr. | Anzahl Fahrtenpaare | Linienführung (Vorschlag) | IST-Linie |
|-----------------|----------------------------|---|------------------|
| | | | |
| 53 | Stadtverkehr | Montabaur – Wirzenborn – Reckenthal – Bladernheim – Ettersdorf | 8391 |
| 54 | 6 | MT-Ettersdorf – Heilberscheid – Nentershausen – Niedererbach | Neu |
| 55 | 9 | Montabaur – Großholbach – Girod – Nomborn – Nentershausen – Görgeshausen – Diez - Limburg | 8390 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

ÖPNV-Rahmenangebotsplan - Fahrplankilometer

| Lfd. Nr | KBS | Ausgangspunkt | Endpunkt | via | Linienlänge einf. Strecke [km in WW] | Linienlänge einf. Strecke [km ausserh.] | IST- Angebot [Fahrtenpaare] | Werktags Mo-Fr (252/a) [Fahrtenpaare] | Wochenende Sa (52/a) [Fahrtenpaare] | Wochenende So (61/a) [Fahrtenpaare] | Betr.leistung WW [Wagen-km/a] | Betr.leistung außerh. [Wagen-km/a] | Bemerkung |
|---------|------|---------------------------|------------------|--------------------------|--|---|-----------------------------------|---|---|---|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| 1 | 3116 | Montabaur | Westerburg | Meudt | 19 | 0 | 8 | 9 | 6 | 6 | 112.000 | 0 | |
| 2 | 4281 | Westerburg | Wallmerod | Girkenroth, Salz | 10 | 0 | 8 | 9 | 0 | 0 | 46.000 | 0 | AST Wallmerod - Meudt |
| 3a | 4281 | Wallmerod | Montabaur | Meudt, Heiligenroth | 14 | 0 | 8 | 9 | 0 | 0 | 64.000 | 0 | NOV (3a+3b) |
| 3b | 4281 | Wallmerod | Montabaur | Meudt, Staudt | 17 | 0 | 4 | 3 | 0 | 0 | 26.000 | 0 | AST Wallmerod - Meudt |
| 4a | 5421 | Wallmerod | Limburg | Steinefrenz, Hundsangen | 12 | 13 | 8 | 9 | 5 | 0 | 61.000 | 66.000 | NOV (4a+4b) |
| 4b | 4282 | Wallmerod | Limburg | Hundsangen | 7 | 13 | 2 | 3 | 0 | 0 | 11.000 | 20.000 | AST Wallmerod - Steinefrenz |
| 5 | 5421 | Wallmerod | Molsberg | | 1,5 | 0 | 7 | 6 | 4 | 0 | 6.000 | 0 | Anschluss 629 |
| 6 | neu | Wallmerod | Westerburg | Meudt, Langenhahn | 26 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 40.000 | 0 | |
| 7 | 4285 | Montabaur | Westerburg | Hahn am See, Brandscheid | 25 | 0 | 6 - 9 | 6 | 0 | 0 | 76.000 | 0 | |
| 8 | 4281 | Wallmerod | Westerburg | Elbingen, Kaden | 15 | 0 | 8 | 6 | 0 | 0 | 46.000 | 0 | |
| 9 | 3116 | Bad Marienberg | Westerburg | Höhn | 19 | 0 | 11 | 9 | 6 | 6 | 112.000 | 0 | NOV empfohlen |
| 10a | 3116 | Rennerod | Westerburg | Höhn, Pottum | 14 | 0 | 10 | 6 | 6 | 6 | 62.000 | 0 | NOV (10a+10b) |
| 10b | 3116 | Rennerod | Westerburg | Höhn, Ailertchen | 16 | 0 | 3 | 6 | 0 | 0 | 49.000 | 0 | |
| 11a | 4285 | Rennerod | Westerburg | Seck | 11 | 0 | 4 | 6 | 0 | 0 | 34.000 | 0 | NOV (11a+11b) |
| 11b | 4285 | Rennerod | Westerburg | Seck, Winnen | 13 | 0 | 0 - 4 | 6 | 0 | 0 | 40.000 | 0 | |
| 12a | 8420 | Rennerod | Limburg | Seck | 8 | 26 | 6 | 6 | 3 | 0 | 27.000 | 87.000 | NOV (11a+11b) |
| 12b | 5420 | Rennerod | Limburg | Oberrod | 16 | 22 | 3 - 5 | 6 | 3 | 0 | 54.000 | 74.000 | |
| 12c | neu | Rennerod | Irmtraut | Oberrod | 12 | 0 | 0 - 1 | 3 | 0 | 0 | 19.000 | 0 | |
| 13 | 4285 | Rennerod | Rehe | | 5 | 0 | 7 - 10 | 3 | 0 | 0 | 8.000 | 0 | |
| 14 | 4285 | Rennerod | Liebenscheid | Nister-Möhrendorf | 19 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 58.000 | 0 | |
| 15 | R25 | Rennerod | Burbach | Stein-Neukirch | 12 | 8 | 4 | 6 | 0 | 0 | 37.000 | 25.000 | |
| 16 | 4283 | Rennerod | Bad Marienberg | Fehl-Ritzhausen | 13 | 0 | 4 | 9 | 0 | 0 | 59.000 | 0 | |
| 17 | R24 | Bad Marienberg | Burbach | Stein-Neukirch | 11 | 8 | 3 - 5 | 6 | 0 | 0 | 34.000 | 25.000 | |
| 18 | 4283 | Hof | Nistertal | Bad Marienberg | 14 | 0 | 3 - 4 | 6 | 0 | 0 | 43.000 | 0 | |
| 19 | 4235 | Bad Marienberg | Daaden | Kirburg | 21 | 11 | 6 | 6 | 0 | 0 | 64.000 | 34.000 | |
| 20 | 4235 | Bad Marienberg Kirburg | Daaden Daaden | Lautzenbrücken | 18 12 | 11 11 | 0 0 | 6 -3 | 0 0 | 0 0 | 55.000 -19.000 | 34.000 -17.000 | |
| 21 | 461 | Altenkirchen | Limburg | Nistertal, Westerburg | 38 | 27 | 11/10 | 16 | 12 | 8 | 391.000 | 278.000 | |

| Lfd. Nr | KBS | Ausgangspunkt | Endpunkt | via | Linienlänge einf. Strecke [km in WW] | Linienlänge einf. Strecke [km ausserh.] | IST- Angebot [Fahrtenpaare] | Werktags Mo-Fr (252/a) [Fahrtenpaare] | Wochenende Sa (52/a) [Fahrtenpaare] | Wochenende So (61/a) [Fahrtenpaare] | Betr.leistung WW [Wagen-km/a] | Betr.leistung außerh. [Wagen-km/a] | Bemerkung |
|---------|-------|-------------------|------------------|---------------------------|--|---|-----------------------------------|---|---|---|-------------------------------------|--|----------------------|
| 22 | 629 | Siershahn | Limburg | Montabaur, Steinefrenz | 25 | 10 | 8/9 | 16 | 12 | 8 | 258.000 | 103.000 | |
| | 8160 | | | | | | | | | | | | |
| 23 | 8402 | Hachenburg | Selters | Höchstenbach, Herschbach | 19 | 0 | 2 - 5 | 9 | 6 | 6 | 112.000 | 0 | |
| 24 | 8380f | Hachenburg | Hachenburg | Alpenrod, Dreifelden | 23 | 0 | 8 | 6 | 0 | 0 | 70.000 | 0 | |
| 25 | neu | Hachenburg | Langenhahn | Stockum-Püschchen | 17 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 26.000 | 0 | 14 Fahrtenp via 461 |
| 26 | 8401 | Hachenburg | Betzdorf | Mörlen, Neunkhausen | 10 | 17 | 3 | 3 | 0 | 0 | 16.000 | 26.000 | |
| 27 | 4233 | Hachenburg | Betzdorf | Gebhardshain | 6 | 13 | 6 | 6 | 0 | 0 | 19.000 | 40.000 | |
| | 8410 | | | | | | | | | | | | |
| 28 | 8411 | Hachenburg | Ingelbach | Mörsbach | 20 | 0 | 0 - 1 | 6 | 0 | 0 | 61.000 | 0 | |
| 29 | 8411 | Hachenburg | Hachenburg | Heimborn, Mudenbach, Höch | 27 | 0 | 1 | 6 | 0 | 0 | 82.000 | 0 | |
| | 8410 | | | | | | | | | | | | |
| 30 | 8416 | Hachenburg | Kroppach/Marzha | Astert, Heuzert | 9 | 0 | 1 - 2 | 6 | 0 | 0 | 28.000 | 0 | |
| 31a | 598 | Altenkirchen | Höchstenbach | Borod | 9 | 4 | 4 | 9 | 6 | 6 | 54.000 | 24.000 | |
| 31b | 8402 | Hachenburg | Hachenburg | Müschchenbach, Roßbach | 33 | 0 | 3 | 6 | 3 | 0 | 56.000 | 0 | |
| 32 | neu | Herschbach | Selters | Maroth, Ellenhausen | 16 | 0 | 2 | 9 | 0 | 0 | 73.000 | 0 | |
| 33 | 6117 | Dierdorf | Selters | Krümmel | 4 | 4 | 6 | 9 | 6 | 6 | 24.000 | 24.000 | |
| 34a | 6117 | Herschbach | Selters | Hartenfels, Maxsain | 11 | 0 | 8 - 9 | 3 | 0 | 0 | 17.000 | 0 | |
| 34b | 8381 | Herschbach | Selters | Hartenfels, Freilingen | 15 | 0 | 4 | 6 | 0 | 0 | 46.000 | 0 | |
| 35 | 8384 | Freilingen | Selters | Ewighausen, Quirnbach | 13 | 0 | 1 | 6 | 0 | 0 | 40.000 | 0 | |
| 36 | 6117 | Selters | Siershahn | Mogendorf | 8 | 0 | 5 - 9 | 9 | 6 | 6 | 48.000 | 0 | bis MT NOV empfohlen |
| 37 | 6116 | Wirges | Wirges | Staudt, Niedersayn | 21 | 0 | 2 - 4 | 6 | 0 | 0 | 64.000 | 0 | |
| 38 | 6116 | Siershahn | Ebernahn | | 2 | 0 | 6 - 10 | 12 | 0 | 0 | 13.000 | 0 | |
| | 6116 | | | | | | | | | | | | |
| 39 | 8520 | Höhr-Grenzhausen | Montabaur | RB, Wir, Dernbach | 17 | 0 | 9 - 15 | 12 | 6 | 6 | 126.000 | 0 | NOV |
| 40 | 6125 | Ransbach-Baumbach | Selters | Breitenau | 14 | 0 | 4 | 6 | 0 | 0 | 43.000 | 0 | |
| 41 | 6119 | Ransbach-Baumbach | Höhr-Grenzhausen | Hundsorf | 8 | 0 | 5 | 6 | 0 | 0 | 25.000 | 0 | |
| 42 | 6118 | Höhr-Grenzhausen | Bendorf | Nauort | 14 | 0 | 3 | 6 | 0 | 0 | 43.000 | 0 | |
| 43 | 6118 | Höhr-Grenzhausen | Bendorf | Wirscheid | 17 | 0 | 7 | 6 | 3 | 0 | 57.000 | 0 | |

| Lfd. Nr | KBS | Ausgangspunkt | Endpunkt | via | Linienlänge einf. Strecke [km in WW] | Linienlänge einf. Strecke [km ausserh.] | IST- Angebot [Fahrtenpaare] | Werktags Mo-Fr (252/a) [Fahrtenpaare] | Wochenende Sa (52/a) [Fahrtenpaare] | Wochenende So (61/a) [Fahrtenpaare] | Betr.leistung WW [Wagen-km/a] | Betr.leistung außerh. [Wagen-km/a] | Bemerkung |
|---------------------|------|-----------------------|--------------|-----------------------------|--|---|-----------------------------------|---|---|---|-------------------------------------|--|--------------------|
| | neu | 8520 Höhr-Grenzhausen | Neuwied | Bendorf | 2 | 18 | neu | 12 | 6 | 6 | 15.000 | 134.000 | NOV |
| 44 | 7/7A | Höhr-Grenzhausen | Vallendar | | 2 | 5 | 24/21 | 16 | 12 | 8 | 21.000 | 52.000 | OV |
| 45 | 6120 | Höhr-Grenzhausen | Neuhäusel | Hillscheid | 8 | 0 | 9 | 12 | 3 | 0 | 51.000 | 0 | |
| 46 | 6105 | Neuhäusel | Augst | Simmern, Eitelborn, Kadenba | 8 | 0 | 15 | 12 | 6 | 6 | 60.000 | 0 | |
| 47 | 8282 | Kadenbach | Bad Ems | Arzbach | 1 | 7 | 10 | 6 | 0 | 0 | 4.000 | 22.000 | |
| 48 | 3116 | Montabaur | Koblenz | Neuhäusel | 15 | 7 | 18 | 16 | 12 | 8 | 155.000 | 73.000 | NOV |
| 49a | 4236 | Montabaur | Bad Ems | Welschneudorf | 10 | 6 | 5 | 6 | 6 | 3 | 41.000 | 25.000 | |
| 49b | 4236 | Montabaur | Nassau | Welschneudorf | 9 | 6 | 5 | 3 | 0 | 0 | 14.000 | 10.000 | |
| 50 | neu | Montabaur | Montabaur | Niederelbert, Holler | 8 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 13.000 | 0 | |
| 51 | 4238 | Montabaur | Gackebach | Holler, Hübingen | 17 | 0 | 10 - 12 | 9 | 6 | 3 | 94.000 | 0 | |
| 52 | neu | Stadtverkehr | Montabaur | Horressen | 8 | 0 | 12 - 14 | 9 | 6 | 3 | 45.000 | 0 | OV |
| 53 | neu | Stadtverkehr | Montabaur | Ettersdorf | 9 | 0 | 4 - 6 | 6 | 4 | 3 | 35.000 | 0 | OV |
| 54 | 8391 | MT-Ettersdorf | Niedererbach | Nentershausen | 9 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 28.000 | 0 | |
| 55 | 8390 | Montabaur | Limburg | Nentershausen, Diez | 15 | 9 | 5 | 6 | 3 | 3 | 56.000 | 34.000 | |
| 56 | 8440 | Heiligenroth | Montabaur | Ruppach-Goldhausen | 9 | 0 | (15) | 0 | 6 | 3 | 9.000 | 0 | |
| Gesamt WW | | | | | 907 | 256 | | | | | 3.657.000 | 1.193.000 | |
| davon KEVAG | | | | | 2 | 5 | | | | | 21.000 | 52.000 | ca. 3,5 EUR/Bus-km |
| davon SPNV-Nord Zug | | | | | 63 | 37 | | | | | 649.000 | 381.000 | ca. 6 EUR/Zug-km |
| davon SPNV-Nord Bus | | | | | 109 | 29 | | | | | 718.000 | 231.000 | ca. 1,3 EUR/Bus-km |
| Aufgabenträger WW | | | | | 733 | 185 | | | | | 2.269.000 | 529.000 | ca. 1,5 EUR/Bus-km |

Künftige Aufgabenverteilung im VRM

| Nr. | Aufgabe | Handhabung vor Verbundstart | Ziele | Durchführung | VRM | VU / VU-Beirat |
|---|---|--|--|---|-----|----------------|
| A. Tarif | | | | | | |
| 1. | Tariffestsetzung und -fortschreibung | Festsetzung und Fortschreibung von rund 40 Haustarifen im Verbundstarangebiet | Unternehmereigenschaft nach PBefG bleibt erhalten | erfolgt nach gemeinsamer Entscheidungsfindung von VU-Beirat und VRM; das Verfahren regelt § 7 Abs 3 u. 4 des Kooperationsvertrages | X | X |
| 2. | Tarifbeantragung | jedes VU beantragt und veröffentlicht seinen Tarif separat | | VRM beantragt im Namen und im Auftrag der VU den Verbundtarif bei der Genehmigungsbehörde | - | - |
| 3. | Beantragung Ausgleich nach § 45a PBefG und SchwebG | jedes einzelne VU | | jedes einzelne VU | - | X |
| 4. | Tarifbestimmungen erstellen und fortschreiben | Fortschreibung durch jedes einzelne VU | einheitliche Tarifbestimmungen im Verbund | Gemeinsame Aufgabe von VU-Beirat und VRM | X | - |
| 5. | Beförderungsbedingungen erstellen und fortschreiben | Fortschreibung durch jedes einzelne VU | Vereinfachung und Vereinheitlichung | Aufgabe der VU/VU-Beirat | - | - |
| 6./7. | Relationsmatrix erstellen / fortschreiben | Fortschreibung durch jedes einzelne VU | jedes VU erhält Bereichsmatrix und Gesamtmatrix | Aufgabe der VRM in Zusammenarbeit mit den VU/VU-Beirat, bei Erlösirksamkeit erfolgt Abstimmung wie bei Tariffestsetzung und -fortschreibung (s. 1.) | X | - |
| 8. | Datenübernahme in Verkaufsgeräte | Fortschreibung durch jedes einzelne VU | | jedes einzelne VU | - | X |
| B. Marketing, Information, Werbung verbundweit | | | | | | |
| 9. | Marketingkonzept, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für den Verbundtarif | | Vermarktung des Verbundtarifs | Erstellung und Umsetzung eines Marketingkonzeptes durch VRM, finanzielle und personelle Beteiligung der VU (s. § 11 Kooperationsvertrag) | X | X |
| 10. | Herausgabe regionaler Fahrpläne | RMV gibt 6 Kreisfahrpläne heraus, die schon heute im wesentlichen die Funktionen eines Verbundfahrplans erfüllen (Bereichsausgaben), Mitfinanzierung teilw. durch Aufgabenträger und Sponsoren | einheitliches Layout | VU erstellen das Datenmaterial für die Fahrpläne; VRM gibt die Verbundfahrpläne heraus (Nutzung der Infrastruktur von RMV und KEVAG; Kooperation analog zu 9.); Kostenbeteiligung der VU regelt § 11 Abs. 3 Kooperationsvertrag | X | X |
| 11. | Übergreifende Verkehrsplanung, Fahrplanabstimmung, Anschlußsicherung | bilaterale Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen | weitgehende verkehrliche Integration im Verbundgebiet | VRM übernimmt Rahmenplanung (zunächst ohne Aufgabenträgerschaft) in Zusammenarbeit mit den VU (Planungsgruppe Verkehr), s. hierzu § 6 Kooperationsvertrag | X | - |
| 12. | Erstellung Liniennetzplan und Tarifzonenplan | jedes einzelne VU, bei RMV auch für andere VU, in VGK und Neuwied Gesamtpläne | Gesamtplan und Bereichspläne | analog zu 10. | X | X |
| 13. | Kundeninformation (Kundencenter, telefon Service) | jedes einzelne VU, bei RMV auch für andere VU | umfassende Information über Verbundtarif und Leistungsangebot im Verbund durch jedes einzelne VU | Angebot einer Info-Hotline bei Nutzung der bei den VU vorhandenen Service-Infrastruktur; VRM übernimmt Funktion von Back-Office und klärt besondere Problemfälle | (X) | X |
| 14. | Marktforschung | einzelne VU separat | Anpassung von Tarif und Leistungsangebot an die Markterfordernisse | VRM aufgrund Verbundstatistik und zusätzlicher Erhebungen | X | - |
| 15. | Vertrieb, Verkauf | jedes einzelne VU | | jedes einzelne VU | - | X |
| C. Verbundabrechnung | | | | | | |
| 16. | Abrechnung THV, DTV | analog z.Z. nur in VGK vorhanden | | VRM | X | - |
| 17. | Abrechnung THV, DTV, Orgakosten zwischen VRM-GmbH, VRM-Gesellschaftern und Land RLP | | zeitnahe und zuverlässige Refinanzierung | VRM | X | - |
| 18. | Einnahmenaufteilung sowie damit verbundene Verkehrserhebungen | in den bestehenden Verkehrsgemeinschaften (z.B. VGK) schon heute erforderlich | Transparenz, Neutralität, Gerechtigkeit, Leistungsförderung, Abbildung von Angebots- und Nachfrageänderungen, geringer Aufwand | VRM nach Beauftragung durch VU-Beirat | X | (X) |
| 19. | Verbundstatistik | nur in vorhandenen Verkehrsgemeinschaften verfügbar | Außendarstellung Verbund, Grundlagendaten, Einnahmenaufteilungsverfahren und Mitfinanzierung durch Zuschußgeber | VRM | X | - |
| X Aufgaben / Beteiligung | | | | | | |

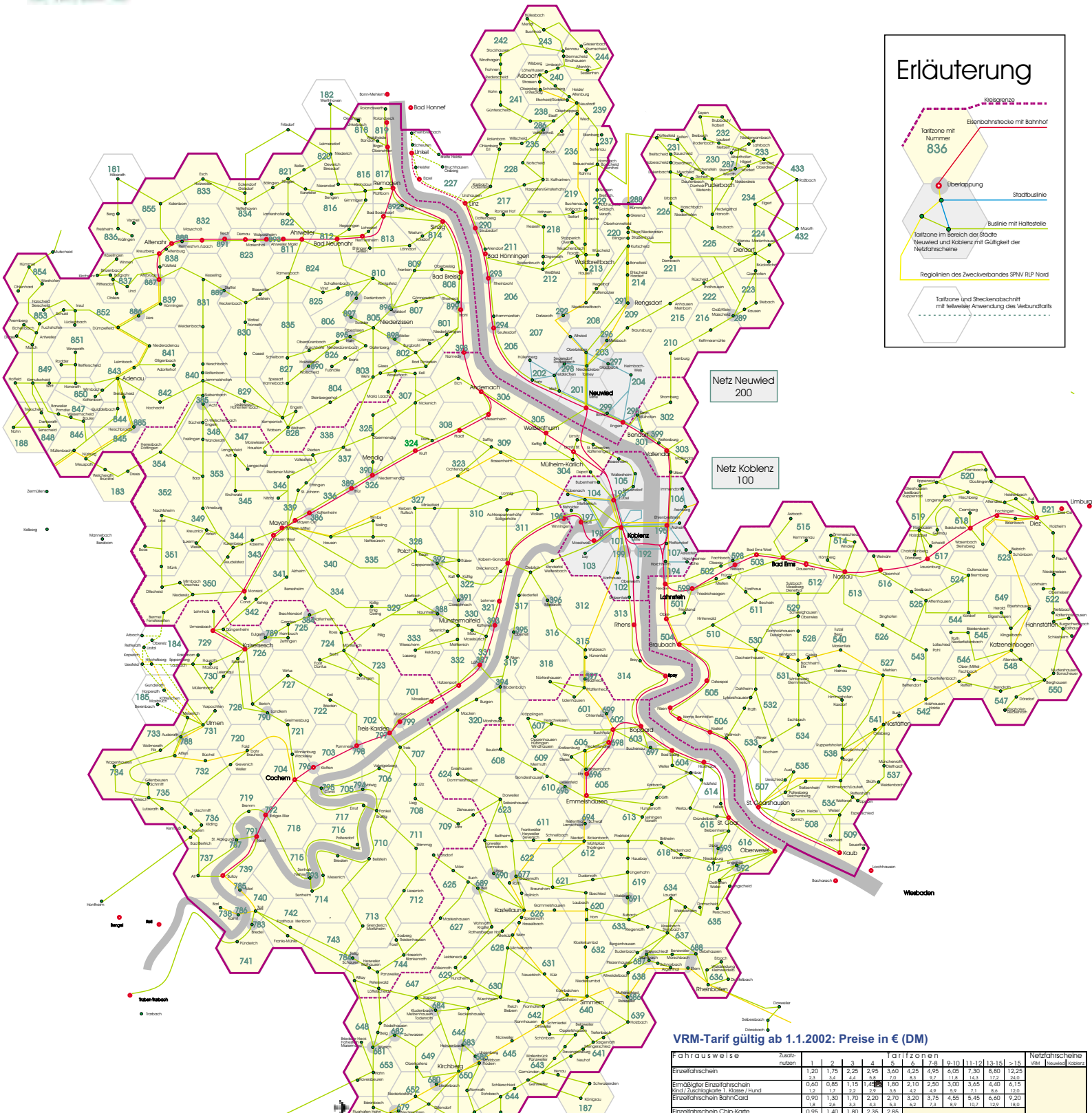
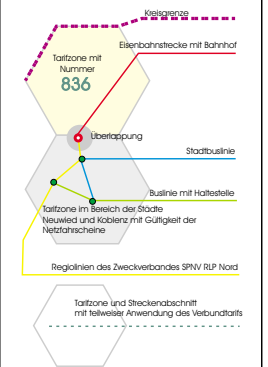
Quelle: VRM-GmbH, übergeben am 04.10.2001



Verkehrsverbund Rhein-Mosel

Tarfinformation - gültig ab 1.1.2002

Erläuterung



Randzonen
 Westerwaldkreis 432 - 433
 Rhein-Sieg-Kreis 181 - 182
 Landkreis Daun 183 - 185, 188
 Landkreis Birkenfeld 186
 LK Bad Kreuznach 187

| 12.07.01 | von Zone | bis Zone | Anzahl |
|--------------------------|----------|----------|------------|
| Stadt Koblenz | 101 | 107 | 7 |
| Landkreis Neuwied | 201 | 244 | 44 |
| Landkreis Mayen-Koblenz | 301 | 354 | 54 |
| Rhein-Lahn-Kreis | 501 | 550 | 50 |
| Landkreis Hunsrück-Kreis | 601 | 655 | 55 |
| Landkreis Cochem-Zell | 701 | 744 | 44 |
| Landkreis Ahrweiler | 801 | 855 | 55 |
| Verbundgebiet | | | 309 |

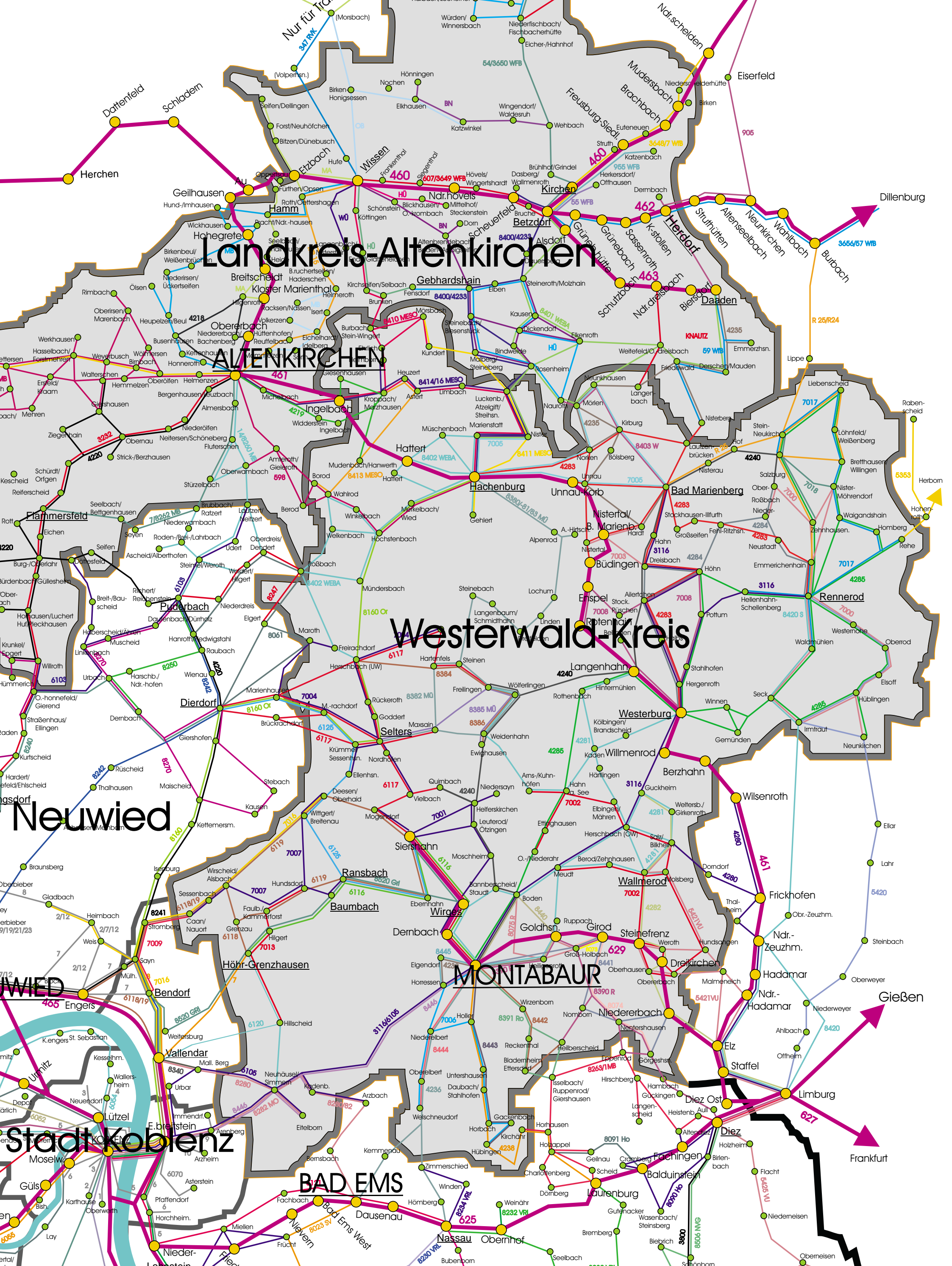
VRM-Tarif gültig ab 1.1.2002: Preise in € (DM)

| Fahrweise | Zusatz- nutzen | Tarifzonen | | | | | | | | | | | | Netzfahrschein von Neuwied/Koblenz | |
|--|-------------------|------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------------|------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9-10 | 11-12 | 13-15 | >15 | | |
| Einzelfahrschein | | 1,20 | 1,75 | 2,25 | 2,95 | 3,60 | 4,25 | 4,95 | 6,05 | 7,30 | 8,80 | 12,25 | | | |
| Erhöhter Einzelfahrschein (Kind/Zuschlagkarte 1. Klasse / Hund) | | 0,60 | 0,85 | 1,15 | 1,45 | 1,80 | 2,15 | 2,50 | 3,00 | 3,65 | 4,40 | 6,15 | | | |
| Erzelfahrschein BahnCard | | 1,8 | 2,6 | 3,4 | 4,3 | 5,3 | 6,3 | 7,5 | 9,1 | 11,0 | 13,5 | 18,0 | | | |
| Erzelfahrschein Chip-Karte (bei KVG und SWV) | | 0,95 | 1,40 | 1,80 | 2,35 | 2,85 | | | | | | | | | |
| Tageskarte | | 3,6 | 3,6 | 4,5 | 5,9 | 7,2 | 8,5 | 9,9 | 12,1 | 14,6 | 17,6 | 24,0 | 14,6 | 3,6 | 4,5 |
| Mitgliedertageskarte | | 6,0 | 6,0 | 9,0 | 11,8 | 14,3 | 17,0 | 19,9 | 24,2 | 29,2 | 35,0 | 46,0 | 29,2 | 6,0 | 9,0 |
| Wochenkarte | | 17,7 | 17,7 | 27,0 | 35,0 | 43,0 | 51,0 | 60,0 | 72,0 | 87,0 | 107,0 | 142,0 | 87,0 | 17,7 | 27,0 |
| Monatskarte | | 34,4 | 45,5 | 57,9 | 66,3 | 79,4 | 97,0 | 112,4 | 134,4 | 164,6 | 205,0 | 276,0 | 164,6 | 45,5 | 57,9 |
| Monatskarte im Abo | | 25,6 | 34,1 | 39,7 | 47,7 | 56,1 | 66,1 | 72,5 | 84,3 | 103,7 | 126,5 | 162,3 | 103,7 | 34,1 | 39,7 |
| Schülermonatskarte | | 7,2 | 9,7 | 11,6 | 14,2 | 17,4 | 19,1 | 22,2 | 27,6 | 32,2 | 40,7 | 43,9 | | | |
| Schülermonatskarte im Abo | | 21,5 | 28,4 | 33,1 | 41,5 | 49,6 | 58,4 | 63,2 | 77,8 | 90,4 | 106,7 | 114,4 | | | |
| 9-Uhr-Monatskarte | | 27,5 | 36,4 | 42,3 | 53,1 | 63,5 | 69,6 | 80,9 | 99,5 | 115,7 | 136,6 | 146,5 | 146,5 | 27,5 | 36,4 |
| 9-Uhr-Monatskarte im Abo | | 23,0 | 30,3 | 35,3 | 44,2 | 52,9 | 58,0 | 67,5 | 82,9 | 96,4 | 113,8 | 122,1 | 122,1 | 23,0 | 30,3 |

ohne Aufpreis bei Überschneidung (*) bei KVG-Chip-Karte nur im Stadtgebiet Koblenz; bei RVM im Stadtgebiet Koblenz; Verkehr an Wochenenden und Feiertagen kostenlos; Mitarbeiter von einem Erwachsenen und zwei Kindern
 * 12 Monate fahren - 10 Monate zahlen

| Fahrweise | Zusatz- nutzen | Preis |
|--------------------|-------------------|-------|
| Wochenkarte | | 4,8 |
| Monatskarte | | 17,2 |
| Monatskarte im Abo | | 14,3 |

Fahrradkarte
 6000€ / Semesterfahrschein



Landkreis-Altenkirchen

ALTENKIRCHEN

Westerwald-kreis

MONTABAUR

Neuwied

WIED

Stadt Koblenz

BAD EMS

Gießen

Frankfurt

Dillenburg

Herborn

Niederweyer

Offheim

Flacht

Niedernelsen

Obernelsen

Schönbach

Seelbach

Bremberg

Laurenburg

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

Nassau

Obernhof

Bubendorf

Winden

Hömberg

Bad Ems West

Nievern

Frücht

Miellen

Fachbach

Bad Ems

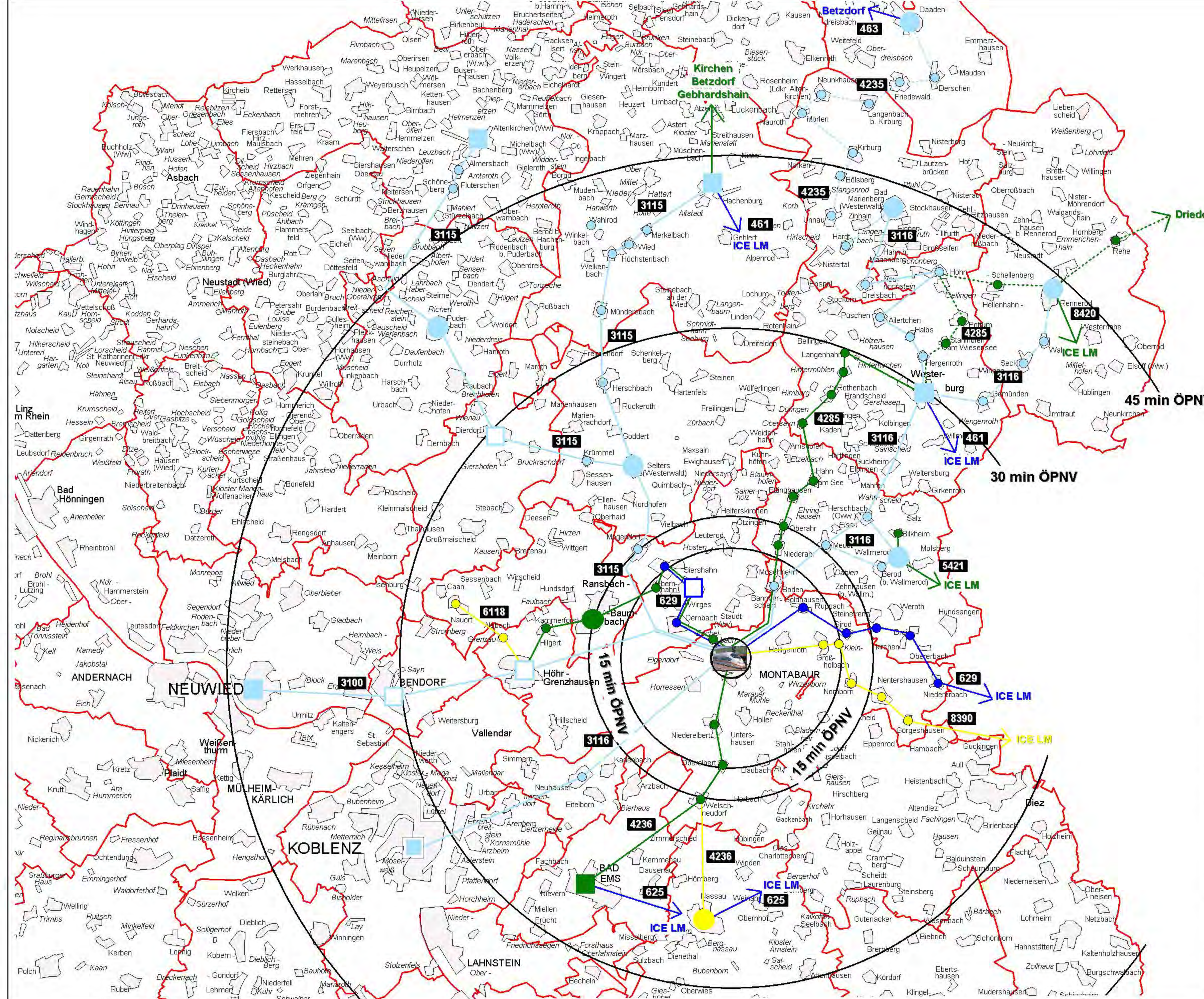
Nassau

Obernhof

Unterlage 6.3: Verzeichnis der Strecken und Linien aus dem Westerwaldkreis in den Raum VRM

| VU | Linien-nummer | Linienverlauf | Abschnitt innerhalb Verbundraum | Aufgabenträger |
|--------------------|---------------|---|---|-------------------------------|
| Griesar | 8520 | Koblenz – Höhr-Grenzhausen – Wirges | Koblenz – Weikersburg | KO / MYK / WW |
| KEVAG | 7/7A | Koblenz – Vallendar – Schönstatt – Höhr-Grenzhausen | Koblenz – Schönstatt | KO / MYK / WW |
| Modigell & Scherer | 8280 | Mallendarer Berg – Neuhäusel – Arzbach – und zurück | Vallendar – Simmern und Kadenbach – Arzbach | MYK / WW / RLK |
| | 8282 | Bad Ems – Arzbach – Neuhäusel – Koblenz | Bad Ems – Arzbach und Koblenz | RLK / WW / KO |
| Orthen | 8160 | Hachenburg – Dierdorf – Koblenz | Marienhäuser – Koblenz | WW / NR / MYK / KO |
| RMV | 3116 | RegioLinie Koblenz – Montabaur – Westerburg – Rennerod / Bad Marienberg | Koblenz – KO-Arenberg | KO / WW |
| | 4236 | Nassau / Bad Ems – Montabaur und zurück | Nassau – Zimmerschied und Bad Ems – Kemmenau | RLK / WW |
| | 4238 | Laurenburg – Montabaur und zurück | Laurenburg – Giershausen | RLK / WW |
| | 4285 | Rehe – Westerburg – Montabaur – (Koblenz) | Keiner, nur Anschlüsse in Montabaur an 6105 Rtg. KO | WW |
| | 6105 | Koblenz – Montabaur | Koblenz – KO-Arenberg | KO / WW |
| | 6117 | Montabaur – Siershahn – Hartenfels / Dierdorf | Marienhäuser – Dierdorf und Brückrachdorf – Dierdorf | WW / NR |
| | 6118 | Höhr-Grenzhausen – Stromberg – Koblenz | Stromberg – Koblenz | WW / MYK / KO |
| | 6119 | Siershahn – Ransbach – Neuwied bzw. Siershahn – Deesen – Koblenz | Stromberg – Neuwied bzw. Stromberg – Koblenz | WW / MYK / NR / KO |
| | 6120 | Neuhäusel / Vallendar – Hilscheid – Höhr-Grenzhausen | Vallendar | WW / MYK |
| | 6125 | Dierdorf – Ransbach – Siershahn und zurück | Dierdorf – Marienhäuser | NR / WW |
| | 7009 | Schülerbeförderung Bendorf | Stromberg – Bendorf | WW / MYK |
| | 7014 | Koblenz / Höhr-Grenzhausen – Vallendar – Neuwied-Niederbieber | Koblenz – Vallendar – Neuwied und Stromberg – Vallendar | KO / WW / MYK / NR |
| Roszbach | 8390 | Montabaur – Nentershausen – Diez – Limburg | Hambach – Diez | WW / RLK / Stadt Limburg/Lahn |
| Zickenheiner | 8061 | Hanroth – Woldert – Oberdreis – Roßbach – Maroth – Dierdorf | Hanroth – Oberdreis und Marienhäuser - Dierdorf | NR / WW |
| | | | | |

Quelle: VRM-GmbH, Kooperationsvertrag, eigene Ergänzungen



- Legende**
- Oberzentrum
 - Mittelzentrum im Grundnetz
 - Mittelzentrum im Ergänzungsnetz
 - Grundzentrum im Grundnetz
 - Ortsgemeinde
 - RegioLinie Bahn
 - RegioLinie Bus
 - Varianten / Alternativen
 - 461
Liniennummern Bahn
 - 3420
Liniennummern Bus
 - regionale Verbindung Bus
 - nahräumige Verbindung Bus
- Einzugsbereich**
- 10 min Fußweg
 - 15 min ÖPNV

| INDEX | ART DER ÄNDERUNG | DATUM | ZEICHEN |
|---|------------------|---|-------------|
| | | 305 | 0,46 |
| öiv - Consult Büro Würges Südstraße 14 · 56423 Würges Tel. 0 26 02 / 93 63 -8 Fax 0 26 02 / 93 92 30 E-Mail: oeiv-consult@online.de | | öiv - Consult Planungsgesellschaft für öffentlichen integrierten Verkehr mbH | |
| | ENTWORFEN | November 2001 | Diegen |
| | GEZEICHNET | November 2001 | Blankenagel |
| | GEPRÜFT | November 2001 | Diegen |

| | | |
|---|---|---|
| Westerwaldkreis | Kreisverwaltung des Westerwaldkreises Peter-Altmeyer-Platz 1 · 56410 Montabaur E-Mail: KV_westerwald@westerwald.rlp.de http://www.westerwald.rlp.de | Unterlage: 7.1 Blatt Nr.: Reg. Nr.: |
| Straße: von Bau-km: Nächster Ort: zu Bau-km: | | |

| | | | |
|---|--|-------|---------|
| Fortschreibung des Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis | | | |
| | | Datum | geprüft |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

ÖPNV-Konzept zur Anbindung ICE-RegioBahnhof Montabaur

Maßstab: 1 : 100.000

Abfahrt Departure Montabaur ICE-RegioBahnhof

Stand: 15.10.2002

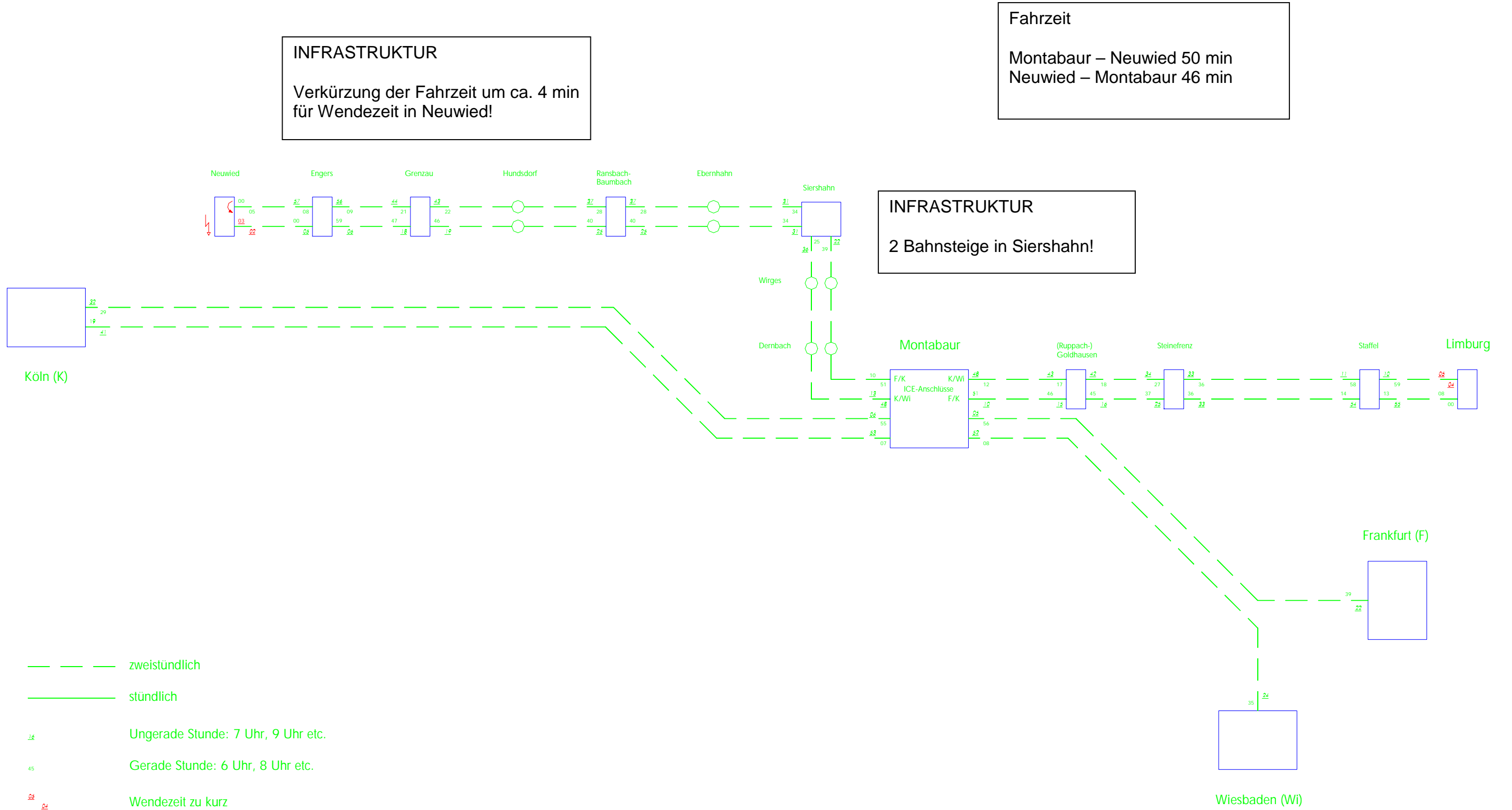
| Zeit Time | Zug Train | Richtung Destination | Gleis Track | |
|-------------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|-------|
| 6.06 <i>Mo-Fr</i> | ICE 626 | Siegburg/Bonn | 6.25 | |
| | | Köln-Deutz | 6.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 7.08 | |
| | | Düsseldorf Flugh. | 7.16 | |
| | | Duisburg HBF | 7.26 | |
| | | Essen HBF | 7.38 | |
| | | Gelsenkirchen HBF | 7.48 | |
| | | Recklinghausen HBF | 8.00 | |
| | | Münster HBF | 8.30 | |
| 6.45 <i>Mo-Sa</i> | ICE 629 | Limburg Süd | 6.53 | |
| | | Frankfurt Flughafen | 7.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 7.32 | |
| 7.01 <i>Mo-Sa</i> | ICE 713 | Limburg Süd | 7.09 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 7.31 | |
| | | Mainz Hbf | 7.44 | |
| | | Mannheim Hbf | 8.24 | |
| | | Heidelberg Hbf | 8.38 | |
| | | Vaihingen | 9.03 | |
| | | Stuttgart Hbf | 9.22 | |
| 7.02 <i>Mo-Fr</i> | ICE 818 | Köln Hbf | 7.34 | |
| | | | | |
| 7.12 <i>Mo-Sa</i> | ICE 824 | Köln-Deutz | 7.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 8.11 | |
| | | Duisburg HBF | 8.29 | |
| | | Essen HBF | 8.41 | |
| | | Bochum HBF | 8.52 | |
| | | | Dortmund HBF | 9.04 |
| | | | | |
| 7.45 <i>Mo-Sa</i> | ICE 521 | Limburg Süd | 7.53 | |
| | | Frankfurt Flughafen | 8.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 8.32 | |
| 8.45 <i>Mo-Sa</i> | ICE 721 | Limburg Süd | 8.53 | |
| | | Frankfurt Flughafen | 9.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 9.32 | |
| 9.01 <i>täglich</i> | ICE 715 | Limburg Süd | 9.09 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 9.31 | |
| | | Mainz Hbf | 9.44 | |
| | | Mannheim Hbf | 10.24 | |
| | | Heidelberg Hbf | 10.38 | |
| | | Vaihingen | 11.03 | |
| | | Stuttgart Hbf | 11.22 | |
| 9.02 <i>Mo-Sa</i> | ICE 816 | Köln Hbf | 9.34 | |
| | | | | |
| 9.12 <i>täglich</i> | ICE 822 | Köln-Deutz | 9.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 10.11 | |
| | | Duisburg HBF | 10.29 | |
| | | Essen HBF | 10.41 | |
| | | Bochum HBF | 10.52 | |
| | | | Dortmund HBF | 11.04 |
| 10.51 <i>täglich</i> | ICE 723 | Frankfurt Flughafen | 11.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 11.29 | |
| 11.01 <i>täglich</i> | ICE 717 | Limburg Süd | 11.09 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 11.31 | |
| | | Mainz Hbf | 11.44 | |
| | | Mannheim Hbf | 12.24 | |
| | | Heidelberg Hbf | 12.38 | |
| | | Vaihingen | 13.03 | |
| | | | Stuttgart Hbf | 13.22 |
| 11.02 <i>täglich</i> | ICE 814 | Köln Hbf | 11.34 | |
| | | | | |
| 11.12 <i>täglich</i> | ICE 820 | Köln-Deutz | 11.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 12.11 | |
| | | Duisburg HBF | 12.28 | |
| | | Essen HBF | 12.41 | |
| | | Bochum HBF | 12.52 | |
| | | | Dortmund HBF | 13.05 |
| 12.51 <i>täglich</i> | ICE 725 | Frankfurt Flughafen | 13.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 13.29 | |
| 13.01 <i>täglich</i> | ICE 719 | Limburg Süd | 13.09 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 13.31 | |
| | | Mainz Hbf | 13.44 | |
| | | Mannheim Hbf | 14.24 | |
| | | Heidelberg Hbf | 14.38 | |
| | | Vaihingen | 15.03 | |
| | Stuttgart Hbf | 15.22 | | |
| 13.02 <i>täglich</i> | ICE 812 | Köln Hbf | 13.34 | |
| | | | | |
| 13.12 <i>täglich</i> | ICE 728 | Köln-Deutz | 13.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 14.11 | |
| | | Duisburg HBF | 14.28 | |
| | | Essen HBF | 14.41 | |
| | | Bochum HBF | 14.52 | |
| | | | Dortmund HBF | 15.04 |

| Zeit Time | Zug Train | Richtung Destination | Gleis Track | |
|---------------------------|--------------------|-------------------------|----------------------|-------|
| 14.51 <i>täglich</i> | ICE 727 | Frankfurt Flughafen | 15.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 15.29 | |
| 15.01 <i>täglich</i> | ICE 811 | Limburg Süd | 15.09 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 15.31 | |
| | | Mainz Hbf | 15.44 | |
| | | Mannheim Hbf | 16.24 | |
| | | Heidelberg Hbf | 16.38 | |
| | | Vaihingen | 17.03 | |
| | | | Stuttgart Hbf | 17.22 |
| 15.02 <i>täglich</i> | ICE 810 | Köln Hbf | 15.34 | |
| | | | | |
| 15.12 <i>täglich</i> | ICE 726 | Köln-Deutz | 15.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 16.11 | |
| | | Duisburg HBF | 16.29 | |
| | | Essen HBF | 16.41 | |
| | | Bochum HBF | 16.52 | |
| | | | Dortmund HBF | 17.04 |
| | | | | |
| 16.51 <i>täglich</i> | ICE 729 | Frankfurt Flughafen | 17.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 17.29 | |
| 17.01 <i>täglich</i> | ICE 813 | Limburg Süd | 17.09 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 17.31 | |
| | | Mainz Hbf | 17.44 | |
| | | Mannheim Hbf | 18.24 | |
| | | Heidelberg Hbf | 18.38 | |
| | | Vaihingen | 19.03 | |
| | | | Stuttgart Hbf | 19.22 |
| 17.02 <i>täglich</i> | ICE 718 | Köln Hbf | 17.34 | |
| | | | | |
| 17.12 <i>täglich</i> | ICE 724 | Köln-Deutz | 17.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 18.11 | |
| | | Duisburg HBF | 18.29 | |
| | | Essen HBF | 18.41 | |
| | | Bochum HBF | 18.52 | |
| | | | Dortmund HBF | 19.05 |
| | | | | |
| 18.12 <i>täglich</i> | ICE 524 | Köln-Deutz | 18.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 19.05 | |
| | | Düsseldorf Flugh. | 19.13 | |
| | | Duisburg HBF | 19.24 | |
| | | Essen HBF | 19.36 | |
| | | Gelsenkirchen HBF | 19.48 | |
| | Recklinghausen HBF | 20.00 | | |
| | Münster HBF | 20.30 | | |
| 18.51 <i>täglich</i> | ICE 821 | Frankfurt Flughafen | 19.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 19.29 | |
| 19.01 <i>täglich</i> | ICE 815 | Limburg Süd | 19.09 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 19.31 | |
| | | Mainz Hbf | 19.44 | |
| | | Mannheim Hbf | 20.24 | |
| | | Heidelberg Hbf | 20.38 | |
| | | Vaihingen | 21.03 | |
| | | | Stuttgart Hbf | 21.22 |
| 19.02 <i>täglich</i> | ICE 716 | Köln Hbf | 19.34 | |
| | | | | |
| 19.12 <i>täglich</i> | ICE 722 | Köln-Deutz | 19.43 | |
| | | Düsseldorf HBF | 20.11 | |
| | | Duisburg HBF | 20.29 | |
| | | Essen HBF | 20.41 | |
| | | Bochum HBF | 20.52 | |
| | | | Dortmund HBF | 21.05 |
| 20.51 <i>täglich</i> | ICE 823 | Frankfurt Flughafen | 21.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 21.29 | |
| 21.01 <i>Mo-Fr, So</i> | ICE 817 | Limburg Süd | 21.09 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 21.31 | |
| | | Mainz Hbf | 21.44 | |
| | | Mannheim Hbf | 22.24 | |
| | | Heidelberg Hbf | 22.38 | |
| | | Vaihingen | 23.03 | |
| | | | Stuttgart Hbf | 23.22 |
| 21.02 <i>täglich</i> | ICE 714 | Köln Hbf | 21.34 | |
| | | | | |
| 21.12 <i>Mo-Fr, So</i> | ICE 520 | Köln Hbf | 21.45 | |
| | | | | |
| 22.51 <i>täglich</i> | ICE 827 | Frankfurt Flughafen | 23.15 | |
| | | Frankfurt HBF | 23.29 | |
| 23.02 <i>Fr, Sa</i> | ICE 712 | Köln Hbf | 23.34 | |
| | | | | |
| 23.13 <i>Sa</i> | ICE 817 | Limburg Süd | 23.21 | |
| | | Wiesbaden Hbf | 23.44 | |

Quelle: Deutsche Bahn AG
Angaben ohne Gewähr!

Fahrplanentwurf Unterwesterwaldbahn:

- Inkl. Brexthalbahn: Variante Montabaur – Neuwied (ohne Siersshahner Kurve)
- Stundentakt



Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis

*Unterlage 8.1
Vorbereitung von ÖPNV-Ausschreibungen*



Westerwaldkreis



Vorbereitung von ÖPNV-Ausschreibungen im Westerwaldkreis

Die als gemeinwirtschaftlich i. S. d. § 13a PBefG ermittelten Verkehre bestimmen zunächst den Umfang der auszuschreibenden Verkehrsleistung. Nach § 97 Abs. 3 GWB i.V.m. § 5 Nr. 1 VOL/A sind jedoch Aufgabenträger als Vergabestelle verpflichtet, im Interesse von kleinen und mittleren Unternehmen Lose zu bilden, sofern dies zweckmäßig ist [V1]. Den Aufgabenträger trifft somit vergaberechtlich das Gebot, die mittelständische Unternehmensstruktur im ÖPNV zu berücksichtigen und die auszuschreibende Verkehrsleistung in Lose aufzuteilen, wenn ansonsten Unternehmen mit einem Gesamtauftrag überfordert wären. Die einzelne gemeinwirtschaftliche Linie sollte die kleinste Losgröße bilden. Der Loszuschnitt muss jedoch auch dem Wirtschaftlichkeitsgebot Rechnung tragen und darf darüber hinaus nicht die Integration der Nahverkehrsbedienung i.S.d. § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gefährden [V1]. Bestehende Netz-, Verkehrsverbund- oder Verkehrsgemeinschaftsstrukturen sind bei der Losbildung zu berücksichtigen.

Um die Angaben und Aussagen anschaulicher zu machen, werden diese in einem Beispiel verdeutlicht. Die Texte zu dem Beispiel werden *kursiv* gesetzt, um diese vom übrigen Text abzuheben. Aussagen und Zahlenangaben in diesem Ausschreibungs-Beispiel sind rein fiktiv. Sie orientieren sich aber an einem realistischen Hintergrund und haben einen Bezug zum Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis.

Folgender Aufbau von Ausschreibungen für ÖPNV-Leistungen ist zu empfehlen [A1]:

1. Grundlagen und Ziele der Ausschreibung
2. Gegenstand der Ausschreibung
3. Ausschreibungsbedingungen
4. Angaben zur Infrastruktur
5. Angaben zu den bedienten Nahverkehrsräumen
6. Grundlagen des Betriebskonzeptes
7. Anforderung an die Betriebsabwicklung
8. Fahrzeuge
9. Fahrgastinformation
10. Mängelbeseitigung
11. Vertrieb und Werbung
12. Integration in bestehende Unternehmensstruktur oder Verkehrsverbund
13. Finanzierung der Verkehrsleistung
14. Tarife und Einnahmen
15. Kalkulation
16. Nachweispflicht
17. Bonus-/ Malus-Regelungen
18. Inhalte des Verkehrsvertrages

1.1 Grundlage und Ziele der Ausschreibung

Grundlage und Ziele der vorgesehenen Ausschreibung sind in diesem Abschnitt allgemein zu beschreiben.

Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs hat am 01.01.1996 begonnen. Mit diesem Zeitpunkt ist die Aufgabe der Organisation und Finanzierung vom Bund auf die Länder übertragen worden. Das Regionalisierungsgesetz ist das maßgebende Ausführungsgesetz für diese Änderung. Danach erhalten die Länder ab dem 01.01.1996 für die Übernahme des gesamten ÖPNV einen Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes. „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“ (§ 1 Regionalisierungsgesetz RegG) und wesentliches Ziel des Regionalisierungsgesetzes. In der Fachsprache bedeutet öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) „Personenbeförderung mit Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnen, Bussen, Oberleitungsbussen, Taxen und Wasserfahrzeugen im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs, bei denen die Mehrzahl der Beförderungsfälle eine Reiseweite von nicht mehr als 50 km hat“. Um gleichzeitig mit der Regionalisierung des SPNV den gesamten ÖPNV zu regionalisieren, ist auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geändert worden.

Neu eingeführt wurde der Begriff „Aufgabenträger des ÖPNV“ (§ 8 Abs. 3), das Instrument des Nahverkehrsplans (§ 8 Abs. 3) eine Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Genehmigungen (§ 13) sowie eine Einschränkung des bisherigen Besitzstands schutzes (§ 13 Abs. 2a). Eine Ausschreibung ist dann durchzuführen, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung durch kein Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht werden kann. In diesem Fall ist die Verkehrsleistung nach Maßgabe der Verdingungsordnung für Leistungen (VOL/A) auszuschreiben. Die Wirtschaftlichkeit der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen kann der Aufgabenträger mitbestimmen, wenn er entweder nur einzelne Linien oder mehrere Linien gemeinsam (Linienbündel) ausschreibt.

In Rheinland-Pfalz sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den (straßengebundenen) ÖPNV. Die Zuständigkeiten werden als freiwillige Selbstverwaltungsaufgaben wahr genommen. Die Aufgabe des SPNV wird vom Land getragen, so weit es sich um landesweit bedeutsame SPNV-Investitionsmaßnahmen, den Netzausbau und die bedarfsgerechte Ausstattung mit Nahverkehrsfahrzeugen handelt. Diese Aufgabenträgerschaft des Landes besteht aber lediglich unterstützend neben der Verantwortung des Bundes und der Unternehmen des SPNV. Die Angebotsgestaltung im SPNV und vergleichbarer regionaler Busverkehre ist ursprünglich nach § 6 Abs. 2 NVG Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die SPNV-Trägerschaft ist Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung (§ 6 Abs. 2 NVG). Im Interesse einer integrierten und koordinierten ÖPNV-Gestaltung ist jedoch gemäß § 6 Abs. 3 NVG der Zweckverband „SPNV Rheinland-Pfalz Nord“ über den Weg der Organleihe für diese Aufgabe zuständig.

Mit einer Ausschreibung werden in der Regel mehrere Ziele gleichzeitig verfolgt [A1]:

- Kostenreduzierung
- Qualitätsverbesserung
- Verbesserte Kundenorientierung
- Verbesserung des Preis-Leistungsverhältnisses für den Aufgabenträger insgesamt.

Gemäß § 100 Abs. 1 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, Ausgabe Dezember 2000) wird das Vergaberecht nur dann angewendet, wenn die jeweiligen Schwellenwerte für die öffentlichen Aufträge überschritten sind. Bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen durch reguläre öffentliche Auftraggeber (§ 1a Nr. 1 Abs. 1 VOL/A) beträgt der Schwellenwert 200.000,- Euro und bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen durch Sektorenauftraggeber (§ 1b Nr. 2a VOL/A und § 1 Nr. 2a VOL/A-SKR) 400.000,- Euro. Die Dauer der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen ist damit maßgeblich dafür verantwortlich, ob die Auftragsvolumina unterhalb der Schwellenwerte liegen [B1]. Im Bereich des Westerwaldkreises wird die Vertragsdauer in der Regel 5 Jahre (Laufzeit des Nahverkehrsplanes) oder 8 Jahre (Laufzeit der Linienkonzessionen, § 16 PBefG) betragen müssen, da sonst ein juristisch wertbares Indiz für die Umgehung der Vergabevorschriften durch Unterschreiten des vergaberechtlich relevanten Auftragsvolumens gegeben sein könnte. Bei einer beabsichtigten kurzen Laufzeit – z.B. im Fall der Einrichtung eines neuen Linienverkehrs zur Probe – ist zu beachten, dass bei neuen Verkehren die Nachfrage erfahrungsgemäß erst nach 2 Jahren zuverlässig festgestellt werden kann. Im vorliegenden Entwurf der EU-Nahverkehrsrichtlinie ist vorgesehen, dass die Verkehrsleistungen in einem Gebiet für eine bestimmte Laufzeit – im Regelfall fünf Jahre – ausgeschrieben werden [F1].

Das Vergaberecht kennt die Grundtypen des offenen, des nicht offenen und des Verhandlungsverfahrens (§101 Abs. 1 bis 4 GWB). Öffentliche Auftraggeber haben das offene Verfahren anzuwenden, es sei denn, dass Ihnen gesetzlich etwas anderes ausdrücklich gestattet ist (§101 Abs. 5 Satz 1 GWB). Nur den privaten Sektorenauftraggebern stehen die drei Verfahren zu Ihrer freien Wahl zur Verfügung (§101 Abs. 5 Satz 2 GWB). Sektorenauftraggeber sind Auftraggeber, die im Verkehrsbe- reich ein Netz zur Versorgung der Öffentlichkeit mit Verkehrsleistungen unterhalten. Diese können ohne vorherige Ausschreibung Aufträge an mit Ihnen verbundenen Unternehmen vergeben, wenn diese Unternehmen mindestens 80% Ihres Umsatzes mit der nachgefragten Dienstleistung für den jeweiligen Auftraggeber erzielen (§4 Abs. 7 Vergabeordnung) [B1].

Beispiel:

- *Verkehrsunternehmen im Querverbund mit Energieversorgungsunternehmen,*
- *Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr,*
- *Kommunen als Eigentümer von ÖPNV-Betrieben (LK Altenkirchen – WEBA oder LK Ahrweiler - AWV).*

Es ist erforderlich, für die verschiedenen Komponenten eines ÖPNV-Angebotes die Merkmale und die dazu gehörigen Standards zu erstellen. Wettbewerb setzt das Vorhandensein von Standards voraus (ohne Standards ist eine Ausschreibung nicht möglich). Standards machen die Lieferung messbar und überprüfbar, d.h. wenn Mängel auftreten, sind diese einklagbar. Standards sind also auch Grundlage für Bonus-/Malus-Regelungen. Die erstellten Standards machen die eingereichten Angebote und Leistungen überhaupt vergleichbar.

Zur Ermittlung eines Betreibers von SPNV-Leistungen werden in der Regel europaweite offene Vergabeverfahren notwendig sein, z.B. Ausschreibung der SPNV-Leistungen im Westerwald durch ZV SPNV-Nord (vgl. RZ vom 23.01.2001).

1.2 Gegenstand der Ausschreibung

Folgende Punkte sollten in diesem Abschnitt behandelt werden:

- Handelt es sich um die Betriebsleistung von schienengebundenem oder straßengebundenem ÖPNV?
- Auf welchen bisherigen Kursbuchstrecken bzw. Liniennummern ist die Betriebsleistung zu erbringen?
- Ab welchem Fahrplanjahr bzw. ab welchem Zeitraum ist die Betriebsleistung vorzuhalten?
- Ist ein Probetrieb vorgesehen?
- Sind alte oder neue Fahrzeuge einzusetzen?

Generell ist die Erstellung eines Betriebskonzeptes Bestandteil und Gegenstand einer Ausschreibung. Das Betriebskonzept sollte umfassen:

- den Fahrplan,
- das Fahrzeugeinsatzkonzept,
- das Wartungs- und Abstellungskonzept,
- das Notfall-Management-Konzept,
- das Personalkonzept,
- das Vertriebs- und Marketingkonzept,
- das Mängelbeseitigungskonzept und
- das Fahrgastinformationskonzept.

Beispiel:

„Betrieb einer Busverbindung ab dem Fahrplanjahr 2002/2003 zum Ende der Sommerferien 2003 auf den Linien- und Fahrstrecken

- *8402 Herschbach – Hattert – Hachenburg/Marienstatt und*
- *6117 Montabaur – Siershahn - Hartenfels/Dierdorf*

mit einem Probetrieb zum Beginn der Sommerferien 2003 und Einsatz neuer Fahrzeuge mit Zusatzausrüstung für mobilitätsbehinderte Personen sowie Einsatz umweltfreundlicher Antriebsenergien einschließlich der Erstellung eines Betriebskonzeptes.“

1.3 Ausschreibungsbedingungen

1.3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Ausschreibung des Betriebes erfolgt (vgl. V1)

- für schienengebundenen Verkehr nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und
- für straßengebundenen Verkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Die einschlägigen europäischen und nationalen Gesetze und Verordnungen zum Betrieb müssen zugrunde gelegt werden.

1.3.2 Gliederung der Angebote

Die Angebote sind in Hauptangebot sowie wie ggf. Änderungsvorschläge und Nebenangebote zu gliedern. Änderungsvorschläge und Nebenangebote sind nur zulässig, wenn sie die in den Verdingungsunterlagen beschriebenen Mindestanforderungen (Standards) einhalten. Sinnvollerweise werden an dieser Stelle die Abschnitte angegeben, in denen die Verdingungsunterlagen zu finden sind. Änderungsvorschläge und Nebenangebote ohne gleichzeitige Abgabe eines Hauptangebotes werden in der Regel ausgeschlossen. Wenn verschiedene Betriebskonzepte in Betracht kommen, kann die Abgabe von entsprechend vielen Hauptangebotsvarianten erwartet werden.

Weiterhin ist aufzuführen, ob aus spezifischen, technischen und betrieblichen Gründen eine Unterteilung des Auftrages in Betracht kommt.

1.3.3 Formale Anforderungen an Bieter und Angebote

Die folgenden formalen Anforderungen sind i.d.R. Bestandteil von Ausschreibungen:

- Ausschlussgründe von der Teilnahme am Vergabeverfahren
- Nachweise des Bieters, dass Ausschlussgründe nicht vorliegen
- Nachweise zur Beurteilung der finanziellen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Bieters
- Erklärung/Bescheinigungen des Bieters zur Beurteilung der für die Durchführung der ausgeschriebenen Leistung erforderlichen Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit
- Verantwortlicher Ansprechpartner (m/w) des Bieters für die Dauer des Vergabeverfahrens

1.3.4 Bestimmung über Arbeitsgemeinschaften

Die Abgabe von Angeboten durch Bietergemeinschaften ist in der Regel zulässig. In solchen Fällen hat die Bietergemeinschaft die Unterlagen gem. Abschnitt 1.3.3 vorzulegen. Bei Auftragserteilung sollte die Bietergemeinschaft dann eine selbständige Gesellschaft gründen, die dann Vertragspartner des Aufgabenträgers wird.

1.3.5 Beurteilung der Angebote

Es werden nur Angebote bewertet, welche die Mindeststandards bzw. Mindestbedingungen erfüllen. Für die Bewertung der Angebote sind Zuschlagskriterien eventuell mit Gewichtung zu definieren.

Mögliche Zuschlagskriterien (mit Gewichtung) sind:

- Höhe der laufenden Zuschüsse (50%)
- Betriebliche Qualität (Fahrplan, Platzangebot, Personalkonzept, Transportleitung und Notfallmanagement, Mängelbeseitigungskonzept) (25%)
- Verkehrliche Qualität (Marketing, Vertrieb, Fahrgastinformation) (15%)
- Technische Qualität (Fahrzeug, Werkstatt- und Abstellkonzept) (10%)

1.3.6 Bestimmung über die Abgabe der Angebote

Das Datum der Angebotsabgabe mit Uhrzeit und die Anzahl der Ausfertigungen eventuell mit Angabe des Mediums (Papier, CD-Rom etc.), sind vorzugeben. Der Ort der Angebotsabgabe ist anzugeben. Die Form der Angebote ist zu beschreiben. Die Termine für Angebotseröffnungen und Zuschlagsfrist sind zu nennen. Die Vertraulichkeit der zugesandten Unterlagen ist zuzusichern.

Der Betriebsbeginn und die Angebotsabgabe sind zwingend voneinander abhängig. Ein möglicher zeitlicher Ablauf ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Beispiel:

Der Beginn des Probebetriebes ist in der 27. KW 2003 vorgesehen. Die Angebote müssen daher bis zum Donnerstag, den 28. November 2002, 16.00 Uhr in 7-facher identischer Ausführung in Papierform bei der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises, Peter-Altmeier-Platz 1, D-56410 Montabaur vorliegen.

Die Angebote müssen verschlossen und von außen als solche kenntlich gemacht sein. Angebote, die zu diesem Zeitpunkt nicht in vollständiger Form vorliegen, werden nicht berücksichtigt. Die Angebote sind in deutscher Sprache einzureichen und rechtsverbindlich zu unterschreiben. Nebenangebote und Änderungsvorschläge müssen als solche deutlich gekennzeichnet sein. Die Kalkulationstabellen sind im Softwareprogramm MS-EXCEL zu erstellen und zusätzlich auf Diskette oder CD-ROM dem Angebot beizufügen.

Die Angebotseröffnung erfolgt am Freitag, den 29. November 2002 um 10.00 Uhr bei der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises, Peter-Altmeier-Platz 1, D-56410 Montabaur. Bieter sind bei der Eröffnung nicht zugelassen. Die Zuschlagsfrist endet am 17. Januar 2003 (3. KW 2003). Bis zu diesem Termin sind die Bieter an ihre Angebote gebunden. Die Angebote werden von dem Aufgabenträger und dessen auswertenden Stellen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen vertraulich behandelt.

1.3.7 Fragen zum Angebot

Beispiel:

Fragen zum Angebot müssen schriftlich in deutscher Sprache bis zum 15. November 2002 bei der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises, Peter-Altmeier-Platz 1, D-56410 Montabaur eingereicht werden. Die Antworten werden ebenfalls schriftlich gegeben. Sowohl Fragen als auch Antworten werden in anonymisierter Form an alle Bieter bekannt gegeben.

| | |
|---------------------------------|---|
| | Entscheidung zur Durchführung des Vergabeverfahrens für eine bestimmte Verkehrsleistung |
| 8 Wochen | Erstellung des Leistungsverzeichnisses |
| | Aufruf zum Wettbewerb |
| 8 Wochen | Bekanntmachung im EG-Amtsblatt Anforderung / Versand der Verdingungsunterlagen Angebotskalkulation durch die Bieter |
| | Angebotseingang / Submission |
| 7 Wochen | Angebotsprüfung / Auswertung Bieterinformation und Rechtsschutz |
| | Vergabeentscheidung |
| 24 Wochen | Vorbereitungszeit für den Ausschreibungsgewinner Genehmigungsverfahren gemäß § 13a PBefG |
| | Betriebsaufnahme |
| 47 Wochen ca. 1 Jahr | |

Abbildung: Zeitbedarf für den Ablauf des Vergabeverfahrens (Schätzung) [V1]

1.3.8 Ergänzende Hinweise

Aufwendungen, die bei der Angebotserstellung und im weiteren Verlauf des Ausschreibungsvorgangs entstehen, werden normalerweise nicht erstattet.

Zuständig für die Nachprüfung der Vergabe eines Auftrages im Westerwaldkreis im Verfahren nach § 102 ff. GWB ist die Vergabekammer Rheinland-Pfalz beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Stiftsstraße 9, D-55116 Mainz (www.mwvlw.rlp.de oder Poststelle@mwvlw.rlp.de).

1.4 Angaben zur Infrastruktur

Im Rahmen der Ausschreibung sind Angaben über die vorgesehenen Streckenführungen sowie die im Rahmen des Betriebskonzeptes zu bedienenden Bahnstationen bzw. Bushaltestellen.

Beispiel:

In Variante 4 ist vorgesehen, eine Schnellbuslinie von Hachenburg über Dierdorf zum ICE-RegioBahnhof Montabaur anzubieten. Das Fahrtenangebot ist auf die Fernverkehrsverbindungen Richtung Süden auszurichten. Es sind mindestens 8 Fahrtenpaare anzubieten. Die Streckenführung erfolgt von Hachenburg nach Dierdorf über die B 413 einschließlich der Bedienung von Herschbach, von Dierdorf zur gleichnamigen Anschlussstelle an der A3 und über die A3 bis zur Anschlussstelle Montabaur, ICE-RegioBahnhof. Die Gesamtreisezeit sollte max. 45 min betragen.

1.5 Angaben zu den bedienten Nahverkehrsräumen

Beispiel

Die Linienstrecken 8402 und 6117 verlaufen überwiegend im Westerwaldkreis. Auf einem kurzen Abschnitt um Dierdorf wird der Landkreis Neuwied durchfahren und das Zonen- und Fahrpreissystem der Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH berührt. Der gesamte Verkehrsraum liegt im Gebiet des zukünftigen Verkehrsverbundes Rhein-Mosel.

1.6 Grundlagen des Betriebskonzeptes

Beispiel

Das Fahrplanjahr beginnt und endet jeweils mit dem letzten Sonntag der Sommerferien in Rheinland-Pfalz.

Die Fahrpläne haben sich grundsätzlich an den Anforderungen des Integralen Taktfahrplanes in Rheinland-Pfalz zu orientieren. Hierbei dürfen die reinen Fahrzeiten zwischen jeweils zwei Haltestellen nicht länger als diejenigen der Fahrplanperiode 2000/2001 sein. Dies gilt nicht, wenn zwischen zwei schon bestehenden Haltestellen durch die Busverbindung neue Haltestellen eingerichtet oder Wegestrecken durch Neu- bzw. Umbau verändert werden. Die Fahrpläne sowie die für die einzelnen Verknüpfungs- und Umsteige-Haltestellen maßgebenden Wartezeit- und Anschluss-

regelungen sind vor Beginn jeder Fahrplanperiode zwischen Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträger abzustimmen.

Bei der Erstellung der Fahrpläne ist zu berücksichtigen, dass die Strecken auch von weiteren Buslinien befahren werden. Diese Linien sind entsprechend dem Fahrplan 2000/2001 im Westerwaldkreis

- 6116 auf dem Abschnitt Siershahn – Wirges – Montabaur,
- 629 auf dem Abschnitt Siershahn – Wirges – Montabaur,
- 598 auf dem Abschnitt Hachenburg – Höchstebach,
- 8160 auf dem Abschnitt Hachenburg – Herschbach – Selters – Dierdorf.

Nicht ausgeschlossen werden kann, dass über die oben aufgeführten Verkehre hinaus zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme der ausgeschriebenen Busverbindung zusätzliche RegioBus-Leistungen des ZV SPNV-Nord auf den Abschnitten Siershahn – Wirges – Montabaur und Neuwied – Dierdorf – Hachenburg durchgeführt werden. Dies gilt ebenso für die Wiederaufnahme von SPNV-Leistungen auf der Eisenbahnstrecke Dierdorf – Selters – Siershahn mit Weiterführung bis nach Montabaur.

Es wird im Hauptangebot eine Fahrplanplanung erwartet, die sich am Rheinland-Pfalz-Takt orientiert. Die Anlage X.n enthält streckenbezogene Fahrplantabellen, welche die zum Ausschreibungsumfang gehörende ÖPNV-Leistung darstellt. Für die Linienbusse ist grundsätzlich ein Halt an allen Haltestellen vorzusehen. Einzelne Busse, insbesondere in Hauptverkehrszeiten, können auch pro Ort nur eine Haltestelle bedienen, um Anschlusssicherheit zu gewährleisten. Es ist jedoch eine mindestens zwei-stündliche Bedienung aller Haltestellen vorzusehen. Einzelheiten und weitere Ausnahmen ergeben sich aus den beiliegenden Fahrplantabellen.

Die Anschlussverbindungen in

- Hachenburg, Bahnhof, mit der Regionalbahn Richtung Altenkirchen,
- Dierdorf, Obertor, mit der Linie 103 Richtung Neuwied und
- Montabaur, ICE-RegioBahnhof, mit dem ICE Richtung Süden

sind im Fahrplan vorzusehen und in einer Netzgrafik entsprechend darzustellen. Die Mindestübergangszeiten an diesen Haltestellen betragen

- 2 Minuten Dierdorf
- 3 Minuten Hachenburg
- 8 Minuten Montabaur.

Weiterhin sind die Schulanfangs- und –endzeiten an den Schulzentren Dierdorf, Hachenburg/Marienstatt und Montabaur maßgeblich.

Folgende Wartezeitvorschriften sind anzuwenden:

- Busse Richtung Hachenburg warten in Montabaur in der Regel bis zu 10 Minuten auf verspätete ICE aus Richtung Süden,
- Busse Richtung Dierdorf warten in Hachenburg in der Regel bis zu 5 Minuten auf verspätete Regionalbahnen aus Richtung Altenkirchen,
- Busse Richtung Hachenburg warten in Dierdorf in der Regel bis zu 3 Minuten auf verspätete Linienbusse aus Richtung Neuwied,
- Abweichend hiervon warten in Montabaur, Dierdorf und Hachenburg die jeweils letzten Busse i.d.R. bis zu 15 Minuten auf verspätete Anschlüsse.

Die Fahrpläne in der Anlage X.n sind als Orientierungsrahmen zu verstehen und der eigenen Fahrplanplanung zu Grunde zu legen. Sie basieren auf den Fahrplänen 2000/2001 zu den Linien 8402 und 6117 sowie auf Fahrversuchen mit einem Linienbus in Niederflurtechnik des Typ Mercedes-Benz O 405 NÜ mit 184 kW (250 PS).

Kleinere Abweichungen, die sich z.B. durch den Einsatz eines anderen Fahrzeugs ergeben, sind möglich. Wenn sich durch diese Abweichungen vom beigefügten Fahrplan Auswirkungen auf Anschlussbeziehungen ergeben, dann sind diese auch darzustellen.

Der Bieter hat die streckenbezogenen Fahrplantabellen zu erarbeiten, die das Gesamtangebot im ÖPNV einschließlich der nicht vom Bieter angebotenen ÖPNV-Leistungen darstellen, und zwar differenziert nach

- Montag – Freitag an Schultagen,
- Montag – Freitag an Ferientagen,
- Samstags sowie
- Sonn- und Feiertags.

Entsprechend dieser Differenzierung ist für alle Angebote auch ein grafischer Fahrplan für die Strecke zu erstellen, woraus die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hervorgeht.

Landkreisbezogen ist jeweils darzustellen, wie viele Bus-Kilometer angeboten werden und wie viele Bus-Kilometer des Fahrplanjahres 2000/2001 durch das Angebot des Bieters ersetzt werden. Es sind die Entfernungen zwischen den Haltestellen entsprechend Anlage X.m und ein Normjahr mit 190 Montag – Freitag an Schultagen, 61 Montag – Freitag an Ferientagen, 52 Samstagen und 62 Sonn- und Feiertagen zu Grunde zu legen.

Der ÖPNV-Aufgabenträger hat das Recht, Linienbusse auch in Lagen außerhalb des Taktschemas, wenn dies dem verkehrlichen Bedarf entspricht und hierdurch weder ein Fahrzeugmehrbedarf noch eine Ausweitung der Betriebszeit entsteht.

1.7 Anforderung an die Betriebsabwicklung

Der Westerwaldkreis als Aufgabenträger hat sich zum Ziel gesetzt, über den Nahverkehrsplan eine attraktive Verkehrsbedienung der Bürger zu erreichen. Dieses Ziel muss gerade in einer Ausschreibung mit Nachdruck verfolgt werden. Das Verkehrsunternehmen (VU) hat sich deshalb über eine entsprechende Betriebsabwicklung zu verpflichten, dass die Anforderungen an eine attraktive Verkehrsbedienung erfüllt werden. Eine attraktive Verkehrsbedienung umfasst insbesondere den

- Einsatz moderner Fahrzeuge,
- die Reinigung und Wartung der Fahrzeuge,
- die Einhaltung des Fahrplanes,
- die umfassende Fahrgastinformation,
- die kundenorientierten Vertriebs- und Werbemaßnahmen,
- das Beschwerdeverfahren sowie
- die Maßnahmen zur Wahrung der Sicherheit der Fahrgäste und eines kundenorientierten Serviceniveaus in den Fahrzeugen.

Das kundenorientierte Serviceniveau ist vom Aufgabenträger festzulegen. Dabei ist zu beachten, dass ein hohes Serviceniveau entsprechende Kosten verursacht. Hier hat der Aufgabenträger abzuwägen zwischen den tragfähigen Zuschüssen und den Interessen der Fahrgäste. Deshalb wird es voraussichtlich keine einheitlichen Maßstäbe im Zug- und Busverkehr geben.

Im Interesse der objektiven und subjektiven Sicherheit der Fahrgäste sollten folgende Ziele in einer Ausschreibung aufgenommen werden:

- die Verhinderung von Personen- und Sachschäden,
- eine qualitativ hochwertige Kundenbetreuung und
- eine angemessene Kontrolle.

Die Umsetzung dieser Ziele beinhaltet

- Kontrollpersonal mit Mobiltelefon
- Einsatz des Kontrollpersonals bei z.B. mindestens 25% der Zugkilometer- oder 10% der Buskilometer-Leistungen
- Beseitigung grober Verunreinigungen und von herumliegenden Gegenständen durch den Fahrer an den Endhaltestellen im Rahmen der Dienstzeit und das Kontrollpersonal
- das eingesetzte Personal muss die wichtigsten Anforderungen der Kunden erfüllen können
- das eingesetzte Personal sollte das VU gegenüber dem Kunden angemessen repräsentieren
- Personal mit Kundenkontakten muss die deutsche Sprache angemessen beherrschen
- Personal mit Kundenkontakten hat eine Dienstkleidung zu tragen, deren Design mit dem Aufgabenträger abzustimmen ist

An diesen Kriterien ist bereits zu erkennen, dass einige Standards objektiv nur schwer mess- und prüfbar sind, z.B. ‚was bedeutet repräsentatives Personal‘. Die Kosten für den Kontrolldienst werden in der Regel im Kalkulationsschema separat ausgewiesen. Weitere Anforderungen an die Betriebsabwicklung betreffen

- das Personalkonzept,
- die Betriebsleitstelle und Kommunikationswege,
- den Zeitplan bis zur Aufnahme des Betriebes und
- die Erstellung eines Notfall-Management-Konzeptes.

1.7.1 Personalkonzept

In einem Personalkonzept sollte der Bieter darstellen,

- wie er seine Mitarbeiter auswählt,
- welche Vorkenntnisse er voraussetzt,
- wie die Mitarbeiter aus- und weitergebildet werden sollen,
- wie bei Sonderveranstaltungen (z.B. Volksfeste) das VU die Sicherheit in den Fahrzeugen und auch an den Haltestellen gewährleisten will sowie
- Aussagen über das Einsatzspektrum der Mitarbeiter.

1.7.2 Betriebsleitstelle und Kommunikationswege

Beispiel:

Insbesondere für die Anschlusssicherung an den Haltestellen Siershahn, Bahnhof und Montabaur, ICE-RegioBahnhof ist während der Betriebszeit die Kommunikation

mit einer Leitstelle vorzusehen. Die Vorstellungen des Bieters über Standort und Organisation der Leitstelle sowie deren personelle und zeitliche Besetzung sind darzustellen. Eine enge Abstimmung mit der Betriebsleitung der DB Netz AG in Köln und Limburg ist sicherzustellen. Die dafür notwendigen Kommunikationswege müssen dargestellt werden.

1.7.3 Zeitplan bis zur Aufnahme des Betriebes

Der Bieter wird in der Regel dazu aufgefordert, einen Zeitplan vorzulegen, in dem die Vorbereitungen für die Aufnahme des Betriebes dokumentiert werden. Falls die benötigten Fahrzeuge nicht rechtzeitig oder nicht in genügender Anzahl zur Verfügung stehen, sollte der Bieter ein Konzept mit möglichen Ersatzfahrzeugen einreichen.

Damit die Betriebsaufnahme reibungslos funktioniert, sollte das Verkehrsunternehmen einen Probetrieb durchführen. Der Probetrieb im Zugverkehr ist abhängig von der zur Verfügung stehenden Kapazität der Eisenbahninfrastruktur. Normalerweise wird das Betriebsprogramm eines bestimmten Zeitraumes ausgewählt und der Probetrieb in den Nachtstunden über mehrere Nächte hindurch durchgeführt.

Beispiel:

Betriebsprogramm zwischen 13.00 Uhr und 18.00 Uhr eines Schultages zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr über 10 Nächte.

Im Busverkehr bietet es sich an, den Probetrieb an den Ferientagen durchzuführen.

Die Kosten für einen Probetrieb sind in der Position „Vorlaufkosten“ auszuweisen. Der Bieter sollte zudem aufgefordert werden, einen Preis für die Verlängerung des Probetriebes um jeweils eine Einheit (Nacht oder Ferientag) anzugeben. Der Aufgabenträger erhält jeweils innerhalb von 24 Stunden ein Protokoll über jeden einzelnen Probetriebs-Tag bzw. –Nacht.

1.7.4 Notfall-Management-Konzept

Der Bieter sollte dazu aufgefordert werden, ein Notfall-Management-Konzept einzureichen. Aus diesem Konzept sollten die Informationswege, die Kundeninformationsmaßnahmen, die Maßnahmen zur Wiederherstellung des Normalzustandes und die ungefähren Fristen bis zum Anlaufen von Ersatzmaßnahmen hervorgehen.

Notfallsituationen können unter anderem sein

- das Ausfallen und/oder Abschleppen von Fahrzeugen,
- die Reaktion auf Streckensperrungen und
- die Anmietung von Ersatzfahrzeugen bei gravierenden Fahrzeugausfällen.

1.8 Fahrzeuge

Die Mindestanforderungen für Fahrzeuge in einer Ausschreibung haben einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis. Je höher die Anforderungen an die Fahrzeuge,

um so seltener ist zu erwarten, dass Billiganbieter auf dem Verkehrsmarkt diese ÖPNV-Leistung übernehmen. Aus Gründen der betriebswirtschaftlichen Abschreibung der Fahrzeuge sollte aber bei hohen Anforderungen auch eine lange Laufzeit der ausgeschriebenen ÖPNV-Leistung einhergehen. Da das Verkehrsunternehmen bestrebt sein wird, die Fahrzeuge während der Laufzeit des Verkehrsvertrages abzuschreiben, entstehen dem Aufgabenträger bei kurzen Laufzeiten entsprechend hohe Kosten zur Vorhaltung des gewünschten ÖPNV-Angebotes. Die Anforderungen an Fahrzeuge haben somit auch Einfluss, ob die entsprechenden Schwellenwerte für öffentliche Aufträge über- oder unterschritten werden.

In der Regel sollten im Abschnitt einer Ausschreibung über Fahrzeuge folgende Punkte behandelt werden:

- allgemeine technische Mindestanforderungen
- zusätzliche Anforderungen
- Einhaltung der Fahrzeiten
- Angaben über die benötigte Gesamtzahl der Fahrzeuge und der Reservefahrzeuge
- Anforderungen an die Pflege der Fahrzeuge
- Gestaltung der Fahrzeuge
- Wartungs- und Abstellkonzept
- Voraussetzung für die Fahrzeugfinanzierung durch das Land Rheinland-Pfalz

1.8.1 Allgemeine technische Mindestanforderungen

Das Verkehrsunternehmen hat Fahrzeuge in ausreichender Zahl und Qualität einzusetzen. Hierzu werden pro Fahrzeug Mindestanforderungen definiert.

Beispiel:

Mindestanforderungen an Fahrzeuge

- *Zulassung durch die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und den TÜV*
- *Alter der Fahrzeuge (z.B. neue Fahrzeuge oder Erstzulassung nach dem 01.01.2000)*
- *Vorbereitung für den Einbau von Überwachungskameras*
- *Zielbeschilderung an Front- (Anzeige Endhaltestelle) und je einmal an der Fahrzeugseite (Darstellung des Umlaufs), akustische Haltestellenansage, optische Anzeige der nächsten Haltestelle im Innenraum, Mikrofon des Fahrzeug-Führers für zusätzliche Durchsagen*
- *Niveaugleicher Einstieg ohne Stufen (Wagenboden bis Außenkante Fahrzeug) an entsprechend ausgebildeten Haltepunkten¹; eine Klappstufe bzw. ein Schiebetritt für den Einstieg an Haltepunkten mit niedrigen Warteflächenhöhen ist erforderlich. Es ist häufig damit zu rechnen, dass an einzelnen Haltestellen eine Warteflächenenerhöhung nicht über die gesamte Länge vorhanden ist. In diesen Fällen muss sichergestellt sein, dass die Klappstufe bzw. der Schiebetritt nicht beschädigt wird, wenn sie (er) am erhöhten Teil des Haltepunktes ausgefahren wird.*
- *Pro Fahrzeug an der jeweils dem Fahrerplatz folgenden Tür eine Einrichtung, mit deren Hilfe Rollstuhlfahrer von einem 160 mm bis 200 mm hohen Haltepunktaufbau aus ohne zusätzliche Hilfe die Fahrzeuge erreichen können (z.B. Kneeling)*

¹ Die Höhe von Warteflächen soll bei Busbuchten 16 cm, bei Haltestellen am Fahrbahnrand 18 cm und bei Buskaps 18 cm bis 20 cm betragen.

- *Klimatisierung nach den Empfehlungen des VDV*
- *ABS und Kommunikationseinrichtungen für den Fahrer*
- *Vorbereitung für die Ausrüstung mit automatischen Fahrgastzählssystemen*
- *Höchstgeschwindigkeit mindestens 100 km/h*
- *Ein GPS-gesteuerter Fahrausweisautomat pro Fahrzeug mit Münzakzeptanz, der im Bartarif die jeweiligen Verbundtarife sowie Fahrausweise zu nachfragestarken Zielen außerhalb der jeweiligen Verkehrsverbünde ausgeben können muss sowie mit Chipkarte, der auch bargeldlosen Verkauf ermöglichen muss*
- *Mindestens ein Fahrausweisentwerter pro Fahrzeug*
- *Die Fahrzeuglängen müssen die aufgeführten vorhandenen Haltepunktlängen² berücksichtigen*

1.8.2 Zusätzliche Anforderungen

Die zusätzlichen Anforderungen für Fahrzeuge ergeben sich aus dem vorgesehenen Betriebskonzept und den angestrebten Nutzergruppen (z.B. ICE-Zubringerverkehr mit Gepäckbeförderung, Freizeitverkehr mit Fahrrädern oder Skier).

1.8.3 Einhaltung der Fahrzeiten

Das Verkehrsunternehmen ist dafür Verantwortlich zu machen, dass die von ihm ausgewählten Fahrzeuge die notwendigen Fahrzeiten einhalten. Die Einhaltung der Fahrzeiten ist durch Berechnungen des Verkehrsunternehmens mit den technischen Daten des Fahrzeuges zu dokumentieren.

1.8.4 Angaben über die benötigte Gesamtzahl der Fahrzeuge und der Reservefahrzeuge

Der Bieter hat Angaben über die benötigte Gesamtzahl der Fahrzeuge und der Reservefahrzeuge zu machen. Eine Bestätigung der Fahrzeughersteller über einem Liefertermin rechtzeitig vor der Aufnahme des Probebetriebes sollte vorgelegt werden können.

Die Berechnung der erforderlichen Kapazitäten pro Fahrzeug ist Sache des Bieters. Hierfür sollten nach Möglichkeit busscharfe Fahrgasterhebungen zur Verfügung gestellt werden, die entweder beim aktuell bedienenden VU nachgefragt werden oder vom Aufgabenträger oder einem Beauftragten Dritten aktuell festgestellt werden. Vom Aufgabenträger ist festzulegen, wie viele Sitzplätze den Fahrgästen angeboten werden sollen.

Beispiel:

Eine ausreichende Kapazität ist gegeben, wenn die Auslastung eines Fahrzeuges auf Abschnitten unter 5 Kilometer Länge 125%, bezogen auf die Zahl der Sitzplätze, nicht übersteigt. Die Fahrgäste sollten nach Möglichkeit nicht länger als 15 Minuten stehen. Bei Fahrten über schnellbefahrene Straße, z.B. Außerortsstraßen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung, sollten alle Fahrgäste im Interesse ihrer Sicherheit einen Sitzplatz erhalten. Kurzfristige Spitzen bei Großveranstaltungen bleiben

² Angaben zu Haltestellen und Haltepunktlängen werden in der Regel in einer gesonderten Anlage zusammengestellt.

außer Betracht. Nachträgliche Anpassungen der Kapazität der Fahrzeuge können vom Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger im Rahmen der vorhandenen Fahrzeuganzahl einvernehmlich festgelegt werden.

In Variante 4 verläuft die Streckenführung zwischen Dierdorf und Montabaur über einen ca. 22 km langen Abschnitt der Bundesautobahn 3. Auf diesem Abschnitt ist sicherzustellen, dass allen Fahrgästen während der Fahrt ein Sitzplatz angeboten werden kann.

Angaben über Mindestpufferzeiten an den Endhaltestellen, z. B. zum Abbau von Verspätungen, können ebenfalls Bestandteil der Ausschreibung sein. Der Bieter benötigt solche Angaben auch, um hiermit die Betriebsumlaufpläne und somit die Gesamtzahl der Fahrzeuge ermitteln zu können.

Das Verkehrsunternehmen hat die Fahrzeuge entsprechend den gesetzlichen Vorschriften in betriebssicherem Zustand zu halten. Die Fahrzeuge sind entsprechend den Vorgaben des Fahrzeugherstellers zu warten. Die Wartung ist in ausreichendem Umfang zu dokumentieren.

1.8.5 Anforderung an die Pflege der Fahrzeuge

Ein wichtiges Qualitätsmerkmal für den Kunden und den Aufgabenträger ist die Sauberkeit der Fahrzeuge des Bieters. Es sind Angaben zu machen, in welchen Abständen die Fahrzeuge zu säubern und zu reinigen sind.

Beispiel:

Die Fahrzeuge sind generell sauber zu halten. Grobe Verunreinigungen sind durch das Kontrollpersonal innerhalb der Kontrollzeit und den Fahrer an der Endhaltestelle im Rahmen der Dienstzeit zu beseitigen. Das Fahrzeug ist regelmäßig wie folgt zu reinigen:

- *Innenreinigung täglich (Besenreinigung), mindestens jeden dritten Tag feucht*
- *Falls die Fahrzeuge mit Toiletten ausgestattet werden, sind diese täglich feucht zu reinigen und die ständige Funktionstüchtigkeit und Sauberkeit der Toiletten ist zu gewährleisten*
- *Zusätzliche Feuchtreinigung kurzfristig bei erheblichen Verunreinigungen, z.B. im Winter bei Schneematsch*
- *Maschinelle Außenreinigung mindestens einmal monatlich und bei besonderem Bedarf.*
- *Mindestens zweimal täglich sind die Abfallbehälter zu entleeren.*
- *Herumliegende Gegenstände sind bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu entfernen*
- *Graffiti und Ähnliches sind durch das Verkehrsunternehmen umgehend – spätestens innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Meldung – zu beseitigen. Der Einsatz großflächig mit Graffiti verschmierter Fahrzeuge ist grundsätzlich zu vermeiden.*

1.8.6 Gestaltung der Fahrzeuge

Der Aufgabenträger und der jeweilige Verkehrsverbund werden generell daran interessiert sein, dass alle regelmäßig eingesetzte Fahrzeuge eine einheitliche Gestal-

nung erhalten. Die Entwicklung eines eigenen Corporate Design ist im ÖPNV allgegenwärtig, z.B. Corporate Design für Rheinland-Pfalz-Takt, Logo RegioLinie, Logo RMV oder RWN bzw. im SPNV „Hellertalbahn die sympathische Verbindung“. Deshalb wird in der Regel der Ausschreibungsgewinner nach Auftragserteilung aufgefordert, hierzu Vorschläge vorzulegen. Die Anforderungen an die Gestaltung im Einzelnen werden mit dem Aufgabenträger abgestimmt.



Abbildung: Corporate Design

Die Werbung an den Fahrzeugen ist ein umstrittener Punkt. Hier steht die Frage im Vordergrund, ob es sich bei der Werbung an Fahrzeugen um unternehmensspezifische Einnahmen handelt. Es besteht die Möglichkeit, dass der Aufgabenträger als Besteller und Finanzier der ÖPNV-Leistung an solchen Einnahmen partizipiert.

Beispiel:

An den Fahrzeugen ist Werbung nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zulässig. So weit das Verkehrsunternehmen kommerzielle Werbung betreiben möchte, soll es einen Vorschlag für eine Beteiligung des Aufgabenträgers an den daraus erzielbaren Erlösen vorlegen.

1.8.7 Wartungs- und Abstellkonzept

Der Bieter hat ein Wartungs- und Abstellkonzept vorzulegen. Hierbei ist die Frage des Betriebshof-Standortes zu klären. Zumeist kooperieren auswärtige Ausschreibungsgewinner mit ansässigen Betrieben. Für den Bau oder Ausbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, so weit sie dem ÖPNV dienen, erhält der Bieter bis zu 40% der zuwendungsfähigen Kosten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in den Verbindung mit den geltenden Förderbestimmungen.

Beispiel:

Der Bieter hat ein Wartungs- und Abstellkonzept vorzulegen. Eine Kooperation mit örtlichen Verkehrsunternehmen, die einen Betriebshof unterhalten, könnte vom Bieter geprüft werden, z.B. mit der Firma SZ in Dierdorf oder der Firma Orthen in Herschbach.

In der Ausschreibung ist die Durchführung von Instandsetzungsmaßnahmen vorzugeben.

Beispiel:

Instandsetzungsmaßnahmen sind zu allen Zeiten auszuführen – je nach Bedeutung und betrieblichen Möglichkeiten – spätestens jedoch bei der nächsten planmäßigen vorgesehenen Werkstattzuführung. Sicherheitsrelevante und stark komfortmindernde Mängel (Funktionsstörungen an der Klimaanlage (warm und kalt), Türen, Lampen,

Informationseinrichtungen) sind unverzüglich zu beseitigen. Komfortmindernde Mängel sind zeitnah, möglichst umgehend zu beseitigen.

1.8.8 Voraussetzungen für die Fahrzeugfinanzierung

Im Rahmen der Erstellung des Leistungsverzeichnisses ist zwischen Aufgabenträger und dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) in Rheinland-Pfalz abzuklären, in welcher Höhe der Bieter finanzielle Zuschüsse für Fahrzeuge einkalkulieren kann. Gemäß GVFG in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift des MWVLW vom 14.10.1997 wird grundsätzlich die Beschaffung von Neufahrzeugen, möglichst in Niederflurtechnik, gefördert. Die Förderung ist abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp, beträgt jedoch höchstens 50% der Anschaffungskosten. Weiterhin ist in der Ausschreibung ein Auszahlungsplan aufzustellen, damit der Bieter die Verzinsung seiner Vorfinanzierung kalkulieren kann. Falls die vorgesehenen Fahrzeuge auf der ausgeschriebenen Strecke nicht eingesetzt werden, sollten bereits an dieser Stelle Malus-Regelungen erarbeitet werden.

Beispiel:

Der Bieter kann bei der Kalkulation zugrunde legen, dass das Land Rheinland-Pfalz die Anschaffungskosten der für den Betrieb erforderlichen Fahrzeuge mit 50% bzw. einem maximalen Gesamtbetrag von 1,0 Millionen EUR als Anteilsfinanzierung bezuschusst. Bezuschusst werden nur Neufahrzeuge. Der Zuschuss wird nach Vorlage von Rechnungen der Fahrzeugindustrie entsprechend folgendem Auszahlungsplan zur Verfügung gestellt

- *30% nach Auftragserteilung und Vorlage des Kaufvertrages,*
- *30% nach drei Monaten (bei Straßenfahrzeugen, sechs Monate bei Schienenfahrzeugen),*
- *30% nach Fertigstellung der Fahrzeuge, sowie*
- *10% als Schlusszahlung mit dem Nachweis der Ordnungs- und vertragsgemäßen Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge.*

Der Nachweis der Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge gilt als geführt, wenn über einen Zeitraum von 30 Tagen Verspätungen von über 5 Minuten durch fahrzeugbedingte Mängel nur in einem Umfang von höchstens 2% der Gesamtfahrten auftreten und Ausfälle aufgrund fahrzeugbedingter Mängel bei höchstens 0,5% der Gesamtfahrten zu verzeichnen sind.

Wenn die Betriebsleistung auf der ausgeschriebenen Strecke nicht mit den geförderten Fahrzeugen erbracht wird oder die Fahrzeuge erhebliche Qualitätsdefizite aufweisen, so kann das Land Rheinland-Pfalz die gewährten Fahrzeugzuschüsse zurück verlangen. Die Rückzahlungen werden auf der Basis einer linearen 10-jährigen Abschreibung zeitanteilig ermittelt. Falls der Verkehrsvertrag vor Ablauf von 10 Jahren beendet wird, kann das Land Rheinland-Pfalz verlangen, dass die Fahrzeuge gegen Erstattung des Buchwertes bezogen auf den nicht vom Land bezuschussten Teil der Anschaffungskosten in das Eigentum des Landes oder eines vom Land benannten Dritten (einschließlich Aufgabenträger) überführt oder der gewährte Zuschuss bezogen auf die oben genannte lineare Abschreibung von 10 Jahren zurück erstattet wird. Im Falle einer Eigentumsübertragung werden die Fahrzeuge vorher von einem Landesbevollmächtigten des Land Rheinland-Pfalz oder durch einen Beauftragten Sachverständigen begutachtet. Wenn bei dieser Begutachtung der Zustand des Fahrzeuges als dem Alter und dem Einsatzspektrum nicht angemessen

beurteilt wird und unterlassenen Reparaturen und Wartungsarbeiten festgestellt werden, hat der bisherige Eigentümer diese auf seine Kosten nachzuholen. Sofern diese Reparaturen und Wartungsarbeiten nicht in angemessener Zeit erfolgreich durchgeführt werden, werden die nach Schätzung des Gutachters für die Reparatur ersparten Aufwendungen vom Erstattungsbetrag einbehalten.

1.9 Fahrgastinformationen

Die Qualität der ÖPNV-Leistungen ist für den Fahrgast direkt an den verfügbaren Informationen vor und während der Fahrt erkennbar. Im Sinne der Fahrgäste sollte in einer Ausschreibung festgehalten werden, dass das Verkehrsunternehmen für eine umfassende Fahrgastinformation verantwortlich ist. Damit die Qualität der Fahrgastinformationen in einer Ausschreibung vergleichbar ist, müssen die für notwendig erachteten Fahrgastinformationen durch den Aufgabenträger im Einzelnen aufgeführt werden. Diese Festschreibung ist auch Grundlage für Bonus-/Malus-Regelungen.

Der Abschnitt Fahrgastinformationen könnte wie folgt gegliedert werden

- Fahrgastinformationen vor Fahrtbeginn,
- Fahrgastinformationen an den Haltestellen
- Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen bzw. während der Fahrt und
- Sonstige Informationswege

Einige der nachfolgend aufgelisteten Qualitätsstandards sind nur dann zu realisieren, wenn dem Verkehrsunternehmen aus einer zentralen Leitstelle (Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem oder Leitstelle im Eisenbahnbetrieb) entsprechende Informationen zur Verfügung stehen.

1.9.1 Informationen vor Fahrtbeginn

Die individuelle Planung soll durch Informationen unterstützt werden, die Einfluss darauf haben, ob, wohin, wann und mit welchem Verkehrsmittel eine Reise unternommen wird. Konkret bedeutet dies für den Reiseverlauf

- Wegbeschreibung zur Haltestelle
- Linien- und Fahrplaninformation über die gesamte Wegekette
- Zusammenarbeit bei der Fahrgastinformation mit den jeweiligen Verkehrsverbänden (hier: VRM)
- Unentgeltliche und rechtzeitige Herausgabe von Fahrplandaten zur Nutzung in elektronischen Medien auf Verlangen des Aufgabenträgers bzw. des Landes Rheinland-Pfalz, einschließlich laufender Aktualisierungen
- Veröffentlichung der Fahrpläne im Kursbuch der DB AG, Landkreis-bezogenen Fahrplänen im Taschenbuchformat und sonstigen Printmedien des Aufgabenträgers, des VRM oder des Landes Rheinland-Pfalz

1.9.2 Informationen an den Haltestellen

Teile der Vorinformation wie Linie, Fahrtrichtung, Abfahrtszeit und Abfahrtsposition werden bestätigt bzw. aktualisiert.

- Fahrplanaushänge und allgemeine Fahrgastinformationen (z.B. Tarifinformationen der Verkehrsunternehmen bzw. des Verkehrsverbundes) an den Haltestellen,
- Lautsprecheransagen auf Verknüpfungs- und Umsteige-Haltestellen, sofern entsprechende Anlagen technisch realisierbar und finanzierbar sind,
- Kurzfristige Fahrgastinformationen an den Haltestellen bei Verspätungen und Störungen im Betriebsablauf, insbesondere dann, wenn diese nicht während der Fahrt übermittelt werden konnten.

1.9.3 Information an und in den Fahrzeugen

Der Kunde muss hier bestätigende Informationen, wie Linienbezeichnung, Fahrtrichtung, Linienweg bzw. Haltestellenfolge sowie aktuelle Informationen über Anschlussicherung und Abweichungen vom Regelfall.

- Zielbeschilderung an der Stirnseite (Endhaltestelle) und an der Fahrzeugseite (mit Darstellung des Umlaufs),
- Akustische Haltestellenansage, optische Anzeige der nächsten Haltestelle im Innenraum
- Mikrofon des Fahrzeug-Führers für zusätzliche Durchsagen
- Linien-Netzplan des Verkehrsunternehmens bzw. des Verkehrsverbundes in jedem Einstiegsbereich eines Fahrzeuges
- Kurzfristige Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen bei Verspätungen und Störungen im Betriebsablauf
- Herausgabe und Verteilung von Streckenfahrplänen im Pocket-Format in ausreichender Zahl vor jedem Fahrplanwechsel an Haltestellen, Informationsstellen und in Fahrzeugen

1.9.4 Sonstige Informationswege

- Aktuelle Fahrgastinformationen im Internet zusammenstellen und über WAP-Handys oder technische Nachfolger für Fahrgäste während der Fahrt abrufbar machen

1.10 Mängelbeseitigung

Die Ausarbeitungen zur Leistungsposition „Mängelbeseitigung“ können ebenfalls Basis für Bonus-/Malus-Regelungen sein. Die Leistungsposition „Mängelbeseitigung“ kann wie folgt unterteilt werden

- Allgemeine Anforderungen an die Mängelbeseitigung
- Dokumentation des Zustandes der Haltestellen
- Beschwerdeverfahren
- Kundenmonitoring
- Informationspflichten über Betriebsstörungen
- Mitwirkung in Qualitäts-Arbeitsgruppen des Aufgabenträgers

1.10.1 Allgemeine Anforderungen

Das Verkehrsunternehmen hat die in seinem Aufgabenbereich aufgetretenen betrieblichen und technischen Störungen und Mängel umgehend zu beseitigen. Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass Störungen oder Mängel an den übrigen technischen Anlagen und Serviceeinrichtungen, die allgemein dem ÖPNV-Kunden dienen (z.B. Lautsprecher, Uhren, Beleuchtung, Fahrplanaushänge, Fahrkartenautomaten etc.), unverzüglich nach Bekannt werden bei den zuständigen Stellen beanstandet werden. Das Verkehrsunternehmen muss bei den zuständigen Stellen auf eine schnellstmögliche Behebung der Störungen und Mängel drängen.

1.10.2 Dokumentation des Zustandes der Haltestellen

Es kann festgeschrieben werden, dass der Ausschreibungsgewinner vor Betriebsaufnahme den vorgefundenen Zustand der Haltestellen dem Aufgabenträger dokumentiert und diese Dokumentation jährlich aktualisiert wird.

Beispiel:

Der Aufgabenträger verfügt über eine Datenbank zu den Haltestellen im Westerwaldkreis. Dem Ausschreibungsgewinner werden die vorliegenden Daten zu den angefahrenen Haltestellen auf Datenträger in MS-EXCEL übergeben. Der Ausschreibungsgewinner dokumentiert vor Betriebsaufnahme den aktuellen Zustand der Haltestellen in diesem Datenbankauszug. Die Dokumentation ist jährlich zu aktualisieren. Die Daten werden dem Aufgabenträger auf CD-ROM inklusive eines kurzen Erläuterungsberichtes zur Verfügung gestellt.

1.10.3 Beschwerdeverfahren

Der Aufgabenträger kann das Verkehrsunternehmen dazu verpflichten gemeinsam ein kundennahes Beschwerdesystem aufzubauen. Hierin beinhaltet ist eine Regelung gegenüber dem Kunden bei Verspätungen im Linienbetrieb. Wenn die Beanstandungen berechtigt sind, sind Arbeitsschritte festzulegen, um diese Beanstandungen abstellen zu können.

1.10.4 Kundenmonitoring

In einem weiteren Schritt könnten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in Abstimmung ein geeignetes Verfahren zur Feststellung der Kundenzufriedenheit entwickeln (Kundenmonitoring). Es kann die Vorgabe gemacht werden, dieses Kundenmonitoring innerhalb eines Jahres nach Betriebsaufnahme einzuführen. Wenn bereits ein System im Bereich des Aufgabenträgers oder des jeweiligen Verkehrsverbundes eingeführt ist, sollte dieses periodisch angewendet werden, z.B. jährlich.

1.10.5 Informationspflichten über Betriebsstörungen

Im Falle von Betriebsstörungen und/oder Unregelmäßigkeiten (z.B. Unfall, Schneefall, Fahrzeugausfälle usw.) muss das Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger unverzüglich (Telefon und E-Mail) sowie die Fahrgäste und ÖPNV-Kunden (Lautsprecher- und/oder Rundfunkdurchsagen) informieren. Die gleiche Vorgehensweise sollte vereinbart werden, wenn dem Verkehrsunternehmen eine Einschränkung der

Infrastruktur (z.B. Tagesbaustellen oder länger dauernde Arbeitsstellen mit Sperrung einer Richtungsfahrbahn und Regelung durch Verkehrszeichen oder Lichtsignalanlagen) bekannt gemacht wird.

1.10.6 Mitwirkung in Qualitätsarbeitsgruppen

Der Aufgabenträger bzw. der jeweilige Verkehrsverbund kann zur Überprüfung der geforderten Standards z.B. eine Arbeitsgruppe „Qualität“ einrichten. Das Verkehrsunternehmen sollte dann zur Teilnahme an der Arbeitsgruppe und zur Lieferung der entsprechenden Daten verpflichtet werden.

1.11 Vertrieb und Werbung

Das Produkt ÖPNV muss den nutzenden und potentiellen Kunden durch kommunikative Maßnahmen bekannt gemacht werden. Diese beinhalten im allgemeinen die Instrumente Werbung, Verkaufsförderung, Öffentlichkeitsarbeit, persönlicher Verkauf und Corporate Identity [S1]. Im Interesse zusätzlicher Einnahmen sollten Aufgabenträger, Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen hierfür geeignete Konzepte entwickeln. Folgende Gesichtspunkte könnten Bestandteil einer solchen Leistungsposition sein:

- Der Bieter soll eine Vertriebs- und Marketingstrategie entwickeln, darstellen und in die Kalkulation einsetzen.
- Die Umsetzung von Werbemaßnahmen einschließlich der Gestaltung von Werbematerialien sind mit Aufgabenträger, Verkehrsverbund und Land abzustimmen.
- Das Verkehrsunternehmen muss ÖPNV-spezifische Informationsmaterialien des Aufgabenträgers oder des Verkehrsverbundes in seinem Betriebsbereich auslegen.
- Der Vertrieb der Fahrausweise erfolgt im Vorverkauf an zentralen Stellen, im Bus beim Fahrer oder besser im Fahrzeug an einem Fahrausweisautomaten.
- Der Aufbau solcher Fahrausweisautomaten mit Fahrkartensortiment und Zahlungsmöglichkeiten ist festzulegen.
- Es sind zentrale Informations- und Vertriebsstellen mit Ansprechpartner für Kunden auf eigene Kosten einzurichten oder anteilige Zahlungen bei Einrichtungen unter Leitung des Verkehrsverbundes zu leisten.
- Die Öffnungszeiten dieser zentralen Stellen sind bekannt zu machen.
- An Verknüpfungs- oder Umsteige-Haltestellen mit relevantem Kundenaufkommen sollen stationäre Fahrkartenautomaten mit Banknotenakzeptanz und bargeldlosem Verkauf aufgestellt werden.
- Der Aufgabenträger behält sich vor in Fragen des Vertriebs Kooperationen mit Dritten herzustellen.

1.12 Integration in bestehende Unternehmerstruktur oder Verkehrsverbund

Ohne einen bestehenden Verkehrsverbund wird der Verkehrsvertrag in der Regel zwischen Aufgabenträger und Ausschreibungsgewinner geschlossen. Das Genehmigungsverfahren erfolgt gemäß § 13a PBefG. Die Genehmigungsbehörde erteilt auf Antrag des Verkehrsunternehmens die Genehmigung für den Betrieb und die Li-

nienführung, ggf. mit Auflagen (Bedienungseinschränkungen). Solche Bedienungseinschränkungen sind dem Bieter bereits in der Ausschreibung für die Kalkulation bekannt zu machen.

Besteht im Verkehrsraum der ausgeschriebenen Leistung ein Verkehrsverbund dann hat der Ausschreibungsgewinner das Recht und die Pflicht dem Zusammenschluss der Verkehrsunternehmen beizutreten. Die Struktur eines Verkehrsverbundes besteht, wie im Fall des VRN, aus zwei kooperierenden Organisationen (Gesellschaftsform GmbH). In der Organisationsform „Aufgabenträger“ schließen sich die Aufgabenträger zusammen, die sich am Verkehrsverbund beteiligen möchten und gründen die Gesellschaft „Verkehrsverbund ... GmbH“. Auf der anderen Seite schließen sich die im Verkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen in einer Unternehmensgesellschaft zusammen. Verkehrsverbund und Unternehmensgesellschaft schließen einen Kooperations- und Dienstleistungsvertrag über die Erbringung von ÖPNV-Leistungen. Im Falle des Bestehens eines Verkehrsverbundes sind keine Konzessionsauflagen zu erwarten. Dafür muss der Bieter aber das Tarifsysteem übernehmen und die Zuordnung von Einnahmen (Einnahmeaufteilungsregelung) in seiner Kalkulation zugrunde legen. Falls es sich in der Ausschreibung um verbundübergreifende Verkehre handelt, muss der Bieter in der Regel auch den benachbarten Verkehrsverbänden beitreten bzw. mit diesen Kooperationsverträge abschließen.

Beispiel:

Das Verkehrsunternehmen hat das Recht und die Pflicht, Gesellschafter der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Mosel (URM GmbH) zu werden und alle Rechte und Pflichten zu übernehmen, die sich aus dieser Gesellschafterstellung ergeben. Der Aufgabenträger wird im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hinwirken, dass das Verkehrsunternehmen Sitz und Stimme im Aufsichtsrat der URM GmbH erhält. Das Vertragswerk VRM inklusive dem Bestandteil Gesellschaftsvertrag der URM GmbH ist der Anlage ... zu entnehmen. Angrenzende Verkehrsverbände werden von der ausgeschriebenen Verkehrsleistung nicht berührt, sodass keine Beitritte zu bzw. Kooperationsverträge mit diesen zu tätigen sind.

Aus der Rechtsstellung als Kooperationspartner von benachbarten Verkehrsverbänden können sich zusätzliche finanzielle Verpflichtungen wie Mitfinanzierung des organisatorischen Aufwandes eines Verkehrsverbundes oder von Werbemaßnahmen, Vertriebskosten u.a. ergeben.

1.13 Finanzierung der Verkehrsleistungen

Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen werden die von dem Verkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen durch den Aufgabenträger bezuschusst. Der Zuschuss setzt sich aus der Differenz zwischen den ermittelten Kosten und den berechneten Erlösen zusammen. Die Zuschüsse werden in der Regel vom Aufgabenträger jeweils in gleichen monatlichen Raten zum x-ten eines jeden Monats gezahlt. Weitere Zuschüsse der öffentlichen Hand, so weit diese mit der Leistungserbringung in Verbindung stehen, wirken sich generell zuschussmindernd aus. Die Angaben zur vorgesehenen finanziellen Regelung können enthalten

- Verfahren zur Preisberechnung,

- Dynamisierung des Preises,
- Anpassung bei Leistungsänderung,
- Anrechnung der Höhe der Einnahmen auf den geforderten Preis,
- Einnahmeaufteilung in Verbänden,
- Einnahmerisiko,
- Anreize für Einnahmensicherung und –steigerung,
- Anrechnung von Fördermitteln,
- Anrechnung von gesetzlichen Ausgleichsleistungen,
- Evt. Anrechnung von Werbeeinnahmen.

1.14 Tarife und Einnahmen

Damit der Bieter in einer Ausschreibung seine Erlöserwartungen berechnen kann, muss der Aufgabenträger entsprechende Unterlagen beifügen. In der Regel handelt es sich dabei um

- Unterlagen zu Fahrgastzahlen,
- Unterlagen zum Tarifsystem und
- in Verkehrsverbänden Unterlagen zur Einnahmeaufteilungsregelung (EAR).

Der Bieter hat in seiner Kalkulation Einnahmen im Rahmen des Nachbarorts-Linienverkehrs und des Schülerverkehrs zu berücksichtigen. Bei entsprechend vertakteten und verknüpften Verkehrsangeboten sowie qualitativen Verbesserungen der Verkehrsangebote sind in der Regel steigende Fahrgastzahlen zu erwarten. Die auf dieser Basis ermittelten Erlöse sind den Zuschussforderungen für die Laufzeit des Verkehrsvertrages zugrunde zu legen. Das Einnahmerisiko trägt generell der Bieter.

In Verkehrsverbänden hat der Bieter die jeweils gültigen Tarife anzuwenden. Bei verbundübergreifenden Verkehren sind auch die Tarife der benachbarten Verkehrsverbände anzuerkennen. In Verkehrsräumen ohne Verkehrsverbände kann das Verkehrsunternehmen seine Tarife frei gestalten. In der Regel wird sich aber ein Verkehrsunternehmen an bestehende Tarifstrukturen orientieren. Der Aufgabenträger muss im Rahmen der Erstellung des Leistungsverzeichnisses Angaben zu den ein- und ausbrechenden Verkehren machen. An dieser Stelle sind die Regelungen zur Anerkennung der BahnCard zu Übergangsverkehren und zu Verkehren zwischen den Verkehrsverbänden zu machen.

Beispiel:

An den Bahnhöfen Montabaur und Hachenburg ist mit ein- und ausbrechenden Verkehren und Verkehren zwischen benachbarten Verkehrsverbänden zu rechnen (RMV und VRS). Im Speziellen geht es dabei um die Anwendung von Übergangstarifen, der Anerkennung des Deutschen-, Eisenbahn-, Personen- und Gepäcktarif (DPT) sowie der Anerkennung der BahnCard.

Im Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000 wird zur Anerkennung der BahnCard auf Seite 172 ausgeführt: „Als ein Problem bundesweit hat sich die Nichtanerkennung oder nur teilweise Anerkennung der BahnCard in Verkehrsverbänden erwiesen. Mit Blick auf die für Mitte 2001 vorgesehene generelle Neustrukturierung

des BahnCard-Angebotes wird auf Länderebene eine Vereinbarung über die Gültigkeit der BahnCard in Verkehrsverbänden mit der DB AG angestrebt.“

Im Verkehrsraum Westerwaldkreis muss in einer Ausschreibung auch die Anerkennung des „Schöne-Wochenend-Ticket“ der DB und des „Rheinland-Pfalz-Ticket“ in ihren jeweiligen Geltungsbereichen behandelt werden. Eventuell aufzustellende Fahrausweisautomaten müssen für den Verkauf der betreffenden Tarife eingerichtet sein.

Die Fahrgeldeinnahmen erhält das Verkehrsunternehmen direkt, wenn im Verkehrsraum kein Verkehrsverbund vorhanden ist. Im Bereich eines Verkehrsverbundes erhält das Verkehrsunternehmen die Fahrgeldeinnahmen in der Regel entsprechend der Einnahmeverteilung (EAR) von der Organisationsform „Unternehmergesellschaft“ in der jeweils gültigen Fassung. Wenn bis zur Aufnahme des Betriebes durch das Verkehrsunternehmen kein gesonderter Einnahmenanteil für das Verkehrsunternehmen ausgewiesen ist, muss der Einnahmenanteil durch Ableitung aus den Kriterien, die in der EAR der Unternehmergesellschaft zu finden sein sollten, abgeleitet werden. Sind von der ausgeschriebenen ÖPNV-Leistung mehrere Verkehrsverbände betroffen, müssen die EAR aller Verkehrsverbände in der Leistungsbeschreibung angesprochen werden.

Zur Überprüfung der Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen werden in der Regel Verkehrserhebungen durchgeführt. Eine erste Verkehrserhebung sollte etwa ein Jahr nach der Betriebsaufnahme durchgeführt werden. Die bei dieser Verkehrserhebung gewonnenen Daten können in einem bestehenden Verkehrsverbund zu einem neuen Einnahmeverteilungsvertrag verwendet werden.

Des Weiteren ist festzulegen, wo die erzielten Einnahmen bis zum Einnahmenausgleich verbleiben. In der Regel verbleiben die erzielten Einnahmen zunächst beim Verkehrsunternehmen, bis die Verbundgesellschaft bzw. die Organisation „Unternehmergesellschaft“ den Einnahmenausgleich durchführt. Hier sind die Regularien der Einnahmenabrechnung zu beachten, die sich im Normalfall aus der EAR ergeben. Bestimmungen zu und Ermittlung von Mehreinnahmen aus Angebotsverbesserungen gegenüber Status-quo-Zustand werden ebenfalls in der EAR aufgeführt oder in eigenen Anleitungen beschrieben. Einige Verkehrsverbände empfehlen dem Ausschreibungsgewinner eine Vorher-Nachher-Erhebung durchzuführen, um die Voraussetzungen für Verhandlungen über eine veränderte Einnahmeverteilung zu schaffen. Die Erhebung hat der Ausschreibungsgewinner zu finanzieren. In der Erhebung sollten kurz vor Betriebsaufnahme und etwa ein Jahr nach Betriebsaufnahme jeweils Fahrgastzahlen und Fahrausweisarten erhoben werden. Damit Mehreinnahmen aus Angebotsverbesserungen in Verkehrsverbänden anerkannt werden, muss das Verkehrsunternehmen als Auftragnehmer zumeist vor Beginn der zusätzlichen Betriebsleistung, teilweise auch vor Betriebsaufnahme der jeweiligen Ausschreibung, Verkehrserhebungen zu Fahrgastzahlen und Fahrausweisen durchführen. Die Finanzierung der Erhebung hat das Verkehrsunternehmen zu tragen. Diese Regelungen über Mehreinnahmen aus Angebotsverbesserungen sollten aber für das Verkehrsunternehmen noch so positiv ausgestaltet werden, dass Motivation und Leistungsbereitschaft zu solchen Maßnahmen besteht.

1.15 Kalkulation

Dem Leistungsverzeichnis sind Schemata zur Kosten- und Erlöskalkulation beizulegen. Der Bieter hat diese für jedes von ihm ausgearbeitete Angebot auszufüllen und vorzulegen. Der Aufgabenträger hat dem Bieter Vorgaben zu machen, wie die Kosten- und Erlöskalkulation für die ersten Jahre nach Betriebsaufnahme geschehen soll und wie die Kosten- und Erlöskalkulation in den Folgejahren anzupassen ist.

Beförderungsleistungen im genehmigten Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen unterliegen, wenn die Beförderungsstrecke innerhalb einer Gemeinde liegt oder nicht mehr als 50 km beträgt, dem ermäßigten Steuersatz. Bestimmte Umsätze sind nach §4 Umsatzsteuergesetz (UStG) von der Umsatzsteuer befreit. Die Einzelheiten sind im Rahmen der Ausschreibung dem Bieter bekannt zu machen.

Beispiel:

Der Bieter erstellt für die ersten drei Jahre nach Aufnahme des Betriebes (Fahrplanjahr 2003/2004, 2004/2005 und 2005/2006) für jedes Jahr gesondert eine Kalkulation entsprechend den in der Anlage x.x beigefügten Schemata.

In den Folgejahren ab dem Fahrplanjahr 2006/2007 können einzelne Kostenpositionen anhand der Preisentwicklung angepasst werden, u.a.

- *Kostenposition Energie anhand der Benzinpreisentwicklung*
- *Kostenposition Personalwesen, Fahrdienst und Kontrolldienst sowie Position „Fahrzeugreinigung“ anhand der Preisentwicklung für Personalkosten (Index für Tariflöhne und Gehälter, Statisches Bundesamt, Wiesbaden, Fachserie 16 „Verkehr- und Nachrichtenübermittlung“).*

Übrige Kostenpositionen, so weit sie nicht durchlaufende Posten sind, werden nicht fortgeschrieben. Die Vorlaufkosten zur Betriebsaufnahme werden im Jahr 2003 mit den monatlichen Zuschüssen bezahlt. Ab dem Fahrplanjahr 2006/2007 berechnet sich der Zuschuss als Differenz zwischen den fortgeschriebenen Kosten und den tatsächlichen Einnahmen des Fahrplanjahres 2006/2007, mindestens aber den kalkulierten Einnahmen des Fahrplanjahres 2005/2006. Danach werden Erlössteigerungen zu 67% auf die Zuschussleistungen angerechnet, 33% verbleiben dem Verkehrsunternehmen. Zugrunde gelegt werden hierbei jeweils die im Fahrplanjahr 2006/2007 tatsächlich erzielten Erlöse. Die Berechnung des Zuschussbedarfes ergibt sich dann zu

+ Fortgeschriebene Kosten

- tatsächliche Einnahmen (mindestens aber kalkulierte Einnahmen 2005/2006)

*- 67% * (tatsächliche Einnahmen 200X - tatsächliche Einnahmen 2005/2006)*

= Zuschussbedarf für das Jahr 200X.

1.16 Nachweispflicht

Die Standards in Ausschreibungen beinhalten zumeist Vorgaben des Aufgabenträgers zur Nachweispflicht des Ausschreibungsgewinners. Das Verkehrsunternehmen, welches die Ausschreibung gewonnen hat, soll durch Vorlage regelmäßiger Auf-

zeichnungen gegenüber dem Aufgabenträger periodisch (z.B. monatlich) Nachweise in Form von schriftlichen Berichten erbringen. Der Aufgabenträger kann für die Berichte folgende Inhalte vorgeben:

- Angaben über die in der Periode erbrachten Betriebsleistungen, die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf (inkl. Art, Anzahl und Wertigkeit der verkauften Fahrkarten) und die sonstigen Erträge aus Verkehrsleistungen,
- Angaben über die tatsächlich ausgefallenen oder als ausgefallen zu wertenden Fahrzeugen sowie jeweils den Grund für den Ausfall,
- Angaben zur Pünktlichkeit an den Endhaltestellen sowie namentlich bezeichnete Verknüpfungs- und Umsteige-Haltestellen
- Angaben über die Gesamtpünktlichkeit im Verkehrsraum des Aufgabenträgers
- Angaben zu überbesetzten Fahrzeugen (in Abhängigkeit der vorgegebenen Auslastungsgrade, vgl. Abschnitt 1.8.4)
- Maßnahmen bei übrigen Unregelmäßigkeiten
- Angaben über die tatsächlich in den Fahrzeugen durchgeführten Reinigungen
- Angaben über den Einsatz der durchgeführten Kontrollen (einschließlich Schwarzfahrer-Quote)
- Auswertung der eingegangenen Beschwerden
- Angaben über durch Graffiti beschmutzte Fahrzeuge und den Zeitpunkt der Beseitigung der Graffiti
- Angaben über sicherheitsrelevante Vorfälle
- Angaben über die Anzahl der tatsächlich täglich einsetzbaren Fahrzeuge

Diese Daten dienen in Verkehrsverbänden zumeist als Grundlage der Arbeitsgruppe „Qualität“. Zu diesem Zweck muss das Verkehrsunternehmen verpflichtet werden, die entsprechenden Daten pünktlich zu liefern und mit der Arbeitsgruppe zu kooperieren.

Das Verkehrsunternehmen kann – wie bereits beschrieben – dazu verpflichtet werden, den Zustand der Haltestellen zu dokumentieren. Sofern ein Beschwerdesystem und/oder Kundenmonitoring besteht, hat das Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger hierzu periodische Auswertungen zur Verfügung zu stellen.

Generell interessiert den Aufgabenträger die tatsächlich erzielten gesamten Einnahmen bzw. Erträge aus Tarifeinnahmen, Ausgleichszahlungen, Verbundzahlungen u. ä. Das Verkehrsunternehmen wird in der Regel dazu verpflichtet solche Fakten darzulegen. Zur Berechnung des Zuschussbedarfes der ausgeschriebenen ÖPNV-Leistungen sowie zur Vorbereitung von neuen Ausschreibungen ist der Aufgabenträger daran interessiert, Fahrgastzahlen aus seinem Verkehrsraum zu erhalten. Deshalb wird in der Regel das Verkehrsunternehmen dazu aufgefordert, mehrmals jährlich (z.B. dreimal) Fahrgastzählungen durchzuführen. In diesen Fahrgastzählungen werden Ein- und Aussteiger differenziert nach verschiedenen Tagesgruppen (z.B. Schultage, Ferientage, Dienstag - Donnerstag, Samstag und Sonntag) sowie Fahrten- und Haltestellen-bezogen genau erfasst. Über diese Fahrgastzählungen kann das Platzangebot in den Fahrzeugen dargestellt werden. Die Ergebnisse und Auswertungen sind dem Aufgabenträger auf Datenträger unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Zur Reduzierung des Aufwandes für ein Verkehrsunternehmen ist unter solchen Umständen die Erfassung der Zählzeiten über automatische Fahrgastzählensysteme zu empfehlen.

1.17 Bonus-/Malus-Regelungen

Um „Anreize“ für das Verkehrsunternehmen zu schaffen, die geforderten Qualitätsstandards zu erfüllen, werden in der Regel Bonus- und Malus-Regelungen vereinbart, d.h. Vereinbarungen über Mehrungen oder Kürzungen von Zuschusszahlungen. Die Zuschusszahlungen des Aufgabenträgers werden gekürzt, wenn das Verkehrsunternehmen die ihm obliegenden Leistungspflichten nicht ordnungsgemäß erbringt. Art und Umfang solcher Regelungen sind vielfältig. Maßgebend ist jedoch, dass solche Regelungen anhand objektiv messbarer Prüfkriterien getroffen werden. Objektiv messbare Prüfkriterien sind z.B.

- der Ausfall von Fahrzeugen
- die Pünktlichkeit der Verkehrsbedienung
- eingesetzte Fahrzeuge, die nicht den vertraglich festgelegten Mindestanforderungen entsprechen
- Einsatz von Kontrollpersonal
- usw.

Beispiel:

*Eine pünktliche Verkehrsbedienung ist gegeben, wenn im Monatsdurchschnitt 95% aller Fahrten planmäßig oder mit höchstens 5 min Verspätung an den Endhaltestellen registriert werden. Bemessungsgrundlage ist der Durchschnitt aus Abfahrt und Ankunft. Wenn die geforderte Pünktlichkeit vom Verkehrsunternehmen nicht erreicht wird, werden pro fehlendem 1/10 Prozentpunkt 0,1% des vereinbarten Aufgabenträger bezogenen Zuschusses abgezogen, d.h. bei einer Pünktlichkeitsquote von 94,7% fehlen 3/10 Prozentpunkte und es werden $3 * 0,1\% = 0,3\%$ des vereinbarten Zuschusses abgezogen.*

1.18 Inhalte des Verkehrsvertrages

Als letzter Punkt in einer Ausschreibung sind dem Bieter die Vertragsmodalitäten bekannt zu machen. Die Vertragsmodalitäten umfassen unter anderem

- das Datum des In-Kraft-Tretens des Verkehrsvertrages,
- die Vertragsdauer,
- die Kündigungsmöglichkeit,
- die Abbestellung von Fahrplanangeboten durch den Aufgabenträger,
- die Vereinbarungen über Mehrleistungen,
- die Anpassung des Vertrages bei wesentlichen Änderungen der Geschäftsgrundlage,
- die Bereitschaft des Bieters den Verkehrsvertrag als Ausschreibungsgewinner abzuschließen.

1.19 Fazit

Eine Ausschreibung mit allen hier angesprochenen Qualitätsstandards inkl. Malus-Regelungen wird dazu führen, dass sich für den Linienbusverkehr im ländlichen Raum keine Bieter finden würden oder diese Bieter nur bei hohen Zuschuss-Zahlungen bereit sind, den Verkehrsvertrag abzuschließen. Der Aufgabenträger sollte deshalb vor dem Aufruf zum Wettbewerb festlegen, welche Zuschuss-Zahlungen haushaltspolitisch und haushaltstechnisch vertretbar sind. Wenn die Auswertung der Ausschreibung zu keinem akzeptablen Ergebnis führt, besteht die Möglichkeit gemäß § 13 a Abs. 2 PBefG die Durchführung einer im Nahverkehrsplan festgelegten ausreichenden Verkehrsbedienungs des Verkehrsraumes einem Verkehrsunternehmen „aufzuerlegen“.

Für einen Aufgabenträger empfiehlt sich demnach folgende Vorgehensweise:

1. Die gewünschte Verkehrsleistung grob beschreiben.
2. Örtliche Verkehrsunternehmen ansprechen, ob die Leistung von ihnen eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.
3. Fallunterscheidung:
 - wenn nur ein Verkehrsunternehmen „ja“ sagt, die Leistung vergeben,
 - wenn mehrere Verkehrsunternehmen „ja“ sagen, die Leistung ausschreiben und die Verkehrsunternehmen anhand der Qualitätsstandards vergleichen,
 - wenn kein Unternehmen „ja“ sagt, die Leistung ausschreiben und das Verkehrsunternehmen auswählen, welches die geringsten Kosten für die Allgemeinheit (niedrigste Zuschuss-Zahlungen) mit sich bringt.
4. Wenn die von den Verkehrsunternehmen ermittelten Zuschuss-Zahlungen weit über den kalkulierten Zuschuss-Zahlungen des Aufgabenträgers liegen, besteht die Möglichkeit die Erbringung der Verkehrsleistung einem Verkehrsunternehmen gegen entsprechende Zuschuss-Zahlungen „aufzuerlegen“.

Quellen:

- [A1] Ausschreibung der SPNV-Leistungen „Regional-/S-Bahn Rhein-Neckar“; Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, ZV SPNV Rheinland-Pfalz Süd, Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH; Organisation und Durchführung NVBW, Stuttgart, November 2000
- [V1] Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen gem. §13a Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Empfehlungen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, des Deutschen Industrie- und Handelstages, der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e.V. und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., Köln 2000
- [B1] Berger, Matthias (RA), Ausschreibungspraxis im Spiegel der Rechtsprechung, in: Der Nahverkehr 7-8/2000
- [F1] Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 23.01.2001, Artikel „Subventionsmissbrauch im Nahverkehr“
- [S1] Sterzenbach, Rüdiger (Prof. Dr.), ÖPNV-Marketing – Ein Lehr- und Handbuch, München 1995
- [K1] Kolks, Wilhelm (Hrsg.), Verkehrswesen in der kommunalen Praxis – Band II Förderung und Finanzierung, Berlin 1998

Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

- VV ÖPNV/SPNV -

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 14. Oktober 1997 (8703)

1 Rechtsgrundlage, Zweck und Zuwendungsart

1.1 Das Land Rheinland-Pfalz gewährt zur Sicherung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in der Fassung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 107 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), des Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz (NVG) vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450, BS 924-8), des § 17 Abs. 1 Nrn. 3 und 4 und Abs. 2 des Finanzausgleichsgesetzes Rheinland-Pfalz (FAG) vom 28. Oktober 1977 (GVBl. S. 353), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Februar 1997 (GVBl. S. 39), BS 6022-1, nach Maßgabe dieser Verwaltungsvorschrift und den Verfahrensregelungen zu § 44 Abs. 1 der Verwaltungsvorschrift zum Vollzug der Landeshaushaltsordnung (VV-LHO) vom 20. Januar 1983 (MinBl. S. 82, 1993, 443), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 8. Dezember 1994 (MinBl. 1995 S. 46) Zuwendungen für

- die Umsetzung von Verkehrs- und Tarifkooperationen einschließlich der damit verbundenen Organisations- und Investitionskosten (Integrationsmaßnahmen)
- die Sicherung der Verkehrsbedienung in verkehrsschwachen Räumen (Alternative Verkehrsdienste)
- eine attraktive öffentliche Verkehrsbedienung durch den Einsatz moderner Nahverkehrsfahrzeuge (Nahverkehrsfahrzeuge „Rollendes Material“) sowie
- eine verkehrsgerechte und fahrgastfreundliche Gestaltung der baulichen Anlagen des ÖPNV.

1.2 Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht; vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Förderungsfähige Vorhaben

2.1 Integrationsmaßnahmen

2.1.1 Kooperationsbedingte Lasten in Form von

2.1.1.1 Organisationskosten für Verkehrsverbände und Verkehrs- und Tarifgemeinschaften auf der Grundlage von Gemeinschafts- oder Übergangstarifen;

die Anerkennung als Verkehrsverbund oder als Verkehrs- und Tarifgemeinschaft setzt neben der Tarifkooperation ein integriertes ÖPNV-Bedienungsangebot sowie die Herausgabe eines Gemeinschaftsfahrplanes voraus;

2.1.1.2 Mindererlösen,

2.1.1.2.1 die bei der Verbindung mehrerer Tarife zu einem Gesamttarif dadurch entstehen, daß eine insgesamt preisgünstigere Entfernungsdegression zugrundegelegt wird (Durchtarifizierungsverluste) und

2.1.1.2.2 die infolge der Harmonisierung unterschiedlicher Tarife bei der Bildung eines Gesamttarifes entstehen (Tarifharmonisierungsverluste);

2.1.2 Kosten für die Erstausrüstung mit Anlagen für den Fahrkartenerwerb, soweit diese zur Durchführung einer Tarifkooperation erforderlich sind.

2.2 Alternative Verkehrsdienste

Einrichtung und Durchführung einer alternativen Verkehrsbedienung im ÖPNV durch einen flächenhaften oder streckenbezogenen Einsatz von Ruf-Taxen, -Mietwagen oder -Kleinbussen in verkehrsschwachen Räumen im Rahmen der Umsetzung von Nahverkehrsplänen. Voraussetzung ist, daß die Verkehrsangebote zur Sicherstellung einer verkehrlichen Grundversorgung geboten sind und eine entsprechende Verkehrsbedienung im Bus- oder Schienenverkehr nicht zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen möglich ist.

2.3 Nahverkehrsfahrzeuge „Rollendes Material“

Die Beschaffung von Nahverkehrsfahrzeugen, soweit diese zum Erhalt oder zur Verbesserung des ÖPNV erforderlich sind. Gefördert wird grundsätzlich die Beschaffung von Neufahrzeugen, möglichst in Niederflertechnik. Förderfähig sind auch Vorführfahrzeuge, die höchstens sechs Monate auf den Hersteller zugelassen sind und keine höhere Laufleistung als 25.000 km aufweisen.

Voraussetzung für eine Förderung von Linienomnibussen ist, daß die jährliche Betriebsleistung des geförderten Nahverkehrsfahrzeuges mindestens zu zwei Dritteln im Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird. Eine Förderung von Linienomnibussen, die im Einsatz die Landesgrenzen überschreiten, setzt voraus, daß von der Gesamtlinielänge mehr als 50 v. H. auf den rheinland-pfälzischen Bereich entfallen.

Im einzelnen werden gefördert:

- 2.3.1 Linienomnibusse gemäß den Anforderungskriterien an Linienomnibusse des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau nach Anlage 1 sowie Kleinbusse. Reisebusse werden nicht gefördert.
- 2.3.2 Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge.
- 2.3.3 Schienenfahrzeuge. Neben der Förderung von Neufahrzeugen kommt ausnahmsweise auch die Förderung von grundsanierten Fahrzeugen in Betracht, wenn diese einen Qualitätsstandard erreichen, der einem Neufahrzeug entspricht und eine entsprechende Nutzungszeit erwarten läßt.

2.4 Wartehallen

Ausstattung öffentlicher Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV mit Wartehallen, insbesondere im Rahmen der Umsetzung von Nahverkehrsplänen, soweit diese nicht als Teilmaßnahme eines weiterreichenden Haltestellenausbaus im Rahmen der Förderung von baulichen Anlagen des ÖPNV (Nummer 2.6) bezuschußt werden können.

2.5 ÖPNV-Modellvorhaben, neue Verkehrstechniken und -systeme

Modellvorhaben im ÖPNV, Erprobung neuer Verkehrstechniken und -systeme im ÖPNV sowie Verkehrsuntersuchungen zur Erlangung besonderer Erkenntnisse für die ÖPNV-Gestaltung.

2.6 Bauliche Anlagen des ÖPNV

- 2.6.1 Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, insbesondere durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen.
- 2.6.2 Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen, einschließlich Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV, sowie von Umsteigeanlagen (P+R-Anlagen, B+R-Anlagen).

- 2.6.3 Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen sowie Eisenbahnen und Bahnen besonderer Bauart.
- 2.6.4 Bau oder Ausbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem ÖPNV dienen.

3 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind :

- 3.1 kommunale Gebietskörperschaften und Zweckverbände,
- 3.2 Verkehrsunternehmer.

4 Fördervoraussetzungen

- 4.1 Voraussetzung für die Förderung von Vorhaben nach Nummer 2 ist, daß das Vorhaben
 - 4.1.1 nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt sowie mit den damit zusammenhängenden städtebaulichen Maßnahmen abgestimmt ist; dies gilt nicht für Bepflanzungsmaßnahmen;
 - 4.1.2 in einem Nahverkehrsplan gemäß § 8 NVG oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan, insbesondere Generalverkehrsplan, vorgesehen ist oder zumindest den Zielen der Nahverkehrsplanung entspricht sowie mit den betroffenen Aufgabenträgern abgestimmt ist; dies gilt nicht für Betriebshöfe und zentrale Werkstätten;
 - 4.1.3 unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bau-, verkehrs- und betriebstechnisch einwandfrei geplant ist;
 - 4.1.4 soweit Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berührt sind, diese berücksichtigt.
- 4.2 Zuwendungen werden nur gewährt, wenn neben den in Teil I oder Teil II Nr. 1 zu § 44 Abs. 1 VV-LHO geforderten Bestimmungen folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - 4.2.1 Die Komplementärfinanzierung des Vorhabens muß gewährleistet sein.
 - 4.2.1.1 Im Fall der Antragstellung durch die Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 und 2 sowie § 6 Abs. 2 NVG wird eine Beteiligung der Gemeinden und Verbandsgemeinden an der Finanzierung der verbleibenden Kosten nicht ausgeschlossen. Gegebenenfalls ist die Aufteilung der verbleibenden Ausgaben zwischen dem Landkreis und der Gemeinde/Verbandsgemeinde, auf deren Gebiet das Vorhaben realisiert werden soll, vor Antragstellung verbindlich durch eine Vereinbarung festzulegen.

- 4.2.1.2 Soweit alternative Finanzierungsmodelle (u. a. Leasingverfahren) vorgesehen sind, ist nach Nummer 2.1 der Verwaltungsvorschrift zu § 44 Abs. 1 LHO anhand von Wirtschaftlichkeitsberechnungen (= Vergleichsberechnung) zu ermitteln, ob der Erwerb eines Wirtschaftsgutes mit einem alternativen Finanzierungsmodell oder durch Kauf günstiger ist. Hierüber entscheidet das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau auf Antrag des Zuwendungsempfängers im Benehmen mit dem Ministerium der Finanzen im Einzelfall.
- 4.2.2 Im Fall einer stufenweisen Realisierung muß jedem zur Förderung beantragten Abschnitt eines Vorhabens eine eigene Verkehrsbedeutung zukommen; durch diesen Abschnitt dürfen keine weiteren Folgemaßnahmen zwingend erforderlich werden.
- 4.2.3 Die zuwendungsfähigen Kosten bei der Förderung von baulichen Anlagen des ÖPNV (Nummer 2.6) müssen mindestens 25.000 DM betragen.
- 4.2.4 Bei baulichen Anlagen des ÖPNV (Nummer 2.6) muß mit der Ausführung des Vorhabens unverzüglich begonnen werden können. Soweit zur Durchführung des Vorhabens Grunderwerb notwendig ist und/oder Genehmigungen vorgeschrieben sind, müssen diese Voraussetzungen bei Antragstellung vorliegen; zumindest aber ist dem örtlich zuständigen Straßen- und Verkehrsamt nachzuweisen, daß diese Voraussetzungen innerhalb von längstens vier Monaten erfüllt werden können.
- 4.3 Die Bewilligungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in besonders begründeten Einzelfällen von der Erfüllung einer bestimmten Voraussetzung absehen, wenn besondere Umstände dies rechtfertigen.

5 Art der Finanzierung

Zuwendungen werden als Projektförderung im Wege der Anteils- oder Festbetragsfinanzierung bewilligt.

Zur Wahrung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit durch den Zuwendungsempfänger bei der Durchführung des Vorhabens wird die Zuwendung in allen geeigneten Fällen als Festbetrag gewährt.

6 Höhe der Förderung

6.1. Die Zuwendung beträgt bei

6.1.1 Organisationskosten (Nummer 2.1.1.1) bis zu 50 v. H.;

6.1.2 Durchtarifierungsverlusten (Nummer 2.1.1.2.1) bis zu 50 v. H. der jährlichen Mindererlöse;

- 6.1.3 Tarifharmonisierungsverlusten (Nummer 2.1.1.2.2)
– im ersten und zweiten Jahr bis zu 50 v. H.
– im dritten und vierten Jahr bis zu 30 v. H.
– im fünften Jahr bis zu 15 v. H.
der jährlichen Mindererlöse;
- 6.1.4 Anlagen für Fahrkartenerwerb (Nummer 2.1.2) bis zu 50 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten;
- 6.1.5 alternativen Verkehrsdiensten (Nummer 2.2)
– im ersten und zweiten Jahr bis zu 50 v. H.
– im dritten Jahr bis zu 40 v. H.
– nachfolgend bis zu 30 v. H.
der jährlichen Kostenunterdeckung;
- 6.1.6 Linienomnibussen (Nummer 2.3.1) je
- | | |
|--|------------|
| – Kleinbus (bis 8 m Länge) | 80.000 DM |
| – Midibus (8 bis 10 m Länge) | 120.000 DM |
| – 2- oder 3- Achser- Bus (10 bis 15 m Länge) | 150.000 DM |
| – 3- oder 4- Achser-Bus (über 15 m Länge) | 235.000 DM |
| – Doppelstockbus (bis 15 m Länge) | 235.000 DM |
| – Niederflurbus (10 bis 15 m Länge) | 185.000 DM |
| – Niederflurbus (über 15 m Länge) | 285.000 DM |
- jedoch höchstens 50 v. H. der Anschaffungskosten;
- 6.1.7 Straßenbahn- und Stadtbahnfahrzeugen (Nummer 2.3.2) bis zu 50 v. H. der Anschaffungskosten, höchstens je Fahrzeug 2.000.000 DM;
- 6.1.8 Schienenfahrzeugen (Nummer 2.3.3) bis zu 65 v. H. der Anschaffungskosten;
- 6.1.9 Wartehallen (Nummer 2.4) je Wartehalle 4.000 DM;
- 6.1.10 Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV (Nummer 2.6.1) bis zu 55 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten;
- 6.1.11 Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie Umsteiganlagen (Nummer 2.6.2) bis zu 75 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten;
- 6.1.12 Bau oder Ausbau von Schienenverkehrswegen (Nummer 2.6.3) bis zu 65 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten;
- 6.1.13 Bau oder Ausbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten (Nummer 2.6.4) bis zu 40 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten.
- 6.2 Bei ÖPNV-Modellvorhaben sowie neuen Verkehrstechniken und -systemen (Nummer 2.5) richtet sich die Höhe der Zuwendung nach dem Landesinteresse an der Ausführung des Vorhabens.
- 6.3 Bei der Förderung von Vorhaben nach den Nummern 6.1.6, 6.1.7 und 6.1.8 kann darüber hinaus durch die Bewilligungsbehörde die Zuwendung um bis zu 50 v. H. der zusätzlichen Anschaffungskosten erhöht werden

- 6.3.1 bei rollstuhlgerechter Zusatzausrüstung,
- 6.3.2 bei speziell für den Einsatz umweltfreundlicher Antriebsenergien hergerichteten Nahverkehrsfahrzeugen sowie bei der Ausstattung mit Filtersystemen zur Abgasnachbehandlung.
- 6.4 Bei der Förderung von baulichen Anlagen des ÖPNV (Nummer 2.6) kann durch die Bewilligungsbehörde bei kommunalen Vorhabenträgern die Förderungsquote nach den Nummern 6.1.10 bis 6.1.12 um bis zu 10 v. H. erhöht werden.
- 6.5 Bei Maßnahmen nach Nummer 2.3.3 kann über den in Nummer 6.1.8 bestimmten Förderungssatz hinaus ein Zuschlag gewährt werden, wenn das Vorhaben im Hinblick auf die Gestaltung des SPNV von grundsätzlicher Bedeutung ist und sonst nicht oder nicht in der erforderlichen Weise realisiert werden könnte. Seine Höhe richtet sich nach dem Landesinteresse an dem Vorhaben.
- Bei Maßnahmen nach Nummer 2.6.2 gilt dies hinsichtlich des Förderungssatzes nach Nummer 6.1.11 entsprechend.

7 Umfang der Förderung

- 7.1 Bauliche Anlagen des ÖPNV (Nummer 2.6)
- 7.1.1 Zuwendungsfähig sind grundsätzlich die Kosten, die unmittelbar durch den Bau oder Ausbau einer in Nummer 2.6 genannten Verkehrsanlage verursacht werden.
- 7.1.2 Beim Grunderwerb sind nur die Gestehungskosten und diese nur insoweit zuwendungsfähig, als sie entschädigungsrechtlich vertretbar sind. Diese Voraussetzung kann regelmäßig als gegeben angesehen werden, wenn die Aufwendungen durch Gutachterausschüsse nach §§ 192 ff. des Baugesetzbuches (BauGB), durch unanfechtbare Enteignungsbeschlüsse oder rechtskräftige Gerichtsentscheidungen belegt sind.
- 7.1.3 Nicht zuwendungsfähig sind
- 7.1.3.1 Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist;
- 7.1.3.2 Verwaltungskosten;
- 7.1.3.3 Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die
- nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, daß sie nicht nutzbar sind;
 - vor dem 1. Januar 1961 erworben worden sind.
- 7.1.4 Für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten gelten folgende Richtlinien:

- 7.1.4.1 Richtlinien über die Abgrenzung der zuwendungsfähigen Kosten bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom 6. Mai 1975 (Verkehrsblatt S. 329) in der jeweils geltenden Fassung;
- 7.1.4.2 Richtlinien über den Wertausgleich für Ver- und Entsorgungsanlagen im Zusammenhang mit Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom 6. Mai 1975 (Verkehrsblatt S. 332) in der jeweils geltenden Fassung;
- 7.1.4.3 Richtlinien über die Zuwendungsfähigkeit von Kosten für Umleitungsstrecken des Schienen- und Straßenverkehrs nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom 18. August 1975 (Verkehrsblatt S. 539) in der jeweils geltenden Fassung;
- 7.1.4.4 Richtlinien für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten bei der Förderung von Omnibusbetriebshöfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom 27. September 1983 (Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13.10.1983) in der jeweils geltenden Fassung.
- 7.2 Alternative Finanzierungsmodelle
- Im Rahmen von alternativen Finanzierungsmodellen (z.B. Leasingverfahren) beschaffte Wirtschaftsgüter sind, wenn sie beim Finanzierungsnehmer aktiviert werden, förderfähig. Sofern das Wirtschaftsgut beim Finanzierungsgeber aktiviert wird, sind diese Wirtschaftsgüter unter folgenden Voraussetzungen förderfähig:
- 7.2.1 Förderfähig sind nur die in der Steuerbilanz des wirtschaftlichen Eigentümers (Finanzierungsgebers) aktivierten Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Finanzierungsobjektes.
- 7.2.2 Der Finanzierungsvertrag muß vorsehen, daß der Zuschuß in vollem Umfang auf die Finanzierungsraten angerechnet wird.
- 7.2.3 Finanzierungsgeber und Finanzierungsnehmer übernehmen die gesamtschuldnerische Haftung für eine eventuelle Rückzahlung des Zuschußbetrages.

7.2.4 Der Antrag auf Gewährung des Zuschusses ist vom Finanzierungsnehmer unter Zugrundelegung eines verbindlichen Angebotes des Finanzierungsgebers auf Abschluß eines Finanzierungsvertrages zu stellen. In dem Finanzierungsvertrag sind anzugeben

- die Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Objektes, die unkündbare Grundmietzeit, die Höhe der über die Grundmietzeit konstanten Finanzierungsraten sowie etwa vereinbarte Kauf- und/oder Mietverlängerungsoptionen des Finanzierungsnehmers bzw. Andienungspflichten des Finanzierungsgebers und deren Bemessungsgrundlage, die den Restbuchwert nicht übersteigen darf.
- In Fällen der Immobilienfinanzierung Anpassungsklauseln bezüglich der Finanzierungsraten aufgrund von Zinsentwicklungen und/oder veränderter Verwaltungskosten.

7.2.5 Der Bewilligungsbescheid ist unter folgenden Bedingungen zu erteilen:

- Durch eine Neukalkulation des Finanzierungsvertrages wird der gewährte Zuschuß zur Absenkung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Finanzierungsobjektes und damit der Finanzierungsraten verwendet.
- Das geförderte Wirtschaftsgut muß unbeschadet der Nummer 11.6.1 mindestens für die Dauer der vereinbarten Grundmietzeit vom Finanzierungsnehmer im Rahmen des Zweckes genutzt werden.

8 Antragstellung

8.1 Antragsteller sind

8.1.1 ÖPNV-Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 und 2 und § 6 Abs. 2 NVG sowie die Zweckverbände nach § 6 Abs. 3 NVG,

8.1.2 Verkehrsunternehmer.

8.2. Antragstellung und Antragsfrist

8.2.1 Anträge auf Gewährung einer Zuwendung für das folgende Haushaltsjahr sind bis zum 30. September des laufenden Haushaltsjahres bei der Bewilligungsbehörde (Nummern 10.1 bis 10.3) unter Verwendung der dort erhältlichen Vordrucke zu stellen.

8.2.1.1 Bei Anträgen für die Förderung von baulichen Anlagen des ÖPNV (Nummer 2.6) ist dem Antrag eine Stellungnahme des jeweiligen Zweckverbandes nach § 6 Abs. 3 NVG beizufügen, sofern das Vorhaben in unmittelbarem Zusammenhang mit dem SPNV steht.

8.2.1.2 Sofern von einem Antragsteller Zuwendungen für mehrere Vorhaben beantragt werden, hat er dem Antrag eine nach der Dringlichkeit bezifferte Aufstellung der Vorhaben beizufügen.

- 8.2.2 Anträge, die nach Ablauf der Antragsfrist eingehen, können nur noch berücksichtigt werden, sofern es sich um die Finanzierung dringender Vorhaben handelt, bei denen sich nach dem Antragstermin unvorhergesehen Handlungsbedarf ergibt und die aus zwingenden Gründen nicht aufgeschoben werden können.

Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist vom Antragsteller gegenüber der Bewilligungsbehörde zu begründen. Die Bewilligungsbehörde entscheidet, ob der Antrag noch in das Bewilligungsprogramm aufgenommen werden kann.

- 8.3 Antragstellung durch kommunale Antragsteller (Nummer 8.1.1) bei Wartehallen (Nummer 2.4) und bei baulichen Anlagen des ÖPNV (Nummer 2.6)
- Die Antragsteller nach Nummer 8.1.1 berücksichtigen bei der Antragstellung insbesondere die Vorschläge der Gemeinden und Verbandsgemeinden.

9 Bewilligungsverfahren

- 9.1 Die Bewilligungsbehörde holt die baufachliche Stellungnahme ein bzw. erstellt diese, falls sie zuständig ist (Nummer 9.3), selbst.
- 9.2 Die Bewilligungsbehörde holt bei Anträgen von Verkehrsunternehmen für die Förderung von Vorhaben nach den Nummern 2.1.2, 2.3.1 und 2.3.2 eine Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers nach § 5 Abs. 1 und 2 sowie § 6 Abs. 2 NVG ein, bei dem der Einsatz der Fahrzeuge bzw. Fahrscheindrucker vorgesehen ist.
- 9.3 Bauverwaltung im Sinne der baufachlichen Ergänzungsbestimmungen (Anlage 1 zu § 44 Abs. 1 Teil I VV-LHO, MinBl. 1983 S. 117) sind die Straßen- und Verkehrsämter.

10 Bewilligungsbehörden

- 10.1 Bei baulichen Anlagen des ÖPNV (Nummer 2.6) entscheidet
- 10.1.1 das Straßen- und Verkehrsamt über die Förderung von Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis zu 600.000 DM mit Ausnahme von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten (Nummer 2.6.4);
- 10.1.2 das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz über die Förderung von Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 600.000 DM bis zu 5.000.000 DM;
- das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz entscheidet im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bei

- Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten über 1.000.000 DM,
 - der Förderung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten (Nummer 2.6.4),
 - Vorhaben im unmittelbaren Zusammenhang mit dem SPNV.
- 10.1.3 das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau über alle übrigen Vorhaben.
- 10.2 Bei Vorhaben nach den Nummern 2.1, 2.2, 2.3.1 und 2.3.2 entscheidet die Bezirksregierung; bei Vorhaben nach Nummer 2.1.1 ist das Einvernehmen des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau einzuholen.
- 10.3 Bei Vorhaben nach Nummer 2.4 (Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen) entscheidet das Straßen- und Verkehrsamt.
- 10.4 Bei Vorhaben nach Nummer 2.3.3 und 2.5 entscheidet das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.
- 10.5 Die Bewilligungsbehörden sind zuständig für Erlaß, Abänderung und Aufhebung des Bewilligungsbescheids sowie für den Erlaß eines Rückforderungsbescheids. Bei Vorhaben nach Nummer 2.6 ist das Straßen- und Verkehrsamt für die gesamte weitere Abwicklung zuständig, sofern sich nichts anderes aus den ergänzenden Bestimmungen (Nummer 11) ergibt.
- 10.6 Antragsteller, die keinen Zugang zu den einschlägigen Vorschriften (insbesondere Nummer 7.1.4) haben, erhalten bei den Bewilligungsbehörden auf Verlangen Abdrucke.
- 11 Ergänzende Bestimmungen**
- 11.1 Die Bezirksregierungen legen dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau detaillierte Förderübersichten über die nach den Nummern 2.1, 2.2, 2.3.1 und 2.3.2 beantragten Fördervorhaben bis zum 15. Januar und über die bewilligten Vorhaben bis zum 15. Mai des auf die Antragstellung folgenden Jahres vor.
- 11.2 Die Zuwendung ist fristgerecht abzurufen. Ist dies ausnahmsweise nicht möglich, kann die Bewilligungsbehörde in begründeten Einzelfällen Ausnahmen zulassen.
- 11.3 Der Zuwendungsempfänger hat der Bewilligungsbehörde bei Vorhaben der Nummer 2.6 den Baubeginn sowie die Inbetriebnahme der geförderten Anlage unverzüglich schriftlich anzuzeigen.
- 11.4 Bei Vorhaben nach Nummer 2.6.4 ist das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz für die Überwachung der ÖPNV-Nutzungsgrade zuständig.

- 11.5 Werden Darlehensverträge zur Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung abgeschlossen und in diesem Zusammenhang das zu beschaffende Fahrzeug sicherungsübereignet, so ist der Darlehensgeber zu verpflichten, zu Gunsten des Landes (vertreten durch die Bewilligungsbehörde) eine Rückzahlungsverpflichtung nach Nummer 11.6.1 zu übernehmen.
- 11.6 Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Gebietskörperschaften und Zweckverbände (ANBest-K, MinBl. 1983 S.134) bzw. die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P, MinBl. 1983 S.121) werden mit folgenden Abweichungen und Ergänzungen zum Bestandteil des Bewilligungsbescheides gemacht:
- 11.6.1 Ergänzungen bei Vorhaben nach 2.3.1 und 2.3.2:
- Zur Erfüllung des Zuwendungszwecks sind geförderte Omnibusse mindestens acht Jahre und geförderte Straßenbahn- und Stadtbahnfahrzeuge mindestens 20 Jahre für den beantragten Zweck einzusetzen. Der zweckentsprechende Einsatz ist durch Erklärung des vom Zuwendungsempfänger beauftragten Steuerberaters jährlich nachzuweisen.
- Wird die zweckgebundene Einsatzzeit unterschritten, hat der Zuwendungsempfänger für den Zeitraum der nicht zweckentsprechenden Verwendung eine anteilige Rückzahlung zu leisten.
- 11.6.2 Ergänzungen bei Vorhaben nach 2.6:
- 11.6.2.1 Die Zweckbindung von geförderten Betriebshöfen beträgt 20 Jahre seit Inbetriebnahme des Vorhabens.
- 11.6.2.2 Zu Nummer 1.2 ANBest-P bzw. ANBest-K:
- Einzelansätze im Sinne der Nummer 1.2 sind
- bei Tiefbaumaßnahmen
 - die Summe der Grunderwerbskosten und
 - die Summe der Bauausgaben,
 - bei Hochbaumaßnahmen die Kostengruppen nach DIN 276.
- 11.6.2.3 Zu Nummer 5 ANBest-P bzw. ANBest-K:
- Sofern das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau oder das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz Bewilligungsbehörde ist, tritt das Straßen- und Verkehrsamt an deren Stelle.
- 11.6.2.4 Zu Nummer 8.1 Satz 1 ANBest-P bzw. ANBest-K:
- Die Befugnisse der Bewilligungsbehörde stehen dem Straßen- und Verkehrsamt auch dann zu, wenn es selbst nicht Bewilligungsbehörde ist.

12

Inkrafttreten

Diese Verwaltungsvorschrift tritt mit Wirkung vom 01. Januar 1997 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verwaltungsvorschrift über die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vom 24. Juli 1992 (MinBl. S. 335) außer Kraft.

Anlage 1 zu Nummer 2.3.1

Anforderungskriterien an Linienomnibusse

Nachstehende Kriterien sind grundsätzlich zu erfüllen:

- mindestens eine doppelbreite Tür von einer lichten Durchgangsbreite von 1250 mm
- Linienbeschilderung außen:
 - Linien-Nummer: Bug, rechts, Heck und links
 - Fahrtziel: Bug
 - Streckenverlauf: rechts
- geeignete optische und/oder akustische Informationseinrichtungen zum Anzeigen des Fahrt- und Linienverlaufes
- liniengerechte Bestuhlung mit einem Regelsitzabstand von 720 mm
- ausreichende Anzahl von Festhaltungsmöglichkeiten
- ausreichende Anzahl von Haltewunschtasten, so daß diese möglichst von allen Sitzplätzen aus zu erreichen sind
- Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen von mindestens 900 x 1300 mm
- maximale Fußbodenhöhe von 860 mm

Niederflurfahrzeuge müssen zusätzlich zu den vorstehenden Kriterien folgende Forderungen erfüllen:

- durchgängig maximale Einstieghöhe von 320 mm
- im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen

Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr im Westerwaldkreis

– Vorschläge aus Sicht der Verbandsgemeinden

Die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmenvorschläge und -wünsche bedürfen vor einer Realisierung einer vertieften Einzelfallprüfung unter folgenden Aspekten:

- Auswirkungen auf benachbarte Verbandsgemeinden
- Auswirkungen auf das Gesamtnetz
- Eigenwirtschaftlichkeit bzw. Finanzierung
- Verträglichkeit mit übergeordneten Aspekten (z.B. Taktknoten)
- Koordination mit den Verkehrsangeboten der benachbarten Kreise
- Konzessionsrechtliche Durchsetzungsmöglichkeit.

VG Selters

Die Verbandsgemeinde Selters begrüßt die Ausrichtung der regionalen ÖPNV-Verkehre auf den ICE-RegioBahnhof Montabaur, besonders die Einrichtung der neuen RegioLinie 3115 Altenkirchen/Hachenburg – Selters – Montabaur. Die Weitergabe des ÖPNV-Angebotes an die Fläche ist nach Ansicht der Verbandsgemeinde jedoch nicht ausreichend.

Im Einzelnen werden die folgenden Maßnahmen angeregt:

- Erweiterung des Sekundärnetzes mit direkter Anbindung der OG Weidenhahn, Ewighausen, Quirnbach und Maroth nach Selters
- Reaktivierung der Holzbachbahn
Mit der Einrichtung eines Haltepunktes Selters in der Nähe des Krankenhauses und des Schulzentrums sieht die Verbandsgemeinde ein großes Nachfragepotential für eine Zugverbindung zum ICE-RegioBahnhof Montabaur.
- Aufnahme der Achse Selters – Freilingen – Langenhahn in das Primärnetz
- Aufrechterhaltung der ÖPNV-Verbindungen für die traditionellen Pendlerströme (z.B. Selters – Koblenz). Die Ausrichtung auf den ICE-RegioBahnhof darf die bestehenden ÖPNV-Verbindungen für Pendler nicht verschlechtern.

VG Wallmerod

Die Verbandsgemeinde Wallmerod begrüßt die Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Anbindung der Verbandsgemeinde. Sie betont die Notwendigkeit einer solchen Lösung und schlägt die folgende Prioritätenreihung vor:

1. Änderung der Linienführung der RegioLinie 3116 Koblenz – Montabaur – Westerburg – Rennerod/Bad Marienberg
2. Anpassung des Fahrplans der Linie 4281 Westerburg – Montabaur an die ICE-Fahrzeiten
3. Einrichtung eines Pendelbusses Wallmerod – ICE-RegioBahnhof Montabaur
4. Reaktivierung der Westerwaldquerbahn auf dem Abschnitt Wallmerod - Montabaur

VG Ransbach-Baumbach

Die Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach kritisiert, dass die RegioLinie 3100 Neuwied – Höhr-Grenzhausen – Montabaur nicht im ihrem Verbandsgemeindegebiet hält. Aus der Sicht der Verbandsgemeinde werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- direkte Führung der Linie 6116 Höhr-Grenzhausen – Siershahn – Montabaur zum ICE-RegioBahnhof
- Erreichbarkeit der ICE-Züge in beide Richtungen, nicht nur in Richtung Süden
- Einrichtung eines Ringverkehrs, der alle Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde mit dem Verbandsgemeindesitz in Ransbach-Baumbach verbindet

Weitere Maßnahmenvorschläge aus dem 1. Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus dem 1. Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises, die bislang aufgrund der bestehenden Randbedingungen oder aus anderen Gründen noch nicht umgesetzt wurden, aufgelistet. Nicht enthalten sind die Maßnahmen, die wegen der seitdem veränderten ÖPNV-Struktur nicht mehr notwendig sind.

VG Bad Marienberg

Ortsgemeinde Neunkhausen

- nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot für die Berufspendlerströme, welche vorrangig in Richtung Betzdorf, Daaden, Weitefeld sowie auch in Richtung Bad Marienberg und Hachenburg vorhanden sind

Ortsgemeinde Großseifen

- zeitlich passend angesetzte Nachmittagsrückfahrten im Schülerverkehr, vor allem aus Koblenz, Westerburg und Marienstatt
- Forderung nach kürzeren Taktzeiten, um den ÖPNV attraktiver zu machen und den Zeitbedarf für Einkäufe und Arztbesuche somit zu reduzieren
- bessere ÖPNV-Verbindungen nach Hof (Einkaufsmöglichkeiten)

Ortsgemeinde Lautzenbrücken

- Verbindungen nach Bad Marienberg, Hachenburg, Westerburg, Montabaur, Betzdorf und zum Gymnasium Marienstatt müssen sichergestellt und zeitlich so eingerichtet sein, daß die Arbeitsplätze und Schulen rechtzeitig zu erreichen sind

Ortsgemeinde Mörlen

- Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen im Schülerverkehr an das Gymnasium in Marienstatt

Ortsgemeinde Hof

- bessere ÖPNV-Verbindung des Ortes im Schülerverkehr zu den Gymnasien in Marienstatt und Westerburg; Prüfung durch die Verkehrsunternehmen, ob es notwendig ist, daß die Schüler bereits um 06.20 Uhr losfahren, um dann um 07.45 Uhr in Marienstatt oder Westerburg zu sein; bedarfsorientierte Ergänzung von Schülerrückfahrten an Nachmittagen
- bessere ÖPNV-Verbindung zur Kreisstadt Montabaur (zwei Fahrtenpaare werden nicht als ausreichend erachtet)
- bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des Oberzentrums Koblenz, insbesondere für Berufsschüler

VG Hachenburg

- Erschließung der Ausflugsziele Freizeitbad und Landschaftsmuseum in Hachenburg, v.a. an Wochenenden

Ortsgemeinde Höchstenbach

- Bushaltestellen einheitlich gestalten

Ortsgemeinde Merkelbach

- Verkehrssicherheit der Bushaltestelle an der B 413 durch Bau eines Fahrbahnteilers erhöhen

Ortsgemeinde Nister

- Verbesserung der Anschlußsituation in Hachenburg, Bahnhof; derzeit erreichen die Busverbindungen am frühen Morgen nicht den Zuganschluß Richtung Altenkirchen um 06.53 Uhr bzw. nach Westerburg um 06.56 Uhr

Ortsgemeinde Roßbach

- Erhöhung der Verkehrssicherheit an der bestehenden Fahrbahnhaltestelle, z.B. durch Anbringung einer durchgehenden Längsmarkierung

Ortsgemeinde Stein-Wingert

- Schüler sollen die Möglichkeit erhalten, alle Schulen im Verbandsgemeindebereich Hachenburg und darüber hinaus besuchen zu können (Erreichbarkeit der Gymnasien in Wissen, Altenkirchen und Marienstatt)
- Realisierung der Mindestbedienung von drei Fahrtenpaaren pro Tag

Ortsgemeinde Streithausen

- ÖPNV-Erreichbarkeit der Ziele Krankenhaus, Freizeitbad sowie Landschaftsmuseum in Hachenburg

Ortsgemeinde Wied

- ein gemeinsamer und einheitlicher Fahrplankasten für alle Buslinien an der neuen Bushaltestelle

Ortsgemeinde Winkelbach

- Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen zu den zentralen Orten Hachenburg, Altenkirchen, Montabaur sowie Koblenz und Neuwied

Ortsgemeinde Atzelgift

- Verbesserung der Erreichbarkeit für ÖPNV-Kunden zur Haltestelle Atzelgift "Abzweigung" an der L 288 und L 281

VG Höhr-Grenzhausen

- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete in Höhr-Grenzhausen
- Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke vom Bahnhof Grenzau nach Höhr-Grenzhausen nur in Verbindung mit einem neuen Haltepunkt unterhalb des jetzigen Bahnhofsgeländes, damit der vorhandene Gleiskörper für die Trasse der Ostumgehung Höhr-Grenzhausen und Erschließung eines geplanten Gewerbegebietes in Hillscheid zur Verfügung steht.
- städtebauliches Konzept "Regio-Bahnhof Höhr-Grenzhausen": Verknüpfungspunkt zwischen Straße und Schiene mit Park and Ride-Anlage und Busbahnhof als zentrale Umsteigehaltestelle (Verknüpfung der Kevag mit Regionalbuslinien)

VG Montabaur

- Herstellung einer durch ÖPNV befahrbaren Verbindung auf der Verkehrsrelation Neuhäusel - Simmern - Hilscheid - Höhr-Grenzhausen zur Schließung des ÖPNV-Netzes
- Freigabe der Montabaurer Höhe (Anstieg B 49 zwischen Montabaur und Neuhäusel) für Linienverkehr
- ÖPNV-gerechte innerörtliche Verkehrsberuhigung, keine Fahrt durch verkehrsberuhigte Zonen, sondern lediglich durch Tempo 30-Zonen (Oberelbert)

VG Ransbach-Baumbach

- Reaktivierung und Optimierung des Schienenverkehrs über die Brexstalstrecke, insbesondere mit Direktverbindung nach Koblenz (alternativ die Einrichtung eines Schnellbusses)
- Koordination der notwendigen ÖPNV-Anbindungen aus den nordwestlichen Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde:
 - Anbindung an den Verbandsgemeindesitz Ransbach-Baumbach
 - Anbindung an den Versorgungsschwerpunkt Höhr-Grenzhausen
 - Anbindung an die Schulstandorte in Höhr-Grenzhausen und in Bendorf
- Konvertierbarkeit der Tarife innerhalb der angebotenen Stecke
- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete innerhalb der VG, insbesondere der Stadt Ransbach-Baumbach
- Einheitliche und aktuelle Namengebung der Haltestellen von allen Verkehrsunternehmen, vor allem in Ransbach-Baumbach

VG Rennerod

- Integration des geplanten Gewerbegebietes im Bereich des Flughafens Siegerland
- Unterstützung der Bestrebungen den SPNV auf der Schienenstrecke Rennerod - Westerburg zu reaktivieren und ihn in eine kombinierte Bahn-Bus-Linie einzubinden
- dem Wunsch nach einem attraktiven äußeren und inneren Erscheinungsbild der zum Einsatz kommenden ÖPNV-Fahrzeuge, behindertenfreundliche Zugänge und sichere Stellplätze für Rollstühle
- Vorrang bei der ÖPNV-Planung für die Landkreise als gesetzliche Aufgabenträger des ÖPNV, keine Aushöhlung von Planungen und Maßnahmen durch andere Organisationsebenen

VG Selters

- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete in Selters
- Erreichbarkeit des Saynbach-Centers mit ÖPNV vorsehen
- Erreichbarkeit des Krankenhauses mit ÖPNV vorsehen
- Erreichbarkeit der Firma Schütz mit ÖPNV vorsehen (ÖPNV-Werksverkehr, Einführung eines Job-Tickets, Mobilitätsberatung)
- Durchbindung der Schulbuslinien zu den zentralen Haltestellen; Weiterführung von der Grund- und Hauptschule über Krankenhaus zu Selters Markt und Saynbach-Center
- Sicherung der Schulbusverbindungen aus den einzelnen Ortsgemeinden zu den jeweiligen Schulstandorten in Abhängigkeit der bestehenden Nachfrage; zur Zeit vordringlich die Anbindung aus Quirnbach zum Schulzentrum in Höhr-Grenzhausen

VG Wallmerod

- Die Linien 4282 und 5421 sind zusammenzulegen zu der Linie Limburg - Wallmerod; die Anschlüsse nach Bilkheim und Guckheim erfolgen über das Tertiärnetz
- ÖPNV-Konzeption für die Verbandsgemeinde Wallmerod aufgrund der Dezentralität der wichtigen Einrichtungen:
 - Grund- und Hauptschule Salz
 - weiterführende Schulen in Westerburg bzw. Montabaur
 - Verbandsgemeindeverwaltung in Wallmerod
 - Kindergarten in Niederahr
 - größter Arbeitgeber in Niederahr
 - wichtige Einrichtungen des Dienstleistungssektors in Meudt und Hundsanzen
- Aufgrund dieser VG-Strukturen sollten zu Schwachlastzeiten Bedarfsverkehre (vom Standardlinienbus bis zum Taxi) bereitgehalten werden

VG Westerburg

- Kurzfristiger Ausbau des Verkehrsknotens Langenhahn zum Verknüpfungspunkt (Schnittpunkt zwischen Schiene und mehreren klassifizierten Straßen)
- Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Fahrplangestaltung; die mäandrierende Linie 4281 sollte in Teillinien aufgelöst werden

- kurzfristige Modernisierung der Bahnstrecke Altenkirchen - Westerburg - Limburg
- Zustimmung zur Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Rennerod - Westerburg

VG Wirges

- Koordination des Verkehrs- und Betriebsablaufes am Verknüpfungspunkt Siershahn, Bahnhof
- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete in Siershahn
- Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Fahrplangestaltung - die verbandsgemeindeinterne Linie Wirges - Staudt - Ötzingen - Helferskirchen - Siershahn nach Wirges verlängern und im Fahrplan gesondert darstellen; nicht in Linie 6116 Montabaur - Siershahn - Höhr-Grenzhausen integrieren
- keine Überbesetzung von Schulbussen
- Koordination des Verkehrs- und Betriebsablaufes am Verknüpfungspunkt Siershahn "Bahnhof"; der Verknüpfungspunkt ist entsprechend baulich zu gestalten; die Umgehungsstraße Siershahn (2. Bauabschnitt) ist dabei zu berücksichtigen, mit der Folge, den Bahnhof selbst möglicherweise zu verlegen
- Unterstützung der Bestrebung, die Strecke Altenkirchen - Siershahn - Engers durch Wiederaufnahme des Güterverkehrs zu sichern und zu erhalten mit einer Option zur Wiederaufnahme des SPNV
- Vergrößerung des Einzugsbereiches von ÖPNV-Haltestellen durch günstige Verkehrsanbindungen
- im Zusammenhang mit Überlegungen über die Einrichtung von Verknüpfungsstellen der Verkehrsträger Schiene/Straße, der Bedeutung der Schienen im Ladungsverkehr sowie des Baus von Umgehungsstraßen wurde mit den Fachbehörden (Kreisverwaltung, Bezirksregierung, Ministerium) die Bedeutung des Bahnhofes Siershahn diskutiert; diese Diskussion ist mit dem Ziel der Realisierung fortzuführen