



Demographische Entwicklung und ÖPNV im Westerwaldkreis

**– Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes
für den Westerwaldkreis –**

Dezember 2006

Demographische Entwicklung und ÖPNV im Westerwaldkreis

– Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes
für den Westerwaldkreis –

Dezember 2006

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

Demographische Entwicklung und ÖPNV im Westerwaldkreis

<u>Unterlage</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Maßstab</u>
1/2006	Übersichtskarte Westerwaldkreis	1 :100.000
2/2006	Schulstandorte im Westerwaldkreis	1 :100.000

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
	Zu Abschnitt 2.1.2 Rahmenbedingungen	2
	<i>Raum- und Siedlungsstruktur des Westerwaldkreises 2006</i>	2
	<i>Demographische Entwicklung – Bestandsaufnahme und Prognose</i>	4
	Zu Abschnitt 2.2.3 Netz des öffentlichen Personennahverkehrs	11
	<i>Bestandsaufnahme 2006: ÖPNV-Linien, Fahrtenzahlen und Fahrgäste im Westerwaldkreis</i>	11
	Zu Abschnitt 3.1.3 Abschätzung zukünftiger verkehrlicher Entwicklungen	12
	<i>Auswirkungen der demographischen Entwicklung auf die Verkehrsnachfrage</i>	12
3.15	Ergänzung und Aktualisierung des Maßnahmenkonzepts im Hinblick auf die demographische Entwicklung	13
	<i>Entwicklung von Maßnahmen</i>	13
	3.15.1 <i>Verbesserung des Bedienungsangebotes</i>	13
	3.15.2 <i>Verbesserung von Information und Service</i>	21
	3.15.3 <i>Verbesserung der sozialen Sicherheit / Barrierefreiheit</i>	21
	3.15.4 <i>Verbesserung des Image des ÖPNV</i>	23
	Zu Abschnitt 4.7 Finanzierung	25
	Zu Abschnitt 5 Fazit und Ausblick	28

1 Einleitung

Seit Jahren zurückgehende Geburtenraten führen in Deutschland zu einer Änderung der Altersstruktur – weniger junge, mehr alte Menschen – und zu einem Rückgang der Gesamtbevölkerungszahl.

Mittel- bis langfristig hat dies Auswirkungen auf unsere Gesellschaft, auf soziale Strukturen, aber auch auf Wirtschaft und Infrastruktur.

Der Westerwaldkreis ist sich dieser Tatsache bewusst und hat zum Ziel, den Auswirkungen dieser Entwicklung entgegenzusteuern, um auch in Zukunft allen Bürgern eine gute Lebensqualität im Westerwald bieten zu können.

Dazu gehört auch der Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der im Westerwald hauptsächlich durch den Schülerverkehr finanziert wird. Mit zurückgehenden Schülerzahlen werden sich hier in Zukunft Finanzierungsdefizite und Angebotslücken ergeben.

Daher soll im Rahmen einer Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes des Westerwaldkreises ein Konzept entwickelt werden, welches Möglichkeiten aufzeigt, auch in Zukunft – trotz sinkender Schülerzahlen – eine gute Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bieten zu können.

Im Rahmen der Teilfortschreibung werden einzelne Kapitel bzw. Abschnitte des Nahverkehrsplanes durch aktuelle Daten und Entwicklungen ergänzt. Neu eingefügt wird der Abschnitt 3.15 – Ergänzung und Aktualisierung des Maßnahmenkonzepts im Hinblick auf die demographische Entwicklung.

Die vorliegende Teilfortschreibung berücksichtigt nach Aussage der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald die Vorgaben des neuen regionalen Raumordnungsplanes RROP 2006 Mittelrhein-Westerwald.

Der Entwurf der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans wurde in den Kreisgremien (Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft und Kreisausschuss) intensiv beraten. Am 08.12.2006 hat der Kreistag des Westerwaldkreises in öffentlicher Sitzung auf Empfehlung der v. g. Kreisgremien die Teilfortschreibung einstimmig beschlossen.

Zu Abschnitt 2.1.2 Rahmenbedingungen

Raum- und Siedlungsstruktur des Westerwaldkreises 2006

Der Westerwaldkreis wird dem Oberzentrum Koblenz zugeordnet. Zentrale Orte im Westerwaldkreis sind die Mittelzentren im Grundnetz Hachenburg, Westerburg und Montabaur sowie die Mittelzentren im Ergänzungsnetz Höhr-Grenzhausen und Wirges/Dernbach. Mit Ausnahme von Höhr-Grenzhausen, das noch zum hoch verdichteten Raum rund um Koblenz gehört, wird der untere Westerwald als ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen klassifiziert, während der nördliche Teil des Westerwaldkreises zu den dünn besiedelten ländlichen Räumen in Rheinland-Pfalz gehört (Abb. 2.1.2-1). Die dünn besiedelten ländlichen Räume sind laut LEP III durch eine dörfliche Struktur geprägt mit einer geringen Einwohner- und Siedlungsdichte sowie i.d.R. auch einer geringen Arbeitsplatzdichte.

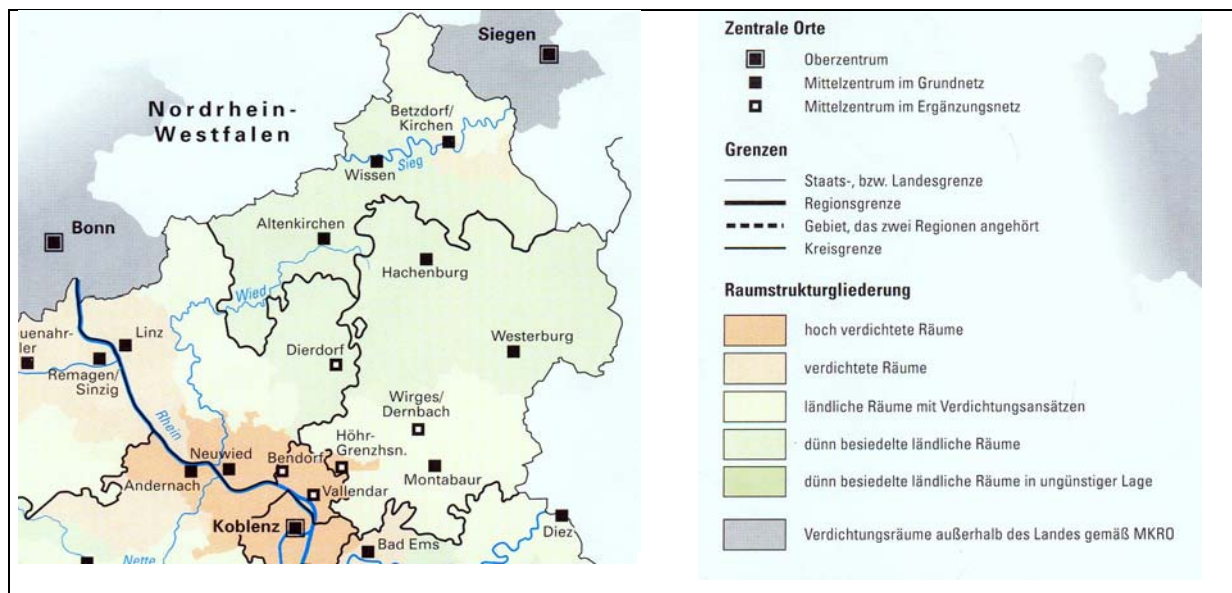


Abb. 2.1.2-1: Raumstrukturgliederung [entnommen: Landesentwicklungsprogramm LEP III (1995)]

Entsprechend der Vernetzung zentraler Orte gliedert sich das funktionale Straßennetz (Abb. 2.1.2-2). Durch den südlichen Bereich des Westerwaldkreises verläuft die großräumig bedeutsame Achse (Gießen –) Diez/Limburg – Montabaur – Koblenz – Cochem – (Trier) sowie die regional bedeutsame Achse (Köln –) Montabaur – Diez/Limburg (– Wiesbaden). In Nord-Süd-Richtung verläuft die regional bedeutsame Achse (Siegen –) Betzdorf/Kirchen – Montabaur durch den Westerwaldkreis.

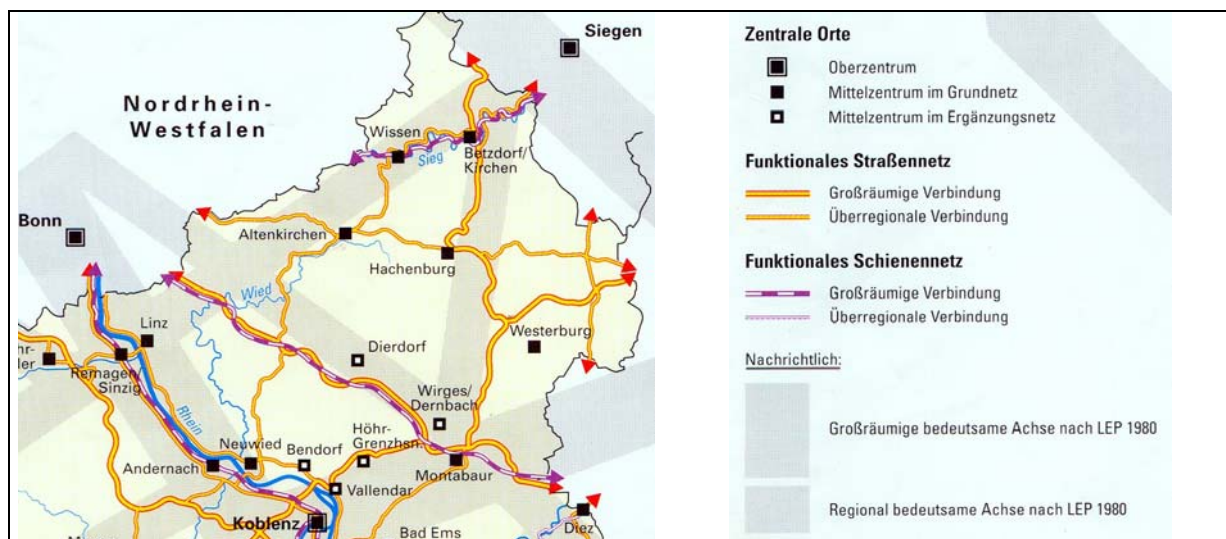


Abb. 2.1.2-2: Funktionales Verkehrsnetz [entnommen: Landesentwicklungsprogramm LEP III (1995)]

Die wichtigsten Verkehrsverbindungen für den Westerwaldkreis sind die Autobahnen A 3 und A 48 als Fernverkehrsverbindungen sowie die Bundesstraßen B 49 / B 255, B 8, B 413 und B 414. Im Schienen-Personenverkehr stellt die ICE-Strecke Köln-Frankfurt mit dem ICE-Bahnhof Montabaur den Anschluss des Westerwaldkreises an den überregionalen Schienenfernverkehr dar. Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird außerdem auf der Unterwesterwaldbahn (Siershahn – Montabaur – Limburg) und der Oberwesterwaldbahn (Au (Sieg) – Altenkirchen – Limburg) betrieben.

Eine Übersichtskarte des Westerwaldkreises mit Kennzeichnung der wichtigsten Verkehrsachsen ist in Unterlage 1/2006 dargestellt.

Der Westerwaldkreis ist in 10 Verbandsgemeinden untergliedert, die sich wiederum aus insgesamt 192 Ortsgemeinden zusammensetzen. Die Einwohnerzahlen mit Stand vom 30.06.2005 sind Tab. 2.1.2-1 zu entnehmen.

Gebiet	Zahl der Gemeinden	Einwohner 30.06.2005	Fläche [km ²]	Dichte
Bad Marienberg	18	19.882	83,03	239
Hachenburg	33	24.519	173,62	141
Höhr-Grenzhausen	4	14.148	35,86	395
Montabaur	25	39.066	151,25	258
Ransbach-Baumbach	11	14.718	49,75	296
Rennerod	23	17.219	133,05	129
Selters (Westerwald)	21	16.855	111,16	152
Wallmerod	21	14.869	82,94	179
Westerburg	24	23.387	111,50	210
Wirges	12	18.909	56,52	335
Westerwaldkreis	192	203.572	988,68	206

Tab. 2.1.2-1: Einwohnerzahlen der Verbandsgemeinden (Stand 30.06.2005)

Demographische Entwicklung – Bestandsaufnahme und Prognose

Allgemeine Entwicklung

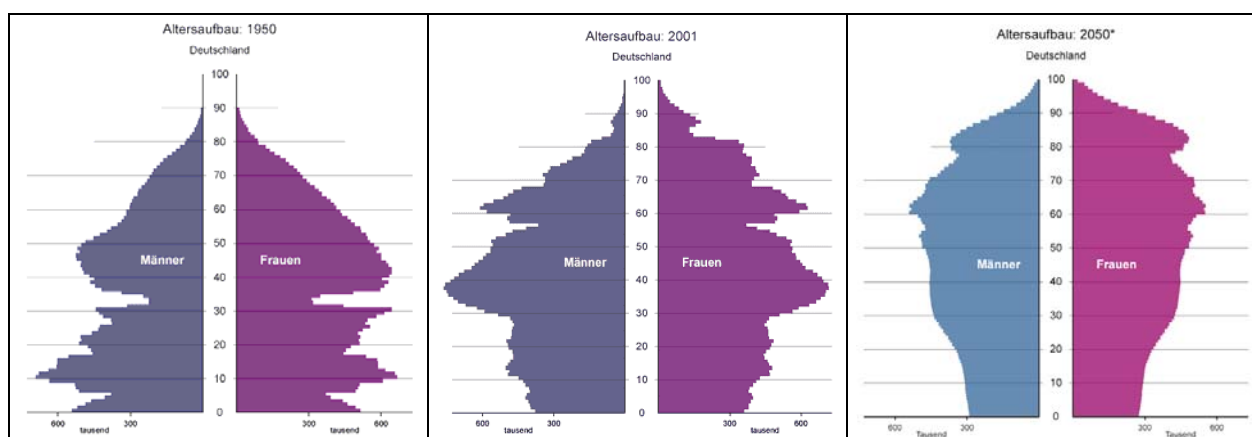


Abb. 2.1.2-3: Entwicklung der Altersstruktur in Deutschland 1950 – 2050 (Prognose) (Quelle: www.destatis.de)

Die Entwicklung der Vergangenheit zeigt, dass die Bevölkerung in Deutschland immer älter wird. Gleichzeitig nimmt die Einwohnerzahl ab. Rückgängige Geburtenraten haben dazu geführt, dass bereits heute der Anteil der jungen Bevölkerung stark reduziert ist. Das Medianalter der Bevölkerung derzeit liegt in Deutschland bei 42 Jahren, das heißt 50 % der Bevölkerung sind jünger bzw. älter als 45 Jahre. Damit hat Deutschland die älteste Bevölkerung in der Europäischen Union (Topp 2006b).

In Zukunft wird dies dazu führen, dass es immer mehr alte Menschen gibt, während der Anteil der jungen weiter zurückgeht. Die Gesamtbevölkerungszahl wird ab etwa 2015 – zunächst langsam – abnehmen. Diese Entwicklung lässt sich zwar durch möglicherweise wieder leicht ansteigende Geburtenraten oder Wanderungsgewinne etwas abschwächen, aber keinesfalls kompensieren. Die potentiellen Mütter sind nämlich bereits geboren und gehören schon den geburtenschwachen Jahrgängen an.

Der Bevölkerungsrückgang wird regional stark unterschiedlich sein. Es wird prognostiziert, dass es weiterhin Bereiche mit gleichbleibender oder sogar steigender Bevölkerungszahl geben wird, während andere Gebiete nahezu entvölkert werden.

Entwicklung im Westerwaldkreis

In der Vergangenheit wurden im Westerwaldkreis kontinuierlich steigende Einwohnerzahlen registriert (Abb. 2.1.2-4). Auch hier verschiebt sich die Altersverteilung der Bevölkerung. Zwischen 1974 und 2004 ging im Westerwaldkreis der Anteil der unter 20-jährigen von 32 % auf 23 % der Bevölkerung zurück (Abb. 2.1.2-5).

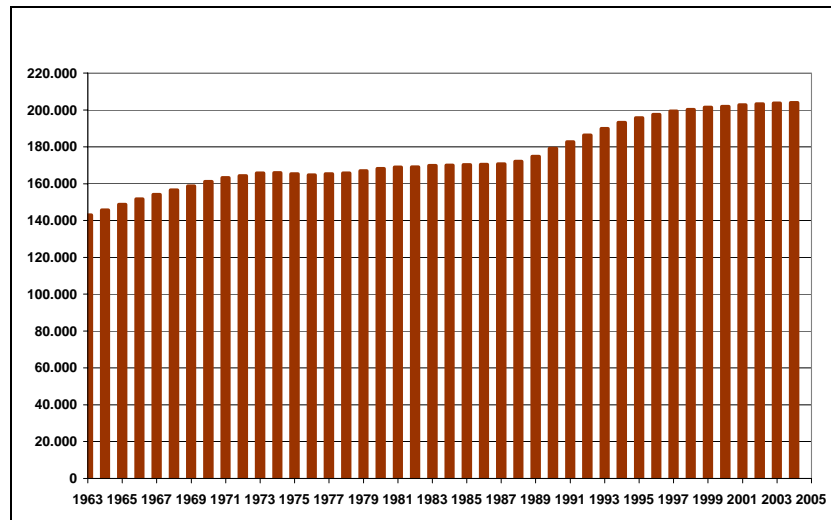


Abb. 2.1.2-4: Bevölkerungsentwicklung im Westerwaldkreis 1963 bis 2004

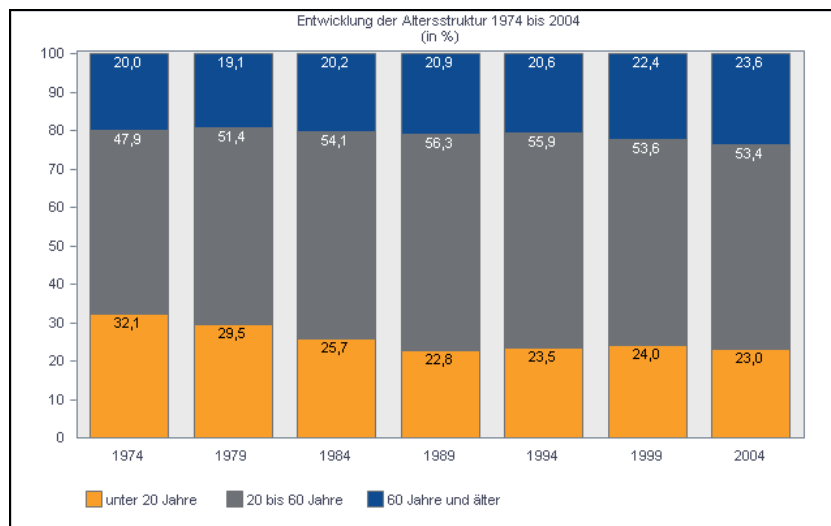


Abb. 2.1.2-5: Altersstruktur im Westerwaldkreis (Quelle: www.statistik.rlp.de)

Im Landesvergleich verläuft die Bevölkerungsentwicklung im Westerwaldkreis bedingt durch hohe Zuzugsraten durchaus positiv. Dies zeigt auch die nachfolgend dargestellte Grafik (Abb. 2.1.2-6).

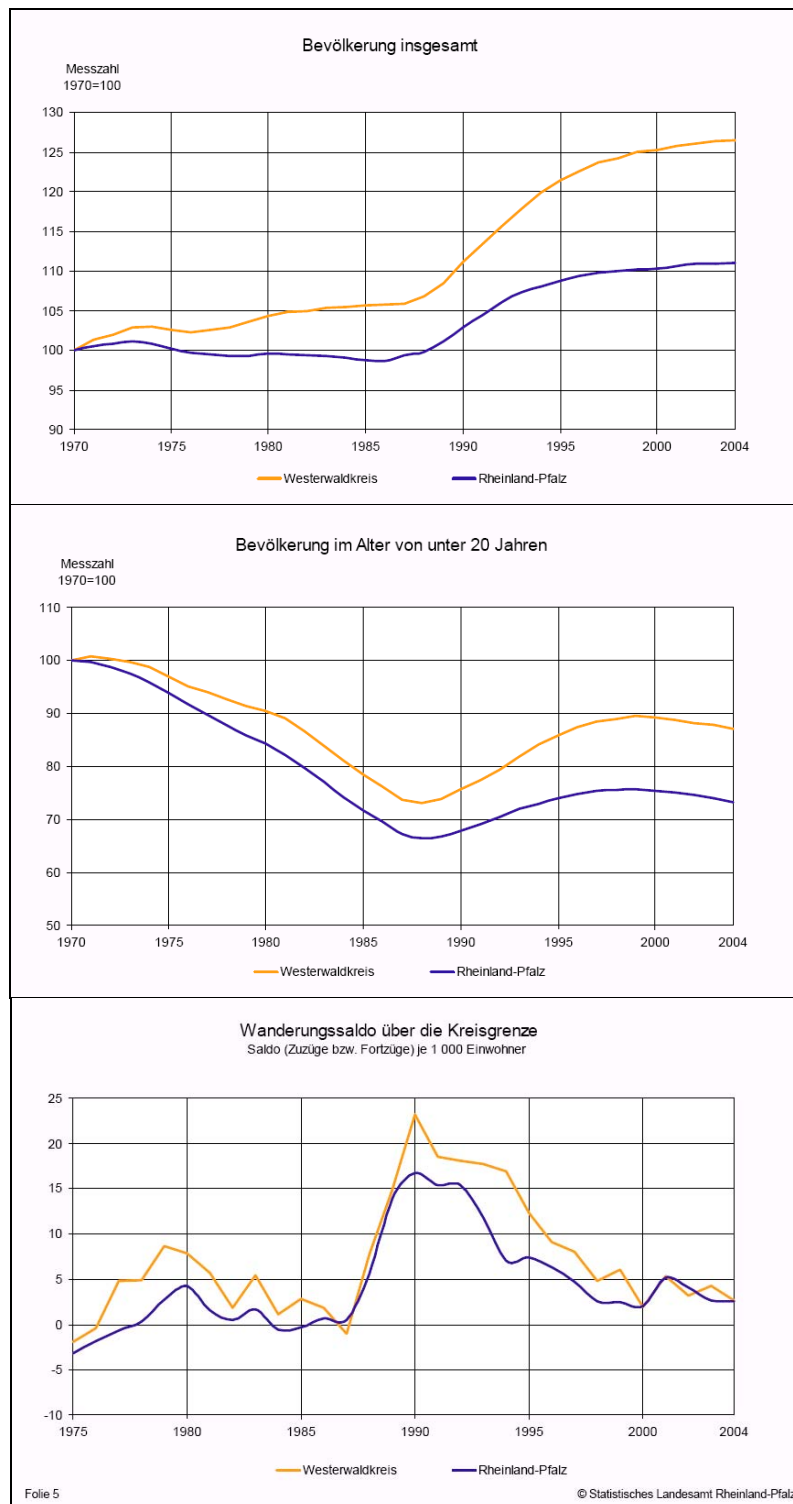


Abb. 2.1.2-6: Die Bevölkerungsentwicklung im Westerwaldkreis im Vergleich zum Landesdurchschnitt Rheinland-Pfalz (Quelle: www.statistik.rlp.de)

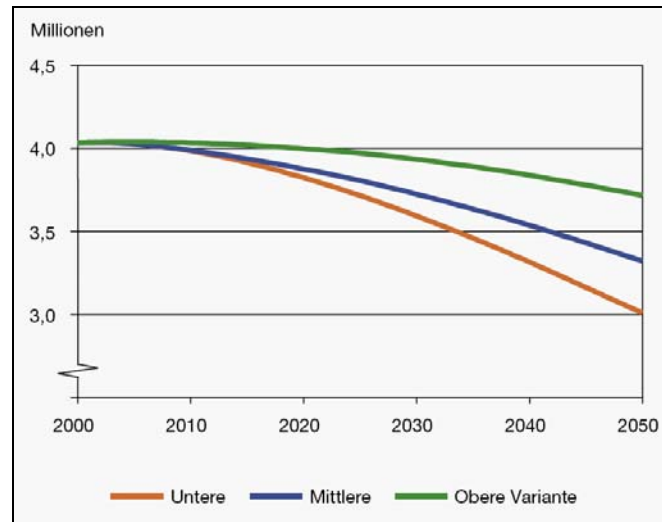


Abb. 2.1.2-7: Bevölkerungsprognose bis 2050 (Quelle: www.statistik.rlp.de)

Für die Zukunft wurden für Rheinland-Pfalz verschiedene Prognoseszenarien entwickelt (Abb. 2.1.2-7), die wie folgt definiert wurden:

- Die untere Variante unterstellt einen langfristig ausgeglichenen Wanderungssaldo und eine Zunahme der Lebenserwartung um 2 Jahre bis 2015.
- Die mittlere Variante geht von einem jährlichen Wanderungsüberschuss von 5000 Personen und einer Zunahme der Lebenserwartung um 4 Jahre bis 2050 aus.
- Die obere Variante unterstellt einen jährlichen Wanderungssaldo von plus 10000 Personen und eine Zunahme der Lebenserwartung um 6 Jahre bis 2050.

Bis 2050 ist demnach unter Annahme der mittleren Variante ein Bevölkerungsrückgang von -17,5 % im Landesdurchschnitt zu erwarten. Gravierend ist dabei die Änderung der Altersstruktur in der Bevölkerung mit einem deutlichen Rückgang der jungen und einer Zunahme der älteren Bevölkerungsanteile.

Die Entwicklung wird jedoch nicht gleichmäßig über das Land verlaufen. Regionale Unterschiede werden deutlich ausgeprägt sein (Abb. 2.1.2-8).

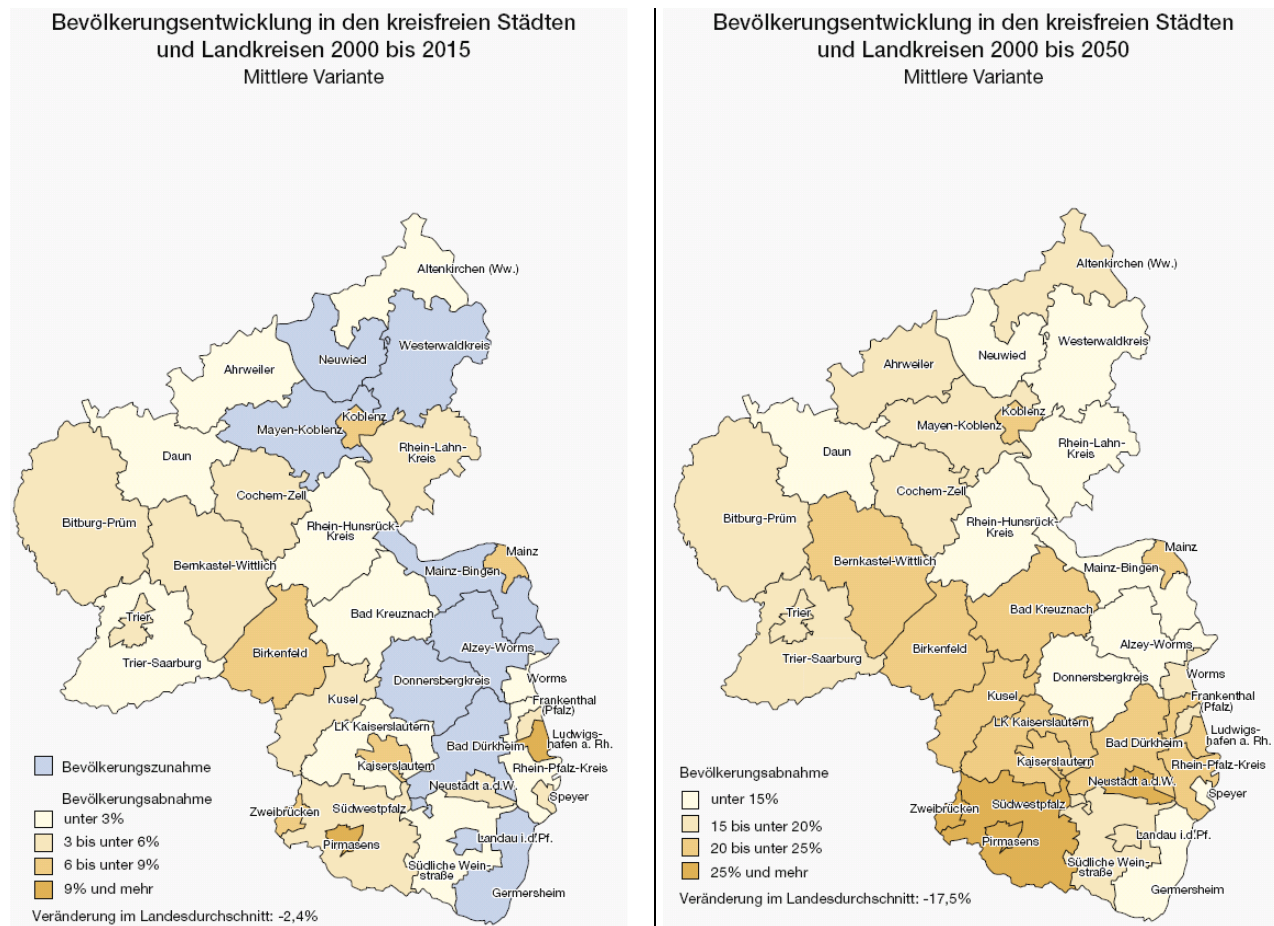


Abb. 2.1.2-8: Bevölkerungsprognose Rheinland-Pfalz 2015 und 2050 (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2005)

Der Westerwaldkreis gehört zu den begünstigten Regionen in Rheinland-Pfalz, die insgesamt mit geringeren Rückgängen, bis 2015 sogar noch mit einer geringen Bevölkerungszunahme zu rechnen haben. Eine detaillierte Prognose für den Westerwaldkreis ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Merkmal	Bezugsjahr	Mittlere Variante			
		bis 2015		bis 2050	
		Anzahl	%	Anzahl	%
Westerwaldkreis					
Bevölkerungsentwicklung Veränderung gegenüber 2000	201.840	+ 1,6	+ 3.150	- 13,5	- 27.350
Kinder im Vorschulalter Veränderung gegenüber 2002	13.980	- 12,7	- 1.780	- 32,3	- 4.520
Kinder im Krippenalter	6.110	- 10,7	- 650	- 31,2	- 1.910
Kinder im Kindergartenalter	7.870	- 14,3	- 1.130	- 33,2	- 2.610
Allgemein bildende Schulen Veränderung gegenüber Schuljahr 2002/03					
Altersgruppe der 6- bis 20-Jährigen	34.890	- 11,6	- 4.060	- 33,6	- 11.710
Einschulungen	2.220	- 13,0	- 290	- 31,7	- 700
Schülerinnen und Schüler an Grundschulen	9.510	- 16,9	- 1.610	- 34,5	- 3.290
Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe I	13.100	- 17,2	- 2.250	- 37,4	- 4.900
Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II	1.080	+ 13,9	+ 150	- 12,7	- 140
Schulentlassungen	2.230	- 3,7	- 80	- 29,4	- 660
Seniorinnen und Senioren Veränderung gegenüber 2001					
im Alter über 60-Jährige	47.170	+ 12,7	+ 6.000	+ 26,1	+ 12.290
im Alter über 75-Jährige	14.720	+ 36,6	+ 5.390	+ 79,5	+ 11.710
Zahl der Pflegebedürftigen	3.820	+ 29,4	+ 1.120	+ 88,6	+ 3.380

Tab. 2.1.2-2: Prognose Bevölkerungsentwicklung im Westerwaldkreis
(Quelle: www.statistik.rlp.de)

Bis 2015 wird für den Westerwaldkreis noch ein Anstieg der Einwohnerzahlen erwartet. Die Schülerzahlen werden zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits deutlich rückläufig sein. In der Altersgruppe der 6- bis 20-jährigen wird im Vergleich zum Bezugsjahr 2000 bis 2015 ein Rückgang um 11,6 %, bis 2050 sogar um 33,6 % prognostiziert.

Schulart	Schulen	Schüler/Schülerinnen		
		am Schulsitz	am Wohnort	
		Anzahl		%
Insgesamt	85	24.286	25.962	100
Grundschulen	50	8.590	8.586	33,1
Hauptschulen	5	1.652	1.651	6,4
Org. verb. Grund- und Hauptschulen	3	1.111	1.126	4,3
Regionale Schulen	5	2.347	2.430	9,4
Förderschulen	8	765	837	3,2
Realschulen	6	4.184	4.489	17,3
Gymnasien	6	4.504	5.660	21,8
Integrierte Gesamtschulen	0	0	3	0,0
Freie Waldorfschulen	0	0	32	0,1
Duale Oberschulen	2	1.133	1.115	4,3
Kolleas und Abendavmnasien	0	0	33	0.1
Berufsbildende Schulen				
Insgesamt			3	5.319
Berufsschulen			2	3.499
Berufliche Gymnasien			2	384
Fachschulen			2	504
Zweijährige höhere Berufsfachschule			1	47
Berufsfachschule I			2	584
Berufsfachschule II			2	226
Berufsoberschule I			1	75

Tab. 2.1.2-3: Schulen und Schülerzahlen im Westerwaldkreis Schuljahr 2005/2006(Quelle: www.statistik.rlp.de)

Im Schuljahr 2005/2006 wohnen im Westerwaldkreis ca. 26.000 Schüler, etwa 1/3 davon besuchen Grundschulen, 2/3 die weiterführenden Schulen. Hinzu kommen noch 5.300 Schüler an Berufsbildenden Schulen.

Zu Abschnitt

2.2.3 Netz des öffentlichen Personennahverkehrs

Bestandsaufnahme 2006: ÖPNV-Linien, Fahrtenzahlen und Fahrgäste im Westerwaldkreis

Der Westerwaldkreis besitzt ein dichtes Netz von ÖPNV-Linien. Größtenteils handelt es sich hier um Busverkehre, also straßengebundenen Personennahverkehr SPNV.

Auf der Schiene stellt die ICE-Verbindung Köln – Siegburg/Bonn – Montabaur – Limburg-Süd – Frankfurt (Main) / Mainz der DB den Anschluss an den Schienen-Fernverkehr dar. Zwei weitere Schienenverbindungen, die Oberwesterwaldbahn Au (Sieg) – Altenkirchen – Limburg und die Unterwesterwaldbahn Siershahn – Montabaur – Limburg, werden von der vectus Verkehrsgesellschaft mbH betrieben.

Neben diesen drei Bahnlinien sind im Kreisfahrplan des Westerwaldkreises 66 Buslinien sowie 8 Linien des Anruf-Sammeltaxis (AST) der Verbandsgemeinde Montabaur enthalten.

Angebotsorientierte Verkehre sind hier hauptsächlich auf den überregionalen, die Kreisgrenzen überschreitenden Linien zu finden.

Aufgrund der Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV konnte der Westerwaldkreis eine Erschließung des gesamten Landkreises mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Durch die Einnahmen aus dem Schülerverkehr können die Verkehrsleistungen im Westerwaldkreis eigenwirtschaftlich erbracht werden. Überregionale Verkehre werden noch bis 2010 vom Zweckverband SPNV-Nord mit Regionalisierungsmitteln bezuschusst. Die betrifft die beiden Regio-Buslinien im Westerwaldkreis (Hachenburg – Montabaur und Montabaur – Westerburg – Bad Marienberg/Rennerod). Ab 2010 ist eine eigenwirtschaftliche Weiterführung dieser Linien sichergestellt, bei der die heutige Mindestbedienung von 6 Fahrtenpaaren pro Werktag für beide Linien sowie der Wochenendverkehr für die Linie Montabaur – Westerburg – Bad Marienberg/Rennerod mit 4 Fahrtenpaaren samstags, sonn- und feiertags gewährleistet ist. Erhöhungen dieses Mindestangebotes sind bei entsprechendem Bedarf möglich.

Das ÖPNV-Netz orientiert sich heute an seinen Haupt-Kunden, den Schülern. Fahrpläne und Streckenverläufe sind dem Bedarf der Schüler angepasst. Zusätzliche Fahrten, z.B. am Vormittag oder Nachmittag, werden durch die Einnahmen aus dem Schülerverkehr mitfinanziert.

Zu Abschnitt

3.1.3 Abschätzung zukünftiger verkehrlicher Entwicklungen

Auswirkungen der demographischen Entwicklung auf die Verkehrsnachfrage

Die Schülerbeförderung bildet das Rückgrat des ÖPNV im Westerwaldkreis. Die Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen bestehen daher zu einem erheblichen Teil aus Einnahmen aus der Schülerbeförderung.

Als Folge der demographischen Entwicklung ist mit zurückgehenden Schülerzahlen zu rechnen. Verkehrsunternehmen im Westerwaldkreis (Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH RMV, Westerwaldbahn GmbH, vectus Verkehrsgesellschaft mbH) berichten, dass der Anteil der Schüler am Fahrgastaufkommen derzeit bei ca. 80 % liegt. Der prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen um 33,6 % bis 2050 (vgl. Tab. 2.1.2-2) bedeutet bei einer gleichbleibenden Fahrgastanzahl in den übrigen Kundengruppen dementsprechend auch einen Rückgang der Nachfrage um insgesamt ca. 27 % ($0,8 \times 0,336 = 0,269$).

Zwangsläufig wird diese Entwicklung auch mit der Schließung einzelner Schulstandorte verbunden sein. Welche der in Unterlage 2 dargestellten Schulen dies sein werden, hängt von vielen Faktoren ab, die von politischen Rahmenbedingungen bestimmt sein werden. Eine Prognose kann zum heutigen Zeitpunkt daher nicht erfolgen. Aus verkehrlicher Sicht wird jedoch empfohlen, bei der Auswahl der verbleibenden Schulstandorte darauf zu achten, dass jeweils Standorte mit mehreren Schulen weiter betrieben werden, da hier eine Bündelung der Verkehrsnachfrage und damit eine effizientere Angebotsgestaltung im ÖPNV möglich ist.

Durch die Schließung von Schulstandorten erfolgt eine Konzentration der Schüler auf weniger Standorte. Gleichzeitig werden damit aber auch die Beförderungswege im ÖPNV länger, wodurch die Beförderungskosten für die Schüler, die dann einen weiteren Weg haben, wiederum steigen.

Dieser Effekt könnte den Einnahmerückgang durch weniger Fahrgäste für die Verkehrsunternehmen etwas ausgleichen.

Insgesamt ist jedoch damit zu rechnen, dass in Zukunft die Einnahmen der Verkehrsunternehmen aus dem Schülerverkehr zurückgehen werden. Damit die Verkehrsbedienung weiterhin eigenwirtschaftlich erfolgen kann, könnten die Unternehmen gezwungen sein, ihr Angebot entsprechend anzupassen und schlimmstenfalls bis auf ein Mindestmaß für die Schülerbeförderung zurückzufahren.

neu:

3.15 Ergänzung und Aktualisierung des Maßnahmenkonzepts im Hinblick auf die demographische Entwicklung

Entwicklung von Maßnahmen

Um das bestehende ÖPNV-Angebot weiterhin eigenwirtschaftlich aufrecht erhalten zu können, müssen die zurückgehenden Einnahmen aus dem Schülerverkehr durch andere Einnahmen ausgeglichen werden. Aus diesem Grund wird angestrebt, den ÖPNV im Westerwaldkreis auch für andere Fahrgäste attraktiver zu gestalten. Zielgruppen sind:

- Berufspendler,
- Freizeitverkehre sowie
- Einkaufs-/Versorgungsverkehre.

Die Fahrtzwecke Freizeit sowie Einkauf und Versorgung sind in allen Altersklassen vertreten. Ein besonderer Schwerpunkt ist auf die Senioren zu legen, deren Anteil an der Bevölkerung in den nächsten Jahren deutlich zunehmen wird (vgl. Tab. 2.1.2-2).

Hier entsteht eine Reihe von Handlungsfeldern, in denen Maßnahmen ergriffen werden können:

- Verbesserung des Bedienungsangebots,
- Verbesserung von Information und Service,
- Verbesserung der sozialen Sicherheit / Barrierefreiheit sowie
- Verbesserung von Image und gesamtem Erscheinungsbild des ÖPNV.

Für die Gemeinden stellt die Bedienung mit dem ÖPNV eine Grundversorgung dar, die auch in Zukunft bestehen bleiben soll.

Für den Erfolg der nachfolgend entwickelten Maßnahmen ist eine Bewusstseinsänderung der Bürger unabdingbar. Dem Bürger muss klar dargestellt werden, dass mehr Eigenverantwortung für die Bestandssicherung des ÖPNV notwendig ist. Er muss hierzu – zumindest durch sein Verkehrsverhalten – auch selbst beitragen.

3.15.1 Verbesserung des Bedienungsangebotes

Die Eigenwirtschaftlichkeit des ÖPNV im Westerwaldkreis soll auch in Zukunft weitestgehend aufrecht erhalten werden. Sicher wird sich dann die Frage stellen, ob die Versorgung der Bürger mit dem heutigen bzw. dem im Nahverkehrsplan angestrebten Standard auf Dauer erhalten werden kann. Letztendlich wird vor allem bei der Versorgung der heute schon wenig bedienten Orte zu entscheiden sein, ob ein Linienverkehr – als Service und Grundversorgung – angeboten werden soll, auch wenn er sich nicht mehr eigenwirtschaftlich darstellen lässt.

Die demographische Entwicklung wird auch in anderen Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge dazu führen, dass Einrichtungen geschlossen bzw. zusammengelegt oder gemeinsam von verschiedenen Kommunen genutzt werden. Durch eine interkommunale Kooperation und Koordination könnten so Mittel für das Vorhalten von Infrastruktur eingespart werden. Ein Teil dieser Mittel könnte dann direkt zu einer Finanzierung von ÖPNV-Verkehren eingesetzt werden. Damit ist sicher zu stellen, dass die Einrichtungen, die nicht mehr direkt am Wohnort vorzufinden sind, weiterhin von allen genutzt werden können. Angebotsgestaltung und Kooperation zwischen einzelnen Kommunen sind auch bei kreisüberschreitenden Verkehren, z.B. zum Rein-Lahn-Kreis, angestrebt.

Diese Angebote sind auf das vorhandene Liniennetz und die Konzessionen abzustimmen.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis wurden Mindest-Bedienungshäufigkeiten für die Ortsgemeinden im Westerwaldkreis definiert, die in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad zwischen 3 und 16 Fahrtenpaaren pro Werktag liegen. Für Orte mit weniger als 250 Einwohnern wird keine Mindest-Bedienung vorgeschrieben.

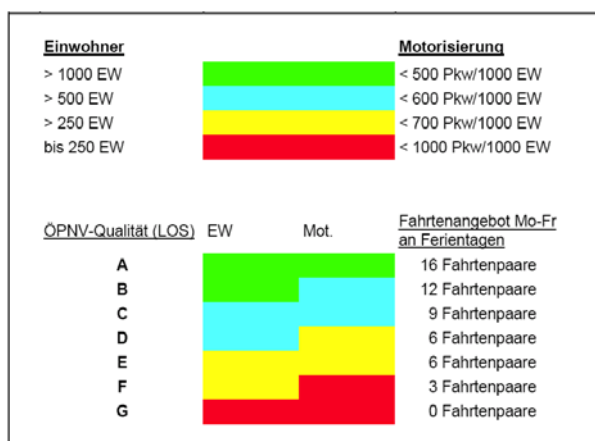


Abb. 3.15.1-1: Im Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis definierte Mindest-Qualitätsstufen in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und Motorisierung

Grundsätzlich wird angestrebt, die ÖPNV-Bedienungshäufigkeit für die einzelnen Ortsgemeinden weiter zu verbessern. Die Handlungsspielräume sind hier unter dem Aspekt der Beibehaltung der Eigenwirtschaftlichkeit jedoch gering.

Eine Unterschreitung der Mindest-Bedienungshäufigkeit sollte möglichst auch in Zukunft vermieden werden.

Um das Angebot insgesamt dennoch attraktiver zu gestalten, ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Optimierung der Fahrpläne in Bezug auf Anschlusssicherung und verbesserte Umsteigemöglichkeiten, zumindest außerhalb der Schulanfangs- und -endzeiten, möglich ist.

Die Beibehaltung oder optimalerweise die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes außerhalb der Schulanfangs- und -endzeiten kann nur bei einem realistischen Bedarf erfolgen. Das ÖPNV-Angebot soll auch in Zukunft eigenwirtschaftlich finanzierbar bleiben. Fahrten, für die keine Nachfrage besteht, d.h. die wenig genutzt werden, bringen dem Verkehrsunternehmen keine ausreichenden Fahrgeldeinnahmen. Dies kann im Extremfall dazu führen, dass diese Fahrt vom Fahrplan gestrichen werden muss.

Andererseits bestehen für die Bürger und Kommunen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen auch Gestaltungsmöglichkeiten für den ÖPNV. Wenn dem Verkehrsunternehmen durch die garantierte Abnahme einer bestimmten Anzahl von Fahrkarten eine Sicherheit für Fahrgeldeinnahmen gegeben wird, wird sich dieses sicherlich auch bereit erklären, in einem gewissen Umfang zusätzliche Fahrten anzubieten.

Den Kommunen und deren Bürgern muss verdeutlicht werden, dass sie die zukünftige Qualität des ÖPNV durch eigene Beiträge und entsprechendes Verkehrsverhalten selbst mitgestalten können.

Der Westerwaldkreis wird die Kommunen, die hier ein entsprechendes Interesse zeigen, bei den Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen unterstützen. Die Mindestanzahl der zu kaufenden Fahrkarten hängt von den jeweiligen Strecken ab und muss im Einzelfall besprochen werden.

Als Anreiz für die Bürger, tatsächlich aktiv an der Gestaltung des ÖPNV teilzunehmen und sich z.B. eine Dauerkarte zu kaufen, können die durch die Nutzung des ÖPNV bei gleichzeitiger Abschaffung eines Zweitwagens eingesparten Kosten aufgeführt werden (vgl. Tab. 3.15.1-1). Die Verkehrsunternehmen bieten beispielsweise übertragbare Dauerkarten an, die von allen Familienmitgliedern genutzt werden können. In Abhängigkeit von Fahrzeugtyp, Alter und Kilometerleistung des Fahrzeugs einerseits und von den im ÖPNV gefahrenen Strecken andererseits ergeben sich erhebliche Kostenvorteile bei Abschaffung des Zweitwagens zugunsten der ÖPNV-Nutzung. Im Mittel dürfte die Einsparung bei ca. 350,- € pro Monat liegen.

Kosten für einen Zweitwagen	
<p>laut standardisierter Kostenrechnung des ADAC unter folgenden Annahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrleistung 15.000 km - einschließlich Werkstattkosten + Inspektion - einschließlich Kraftstoffkosten - einschließlich Versicherung + Abschreibung <p>abhängig vom Auto, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toyota Aygo 1.0 City 311,- € - OPEL Astra 1.3 CDTI 413,- € - VW Jetta 1.9 TDI 471,- € - Audi A6 2.0 TDI 600,- € - Mercedes CLK 220 CDI Coupe 668,- € - Lexus LS 430 1.454,- € <p>genauere Angaben + individuelle Kostenrechnung: www.adac.de/autokosten</p>	ca. 500,- €/Monat
Kosten für den ÖPNV	
übertragbare Monatskarte für häufig genutzte Fahrtbeziehungen (beispielsweise zur Kreisstadt oder zum VG-Sitz) im ABO abhängig von der Streckenlänge	ca. 100,- €/Monat
sonstige Fahrkarten für <ul style="list-style-type: none"> - Fahrten außerhalb der Monatskartenstrecke - Fahrten mit Begleitung (Kind) - etc. <p>genauere Angaben + individuelle Kostenrechnung: www.rmv-bus.de</p>	ca. 50,- €/Monat
Summe	ca. 150,- €/Monat
Eingesparte Kosten bei Abschaffung des Zweitwagens und Nutzung des ÖPNV	ca. 350,- €/Monat

Tab. 3.15.1-1: Kostenvergleich Zweitwagen – ÖPNV-Nutzung

Aufgrund der vielfältigen Verpflichtungen und zurückzulegenden Wege wird die Abschaffung eines Pkw für die meisten eine unzumutbare Einschränkung der individuellen Mobilität bedeuten, da nicht alle Fahrten jederzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln angeboten werden können. Dennoch sollten die Möglichkeiten und Einsparungen, die sich bei Verzicht auf einen Pkw ergeben, aufgezeigt werden, damit jeder selbst abwägen kann, wie viel ihm, gerade in Zeiten steigender Rohstoffpreise und beschränkter Finanzmittel, seine individuelle Mobilität wert ist.

Für ältere Bürger können von der Gemeinde auch Anreize geschaffen werden, dass bei Abgabe des Führerscheins für einen definierten Zeitraum eine Dauerkarte zur Verfügung gestellt wird. Bisherige Erfahrungen zeigen jedoch, dass solche Angebote nur sehr vereinzelt angenommen werden.

Denkbar wäre auch, dass eine Gemeinde eine bestimmte Anzahl von Tickets kauft und diese ihren Bürgern zur Verfügung stellt (Gemeindetickets). Die Einbeziehung von örtlich ansässigen Unternehmen, die ihren Mitarbeiter Job-Tickets zur Verfügung stellen können, ist ebenfalls möglich. Auch eine Unterstützung durch Einzelhandelsgeschäfte ist denkbar. Diese können entweder als Sponsoren für Gemeindetickets auftreten oder beispielsweise Rabatte für Fahrkarteninhaber anbieten.

Die zukünftige Qualität des ÖPNV kann somit von den Gemeinden und ihren Bürgern selbst mitgestaltet werden.

Derartige Angebote können nur bei einem nachgewiesenen konkreten Bedarf in enger Kooperation mit Trägern (Firmen, Behörden etc.) und Verkehrsunternehmen eingerichtet werden. Hierbei ist ein entsprechendes finanzielles Engagement der Träger und der Verkehrsunternehmen unabdingbar. Ansonsten würden solche "Sonderangebote" die Erlössituation des eigenwirtschaftlichen ÖPNV verschlechtern und eine Steuerfinanzierung provozieren.

Erste Erfahrungen mit den o.g. Möglichkeiten sollen im Rahmen von sogenannten „Leuchtturm-Projekten“ gesammelt werden. Der Westerwaldkreis unterstützt Gemeinden, die mit entsprechenden Projekten ihre ÖPNV-Verbindungen verbessern wollen. Diese werden dann in den Medien als Vorzeigegemeinden besonders dargestellt.

Ergänzend oder alternativ zur Bedienung im Linienbetrieb können für die Gemeinden auch differenzierte Bedienungsangebote mit Anrufdiensten etc. vorgesehen werden.

Die Wirkungen des demographischen Wandels auf den ÖPNV werden laut Topp (2006a) bedeuten, dass in ländlichen Räumen keine ausreichende Nachfrage und keine entsprechenden Einnahmen mehr erzielbar sein werden. Topp prognostiziert: „In ländlichen Räumen schließlich wird ÖPNV-Linienverkehr nicht mehr darstellbar sein und durch Anrufverkehre ersetzt werden.“

Als Service für die Einwohner betreibt z.B. die Verbandsgemeinde Montabaur bereits seit 1991 ein Anruf-Sammeltaxi (AST), welches auf den folgenden Linien vor allem zu den Zeiten verkehrt, zu denen keine Bedienung mit dem Linienbus erfolgt:

- Linie 8440 Heiligenroth – Boden – Montabaur und zurück
- Linie 8441 Görgeshausen – Montabaur und zurück
- Linie 8442 Heilberscheid – Montabaur und zurück
- Linie 8443 Hübingen – Montabaur und zurück
- Linie 8444 Welschneudorf – Montabaur und zurück
- Linie 8445 Horressen – Eschelbach – Montabaur und zurück
- Linie 8446 Montabaur – Kadenbach – Koblenz und zurück
- Linie 8447 Montabaur – Himmelfeld und zurück



Abb. 3.15.1-2:
AST Montabaur

Das Anruf-Sammeltaxi (AST) definiert sich als Rufbus mit Haltestelle-Haustür-Bedienung. Das AST Montabaur verkehrt liniengebunden zu fahrplanmäßig bekannt gemachten Abfahrtszeiten. 30 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit müssen Fahrtwünsche telefonisch angemeldet werden.

Die Kosten für das AST übersteigen die Einnahmen deutlich. Das Defizit wird von der Verbandsgemeinde Montabaur mit eigenen Mitteln finanziert.

Da das AST zu Zeiten verkehrt, in denen keine Linienbusse fahren, stellt es keine Konkurrenz, sondern eine Ergänzung des Linienverkehrs dar. Wenn in Zukunft, bedingt durch geringere Einnahmen im Schülerverkehr, in einigen Orten des Westerwaldkreises das bestehende ÖPNV-Angebot auf eine Minimal-Bedienung zurückge-

nommen wird, besteht hier die Möglichkeit, wie in Montabaur einen nachfrageorientierten Verkehr einzusetzen, der von Verbands- oder Ortsgemeinden als Service für die Bürger verstanden wird.

Als eine Alternative zum bestehenden traditionellen Liniennetz kann langfristig eine Umstrukturierung des Netzes zu einem nachfrageorientierten, differenzierten Bedienungsangebot angestrebt werden.

Die im Westerwaldkreis derzeit übliche Betriebsform ist der Linienbetrieb, bei der alle Stationen entlang einer Strecke gemäß einem festen Fahrplan angefahren werden. Der Bus verkehrt also nicht entlang der kürzesten Strecke zwischen zwei Orten, z.B. auf einer Bundesstraße, sondern bedient viele kleinere Orte abseits der Hauptstrecke, unabhängig davon, ob auf der aktuellen Fahrt dort Fahrgäste ein- oder aussteigen möchten. So entstehen „mäandrierende“ Linien mit langen Fahrzeiten und erheblichen Umwegfahrten gegenüber der direkten Verbindung.

Für Fahrgäste sind diese Linien weniger attraktiv, für die Verkehrsunternehmen sind sie häufig unwirtschaftlich, da lange Strecken mit wenigen Fahrgästen gefahren werden müssen.

Alternativ können die Gebiete abseits der Hauptstrecken in einem nachfrageorientierten Betrieb mit dem ÖPNV erschlossen werden.

Grundsätzlich werden die folgenden Netzformen unterschieden:

- Linienbetrieb
- Richtungsbandbetrieb,
- Sektorbetrieb und
- Flächenbetrieb.

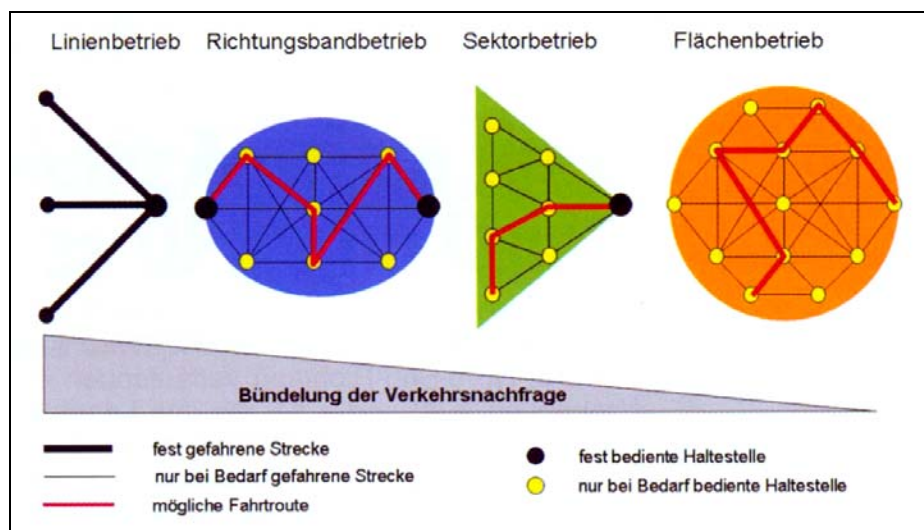


Abb. 3.15.1-3: Betriebsformen [Kirchhoff et al., 2005]

Im Linienbetrieb werden Orte durch einen festgelegten Fahrplan auf festgelegten Routen miteinander verbunden. Der Richtungsbandbetrieb stellt eine korridorförmige Ausweitung des Linienbetriebes dar. Diese Betriebsform bietet sich an, wenn seitlich

der Hauptroute weitere Zwischenhaltestellen liegen, die nur bei Nachfrage angefahren werden. Der Richtungsbandbetrieb kann entweder bei Einbindung in den Linienbetrieb mit Standard-Linienbussen oder aber als eigenständiges Netzelement mit Klein- oder Midi-Bussen gefahren werden.

Im Sektorbetrieb wird aus der Fläche auf einen bestimmten Punkt hin gesammelt bzw. von diesem Punkt aus in die Fläche verteilt. Dieser Punkt kann ein zentrales Ziel oder aber beispielsweise eine Verknüpfungshaltestelle zu weiteren ÖPNV-Linien bzw. zum Schienenverkehr darstellen. Im Flächenbetrieb wird eine kreisförmige Fläche bedient. Dies ist nur dann sinnvoll, wenn keine zu bestimmten Zielen gebündelte sondern eine räumlich gleichverteilte Verkehrsnachfrage vorzufinden ist. Sektor- und Flächenbetrieb werden als eigenständige Netzelemente i.d.R. mit Kleinbussen oder Großraumtaxi bedient.

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Haustür	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linie	mit	ohne	Linien-Bus			
Bedarfslinie	mit	mit	Bedarfslinien-Bus			
Richtungsband	mit	mit	Richtungsband-Bus*			Richtungsband-Anrufsammeltaxi
			Richtungsband-Anrufsammeltaxi		Flächen-Bus **	
Fläche	ohne	mit			Taxi	
* in Einzelfällen auch Bedienung von abgelegenen Gehöften					Kombination nicht existent oder relevant	
** Sonderform in Gardelegen: Abholung an Haltestelle						

Abb. 3.15.1-4: Systematisierung klassischer und alternativer Betriebsformen [BMBF 2004]

Für nachfrageorientierte Betriebsformen ist eine Voranmeldung der Fahrten erforderlich. Zumindest ist die Möglichkeit einer telefonischen Anmeldung vorzusehen, eine Anmeldung per SMS oder Internet kann zusätzlich angeboten werden.

Ein- und Ausstieg erfolgen beim Richtungsband-Bus an Haltestellen. Bei einer Bedienung mit einem Richtungsband-Anrufsammeltaxi wird empfohlen, den Einstieg an Haltestellen und den Ausstieg vor der Haustür vorzusehen. Dieses Modell empfiehlt sich ebenfalls für den Sektor- und Flächenbetrieb. Es gibt auch Beispiele für die Abholung vor der Haustür. Dies hat jedoch den Nachteil, dass der Fahrer die Adresse erst jeweils suchen muss.

Die Regelung, an bestimmten Haltestellen einzusteigen und vor der Haustür auszustiegen wird i.d.R. gut akzeptiert. Besonders im Einkaufsverkehr ist dies vorteilhaft, da die Fahrgäste mit ihren vollen Taschen bis nach Hause gebracht werden.

Für den Aufbau eines attraktiven, finanzierbaren Netzes für den ÖPNV im ländlichen Raum empfiehlt es sich, die verschiedenen Netzformen in Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage und der Infrastruktur miteinander zu kombinieren.

Entlang der Haupt-Routen zwischen den zentralen Orten bzw. stark nachgefragten Zielen können schnelle Verbindungen im Taktverkehr angeboten werden. Die Verteilung in die Fläche kann dann nachfrageorientiert im Sektorbetrieb erfolgen. In einzel-

nen Teilbereichen ist auch ein Richtungsbandbetrieb möglich. Wichtig ist, dass aus der Fläche eine Umsteigemöglichkeit auf die schnellen Hauptlinien angeboten wird.

Ein erfolgreiches Konzept hierzu stellen Kirchhoff et al. (2005) für den Landkreis Bentheim vor (Abb. 3.15.1-5). Hier fahren Hauptlinien im Taktverkehr. In einzelnen Bereichen wird ein Richtungsband-Betrieb angeboten. Die Erschließung der Fläche erfolgt im Sektorbetrieb, wobei eine Verknüpfung zu den Hauptlinien erfolgt.

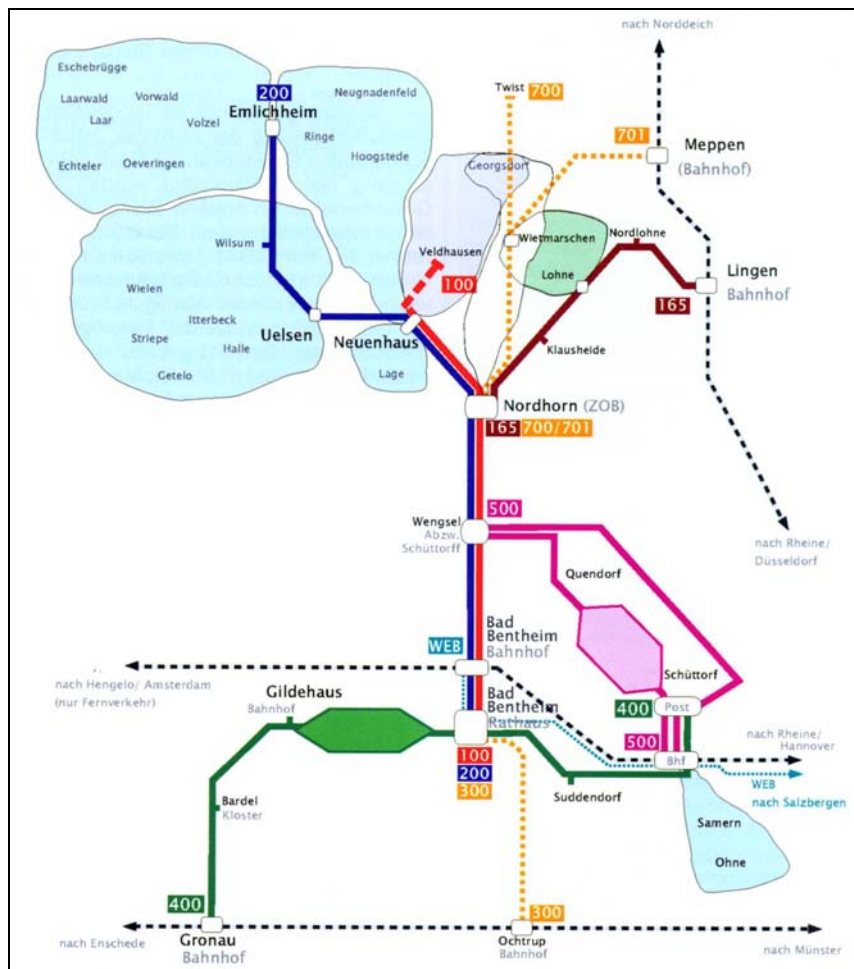


Abb. 3.15.1-5: ÖPNV-Netz für den Landkreis Bentheim [Kirchhoff et al., 2005]

Die Entwicklung dieses Netzes erfolgte zunächst ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs anhand des Bedarfs von Berufs- und Freizeitverkehren. Für den Schülerverkehr wurden anschließend dort, wo es erforderlich war, zu den Schulanfangs- und -endzeiten zusätzliche Fahrten eingesetzt. Als Vorteil des Systems stellte sich heraus, dass alle Schüler durch die nachfrageorientierte Bedienung der Fläche jetzt auch zu anderen Zeiten nach Hause fahren können. So können Schulen, die eigentlich keinen Ganztages-Unterricht haben, an einzelnen Nachmittagen Veranstaltungen anbieten.

Laut Kirchhoff et al. konnte durch die Umstellung des Betriebes bei gleich bleibenden Kosten eine deutliche Verbesserung der Bedienungshäufigkeit und Angebotsqualität erreicht werden.

Aufgrund seiner Größe und Einwohnerzahl wäre der Aufbau eines vergleichbaren Netzes für den Westerwaldkreis komplexer. Dennoch kann dies als eine Option für die Zukunft angesehen werden. Ein solches Modell bietet die Möglichkeit, ein leistungsfähiges Verkehrsangebot auf den Hauptlinien anzubieten, welches durch nachfrageorientierte Zubringerverkehre gestützt wird. Den einzelnen Verbandsgemeinden und Kommunen bieten sich dadurch Möglichkeiten, direkter und einfacher den ÖPNV in ihrem Bereich mitzugestalten. So tragen bereits heute einzelne Verbandsgemeinden die finanzielle und organisatorische Verantwortung für Zusatzangebote (Anruf-Sammel-Taxi, Jugendtaxi etc.), die das ÖPNV-Angebot des Westerwaldkreises ergänzen.

3.15.2 Verbesserung von Information und Service

Informationen über das vorhandene ÖPNV-Angebot sind bereits heute für die Einwohner des Westerwaldkreises leicht zugänglich. Der jährlich erscheinende Taschenfahrplan für den Westerwaldkreis wird kostenlos abgegeben. Weiterhin gibt es eine zentrale ÖPNV-Auskunftsstelle, bei der telefonisch Fahrplanauskünfte erfragt werden können. Über die Internet-Seite der Deutschen Bahn AG (www.bahn.de) können außerdem online Verbindungen abgefragt werden.

Einzelne Gemeinden stellen die individuellen Busverbindungen für ihre Orte in einem Gemeindefahrplan (z.B. Hillscheid, Staudt) zusammen, der dann an alle Haushalte verteilt, im Verbandsgemeindeblatt abgedruckt oder im Internet veröffentlicht wird. Dieser Service für die Einwohner ist jedoch mit Aufwand verbunden. Insbesondere muss dieser Fahrplan jährlich aktualisiert werden. Diese Zusammenstellung der Verbindungen hat aber den Vorteil, dass die Bürger konkret auf das Angebot an ihrem Wohnort aufmerksam werden. Weiterhin können hier Umsteigebeziehungen explizit aufgeführt werden, die für unerfahrene Nutzer aus dem Kreisfahrplan nicht ersichtlich sind. Der Aufwand für die Zusammenstellung solcher Fahrpläne hängt von der jeweiligen Ortsgröße und den ÖPNV-Verbindungen ab. Den anderen Gemeinden wird empfohlen zu prüfen, ob sie ihren Bürgern diesen Service bieten und ggf. in eigener Initiative einen Fahrplan zusammenzustellen möchten.

Eine allgemein bessere Information über das bestehende ÖPNV-Angebot soll medienübergreifend im Rahmen einer Imagekampagne (vgl. Abschnitt 3.15.4) erfolgen.

3.15.3 Verbesserung der sozialen Sicherheit / Barrierefreiheit

Haltestellen und Busse sollten den Fahrgästen im ÖPNV ein Gefühl der sozialen Sicherheit vermitteln. Hierzu gehören bei den Haltestellen

- übersichtliche Gestaltung und gute Einsehbarkeit,
- ausreichende Beleuchtung,
- Lage der Haltestellen möglichst in einem belebten Umfeld,
- gute Erreichbarkeit der Haltestelle durch sichere Fahrbahnquerung,
- eine direkte, oberirdische Wegführung mit kurzen Umsteigewegen sowie
- die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Diese Kriterien sollten beim Neu- oder Umbau von Haltestellen berücksichtigt werden.

Um die Situation an den Haltestellen zu verbessern, wird seitens des Westerwaldkreises eine Haltestellendatenbank geführt, in der eine Zustandsbewertung der Haltestellen erfolgt. Die Haltestellendatenbank ist Grundlage für die Bewertung der Dringlichkeit einzelner Maßnahmen.

In den Fahrzeugen erwarten die Kunden ebenfalls eine gute Ausstattung und Sauberkeit. Bei Fahrten mit einem hohen Anteil an Schülern kommt es häufig vor, dass es sehr laut und unruhig im Bus ist. Andere Fahrgäste fühlen sich dadurch u.U. belästigt. Um eine Verbesserung der Sicherheit und Ordnung in den Bussen zu erzielen, wird empfohlen, eine Busbegleitung auf Fahrten einzusetzen, die überwiegend von Schülern genutzt werden.

Fahrzeugbegleiterprojekte mit Jugendlichen werden mittlerweile in verschiedenen Regionen und Städten durchgeführt. Sie beinhalten das Prinzip, dass Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg in ÖPNV-Fahrzeugen bei Fehlverhalten anderer Jugendlicher angemessen reagieren. Die Fahrzeugbegleiter lernen, sich mit Streit-schlichtungstechniken und Deeskalationsstrategien bei anbahnenden Konflikten gewaltfrei und vermittelnd einzumischen. Diese sogenannten Peer-to-Peer-Modelle „basieren auf der pädagogischen Erkenntnis, dass Streitfälle unter Jugendlichen am erfolgreichsten von Gleichaltrigen zu regeln sind.“ [Resch et al. 2005]

Resch et al (2005) berichten von den Projekten „Bus-Engel“ im Kreis Schleswig-Flensburg (seit 1998), „Peace-Maker“ in Hamburg (seit 2002) sowie „Bus-Engel“ im Kreis Pinneberg (seit 2003). Die Erfahrungen mit diesen Projekten werden als durchaus positiv beschrieben, sowohl aus Sicht der Schüler als auch aus Sicht der Busfahrer. In den Bussen mit Fahrzeugbegleitung wurden wesentlich weniger Sicherheitsprobleme beobachtet als in Bussen ohne Fahrzeugbegleiter. Busfahrer „attestieren den Fahrzeugbegleitern ebenfalls eine Wirkung in Hinblick auf Sicherheit, Ruhe und Sauberkeit im Bus.“ [Resch et al. 2005]

Die beschriebenen Beobachtungen führen auch zu einer Verbesserung der subjektiven Sicherheit bei anderen Fahrgästen.

In Anlehnung an Erkenntnisse aus Projekten, die bereits seit einigen Jahren erfolgreich laufen, könnte auch im Westerwaldkreis ein Busbegleiterprojekt eingeführt werden. Vorgeschlagen wird, ältere Schüler ehrenamtlich als Busbegleiter einzusetzen. Schüler ab der 8. Klasse sollten sich hierfür melden können. Die Busbegleiter brauchen eine Ausbildung in Konfliktbewältigung und Deeskalation. Bevorzugt sind die Schüler so einzusetzen, dass sie ihren „Dienst“ in dem Bus absolvieren, mit dem sie ohnehin fahren würden. Da es sich hier um eine soziale, ehrenamtliche Tätigkeit handelt, wird vorgeschlagen, den Schülern hierüber Bescheinigungen auszustellen bzw. dies auf dem Zeugnis positiv zu vermerken.

Die Einrichtung eines schülerbasierenden Busbegleitdienstes kann nur in Zusammenarbeit mit den Schulen organisiert werden.

Des Weiteren gibt es Initiativen von Unfallkassen und Verkehrsunternehmen, das richtige Verhalten der Schüler im Bus von Anfang an zu trainieren und somit die Gefahr von Unfällen während der Fahrt, beim Ein- und Aussteigen und an Haltestellen zu verringern. Das Projekt „BusSchule“ wurde bereits an vielen Schulen in Rhein-

land-Pfalz mit den Viert- und Fünftklässlern erfolgreich durchgeführt. Das Angebot ist für die Schulen kostenlos. Der Westerwaldkreis sollte seine Schulen darüber informieren und ihnen die Teilnahme an diesem Angebot empfehlen.

Die beschriebenen Maßnahmen dienen der Verbesserung der Sicherheit für die Schüler und der Vermeidung von Vandalismus. Damit werden auch Komfort und subjektive Sicherheit der anderen Fahrgäste wesentlich erhöht.

Des Weiteren sollte für mobilitätseingeschränkte Personen der barrierefreie Zugang zu den Fahrzeugen durch den Einsatz von Niederflurbussen auch im ländlichen Raum ermöglicht werden.

3.15.4 Verbesserung des Image des ÖPNV

Das Image des ÖPNV im Westerwaldkreis bei der Bevölkerung ist überwiegend negativ. Häufig ist das bestehende ÖPNV-Angebot nicht bekannt, es fehlen Kenntnisse über Fahrtmöglichkeiten, Umsteigeverbindungen und Fahrzeiten. Das Busfahren wird von den meisten eher gemieden und nur als Ausweg gesehen, wenn kein Fahrzeug zur Verfügung steht und auch kein Nachbar, Freund oder Bekannter es einrichten kann, jemanden zu fahren.

Dies drückt sich auch im überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad im Westerwaldkreis aus.

Motorisierung der Bevölkerung [Pkw/1.000 EW]		
Deutschland	Rheinland-Pfalz	Westerwaldkreis
550	589	615

Stand: 01.01.2005

Tab. 3.15.4-1: Motorisierungsgrad im Westerwaldkreis im Vergleich

Um mehr Fahrgäste für den ÖPNV im Westerwaldkreis zu gewinnen, muss der ÖPNV als Alternative zum Pkw in das Bewusstsein der Bevölkerung gebracht werden. Neben der Information über das Angebot (vgl. Abschn. 3.15.1) wird daher empfohlen, eine Kampagne für die Verbesserung des Image des ÖPNV zu starten.

Für die Entwicklung und Durchführung der Imagekampagne sollte die Beratung durch eine professionelle Werbeagentur in Anspruch genommen werden.

Die Imagekampagne soll mit einem **einheitlichen Logo** und einem **einheitlichen Auftritt** eine ÖPNV-Identität für den Westerwaldkreis schaffen. Ziel der Imagekampagne ist es, für das Gesamtsystem ÖPNV im Westerwaldkreis zu werben und mehr Fahrgäste zu gewinnen. Das dient zugleich allen Verkehrsunternehmen.

Die Vorteile des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel sind klar herauszustellen. Durch die Darstellung eines realistischen Kostenvergleiches zwischen Pkw-Nutzung (tatsächliche Kosten) und Busfahren kann aufgezeigt werden, dass es sich finanziell lohnen kann, auf einen Zweit- oder gar Drittwagen in der Familie zu verzichten.

Elemente der Kampagne können beispielsweise sein:

- Gestaltung eines einheitlichen Logos und Designs als Erkennungsmerkmal des ÖPNV im Westerwaldkreis,
- Plakat-Aktionen der Leuchtturmprojekte,
- Werbung in regionalem Rundfunk und Fernsehen (WW-TV), z.B. durch Vertreter des Landkreises, der Verkehrsunternehmen, prominente Bürger, kompetente Fachleute etc.,
- Werbung auf Bussen,
- Anzeigen und Informationen in VG-Zeitungen,
- Verteilung von Informationen an Haushalte,
- Gestaltung eines Internetauftrittes mit Verlinkung von allen offiziellen Kreis- und Verbandsgemeindeseiten,
- etc.

Zu Abschnitt 4.7 Finanzierung

Die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen aus dem Rückgang der Schülerzahlen werden sich bis zum Jahr 2015 voraussichtlich durch zusätzliche Fahrgäste aus anderen Bevölkerungsgruppen und Steigerungen des Fahrpreises begrenzen. Eine überschlägige Berechnung der Einnahmen führt zu folgendem Ergebnis:

Angenommen wird, dass zum Jahr 2015 das Berechnungsverfahren für die Ausgleichszahlungen nach § 45 a in der heutigen Form nicht mehr existieren wird. Da noch nicht feststeht, wie die Verteilung der Mittel dann erfolgt, wird der leicht nachvollziehbare, aber pauschale Ansatz gewählt, dass der gewährte Schülerrabatt von 25% auf den normalen Fahrausweis aus Landesmitteln ausgeglichen wird. Dabei wird unterstellt, dass das Land Rheinland-Pfalz, wie bereits heute, nur 50% des Differenz-Betrages ausgleicht. Weiterhin wird angenommen, dass der heute zu berücksichtigende Pauschalabschlag nach Haushaltsbegleitgesetz von 12% ab dem Jahr 2006 beibehalten wird. Dabei ergibt sich ein Abschlag von $50\% + (50\% \times 12\%) = 56\%$.

Einnahmen der Verkehrsunternehmen 2006:

Annahmen:

- Schüler im WW-Kreis ca. 20.000
- Durchschnittliche Kosten für eine Schüler-Monatskarte: ca. 50,- €/Monat
- Schüler bezahlen 10 Monatsbeiträge für 12 Monate
Kosten für ein Jahr pro Schüler: 500,- €/Jahr
Kosten für ein Jahr für alle Schüler:
 $500,- \text{ €} \times 20.000 =$ 10 Mio. €/Jahr
- Einnahmen der Verkehrsunternehmen bei Schülerrabatt von 25 % (zu 56% erstattet):
 $10 \text{ Mio. €} / \text{Jahr} + 10 \text{ Mio. €} / \text{Jahr} \times (1,33 - 1) \times 0,56 =$ 11,85 Mio. €/Jahr

Einnahmen der Verkehrsunternehmen 2015:

Annahmen:

- Durchschnittliche Preissteigerung pro Jahr: 3 %
- Durchschnittliche Kosten für eine Schüler-Monatskarte: ca. 65,- €/Monat
- Schüler im WW-Kreis (Rückgang um ca. 4.000) ca. 16.000
- Schüler bezahlen 10 Monatsbeiträge für 12 Monate
Kosten für ein Jahr pro Schüler: 650,- €/Jahr
Kosten für ein Jahr für alle Schüler:
 $650,- \text{ €} \times 16.000 =$ 10,4 Mio. €/Jahr
- Einnahmen der Verkehrsunternehmen bei Schülerrabatt von 25 % (zu 56% erstattet):
 $10,4 \text{ Mio. €} / \text{Jahr} + 10,4 \text{ Mio. €} / \text{Jahr} \times (1,33 - 1) \times 0,56 =$ 12,32 Mio. €/Jahr

Einnahmenezuwachs der Verkehrsunternehmen 2006 - 2015: 470.000,- €

- Kompensieren höhere Kosten für Kraftstoff, Arbeitslohn etc.

Nach dem heutigen Berechnungsmodell werden die Ausgleichszahlungen nach § 45 a basierend auf den mittleren Reiseweiten ermittelt. Bei rückläufigen Schülerzahlen sind gleichzeitig höhere Reiseweiten zu erwarten, da einzelne Schulstandorte geschlossen bzw. zusammengelegt werden (vgl. Abschnitt 3.1.3). Somit würden bei Beibehaltung des heutigen Modells die durchschnittlichen Ausgleichszahlungen pro Schüler steigen und somit Mindereinnahmen zumindest teilweise kompensieren.

Gleichzeitig kann davon ausgegangen werden, dass zu den Spitzenzeiten Fahrzeuge eingespart werden können, die heute zur Verstärkung eingesetzt werden, um die hohen Schülerzahlen zu bewältigen. Somit bestehen auch hier „Reserven“.

Die oben dargestellten Überlegungen und überschlägigen Berechnungen zeigen, dass voraussichtlich auch im Jahr 2015 das ÖPNV-Angebot im Westerwaldkreis eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, im Westerwaldkreis den Verbundtarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel VRM zu übernehmen. Dieser beinhaltet bereits heute verschiedene Tarifangebote und Fahrausweise, die verschiedene Nutzergruppen ansprechen und auch für die Einwohner des Westerwaldkreises attraktiv wären. Der VRM ist der Auffassung, dass die Anwendung des Verbundtarifes ein Weg wäre, die Anforderungen, die durch die demographische Entwicklung an den ÖPNV entstehen, zu meistern.

Der Westerwaldkreis hat bislang von einer Anwendung des Verbundtarifes abgesehen, da die finanziellen Aufwendungen für den Verbundtarif eine zusätzliche Belastung für den Kreishaushalt darstellen würden, die sich nach Ansicht des Westerwaldkreises bislang nicht durch zusätzliche Tarifangebote für die ÖPNV-Nutzer rechtfertigen ließe. Des Weiteren ist rechtlich nicht geklärt, ob die Eigenwirtschaftlichkeit des ÖPNV im Westerwaldkreis hätte erhalten werden können. Nach derzeitigem Stand der Rechtsprechung und dem Referentenentwurf zur Neufassung der EU-Verordnung 1191/69 (Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 20.07.2005) sind Zahlungen im Bereich eigenwirtschaftlicher Verkehre als Ausgleich für verbundbedingte Einnahmeverluste nicht zwingend als Subventionierung anzusehen. Die Einzelheiten dieser Thematik sind aber rechtlich noch offen.

Laut Prognose-Berechnungen des VRM würde die Einführung des Verbundtarifes für den Westerwaldkreis Einsparungen im Bereich des ÖPNV bedeuten. Der Westerwaldkreis wird die Abrechnungen des Verkehrsverbundes für 2006 sowie die Berechnungen für 2007 in dieser Hinsicht prüfen. Insbesondere zu berücksichtigen ist, dass Tarifharmonisierungsverluste (THV) ab 2007 erstmalig abgeschmolzen werden sollen, was sich in einer Erhöhung der Tarife auswirkt.

Der Westerwaldkreis behält sich vor, basierend auf der rechtlichen Entwicklung hinsichtlich der Neufassung der EU-Verordnung 1191/69 sowie der finanziellen Entwick-

lung im VRM die Nutzen und Kosten der Übernahme des Verbundtarifes gegeneinander abzuwägen und die Entscheidung für oder gegen den Verbundtarif zu überprüfen.

Zu Abschnitt

5 Fazit und Ausblick

Die demographische Entwicklung im Westerwaldkreis wird in Zukunft zu einem Rückgang der Gesamtbevölkerungszahl sowie zu einer Veränderung der Altersstruktur mit einem geringeren Anteil junger und einem höheren Anteil älterer Menschen führen. Da die Schülerverkehre den größten Anteil an der ÖPNV-Nutzung darstellen, wird diese Entwicklung einen Einfluss auf die zukünftige Gestaltung des ÖPNV im Westerwaldkreis haben.

Im Rahmen der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes werden Maßnahmen entwickelt, die dieser Entwicklung entgegenwirken können. Die in Abschnitt 3.15 aufgeführten Maßnahmen sind als offener Katalog zu verstehen, der jederzeit erweiterbar ist. Insbesondere die Erfahrungen aus ersten Leuchtturmprojekten können Impulse zu weiteren Handlungsfeldern geben. Die dargestellten Maßnahmen sind grundsätzlich als Anregungen zu betrachten. Die Realisierung einzelner Maßnahmen bedarf jeweils der Beteiligung der politischen Gremien des Kreises sowie aller Betroffenen (Gemeinden, Verkehrsunternehmen etc.).

Maßnahmen werden in folgenden Handlungsfaktoren vorgeschlagen:

- Bedienungsangebot,
- Information und Service,
- Soziale Sicherheit/Barrierefreiheit und
- Image und Erscheinungsbild.

Die Kreisverwaltung des Westerwaldkreises wird sich an der Initiierung von Leuchtturmprojekten beteiligen, die Rahmenbedingungen schaffen und sie in ihrer Anlaufphase unterstützen. Verantwortung und Durchführung sollen jedoch in der Hand der jeweiligen Gemeinde liegen.

Mit Hilfe dieser Maßnahmen und mehr Eigenverantwortung für Bürger und Kommunen sollen einerseits Qualitätseinbußen auch als Folge der demographischen Entwicklung zukünftig vermieden und die Eigenwirtschaftlichkeit des ÖPNV im Westerwaldkreis andererseits erhalten werden.

Literatur

Bundesministerium für Bildung und Forschung BMBF (Hrsg.): Personennahverkehr für die Region. Bonn, Berlin, 2004

Busch, F., Diesch, S., Kirchhoff, P.: Besserer Busverkehr auf dem Land. Internationales Verkehrswesen 05/2004

Kirchhoff, P., Kloth, H., Tsakarestos, A.: Neue Ansätze für die Planung des ÖPNV im ländlichen Raum. Der Nahverkehr 7-8/2005

öiV-Consult: Untersuchung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Anruf-Sammel-Taxi in der Verbandsgemeinde Montabaur. Auftraggeber: Verbandsgemeinde Montabaur und Kreisverwaltung des Westerwaldkreises. Wirges, 2002

Resch, M., Wrage, W., Wachowiak, M.: Sicherheit und Zivilcourage im ÖPNV. Projekte zur Ausbildung von jugendlichen Fahrzeugbegleitern. Der Nahverkehr 10/2005

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Rheinland-Pfalz 2050: Bevölkerungsentwicklung und Auswirkungen. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, 2005

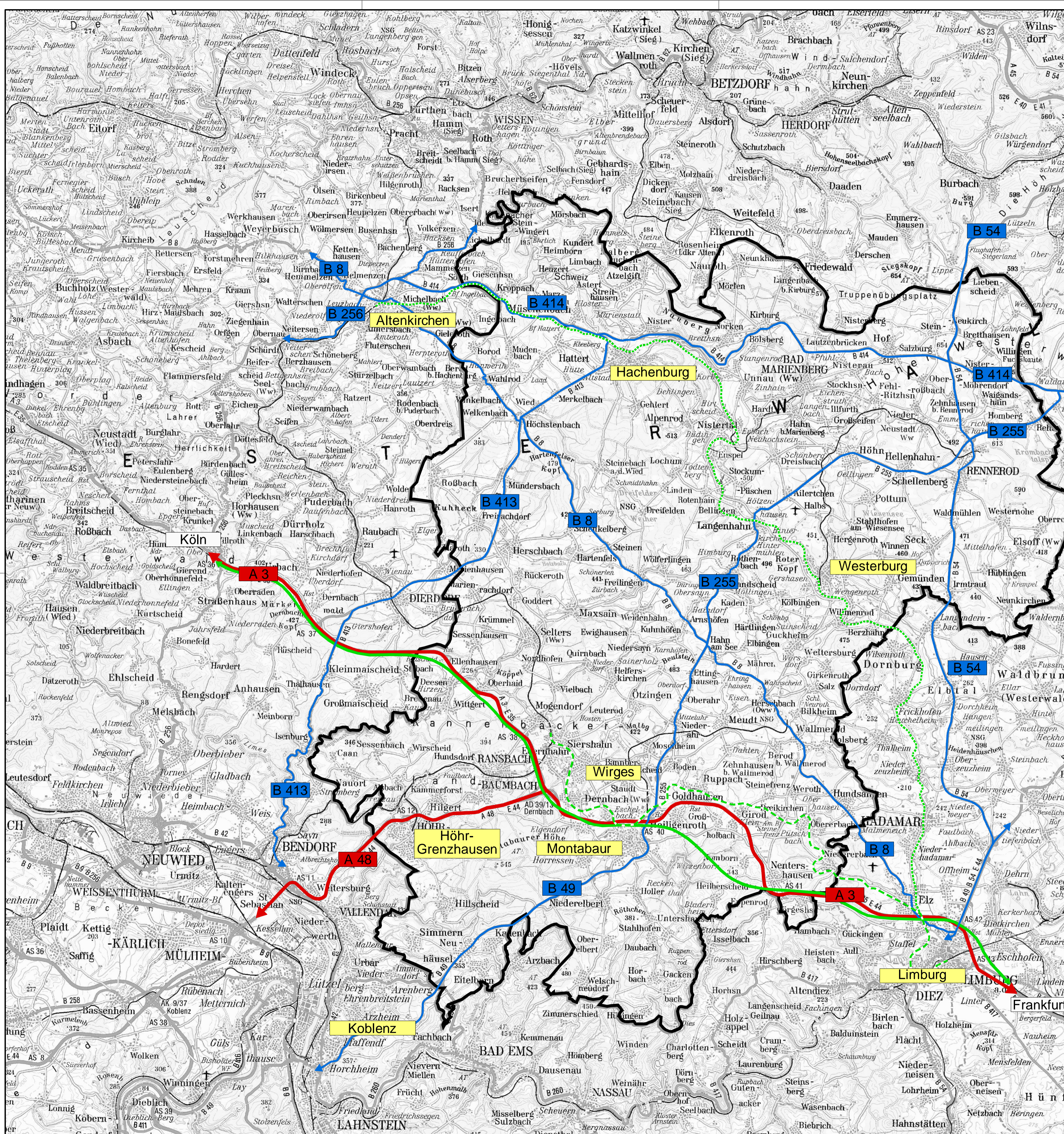
Topp, H. (2006a): Demographischer Wandel und Verkehr: Wirkungen und Konsequenzen. Internationales Verkehrswesen 3/2006

Topp, H. (2006b): Wie geht es weiter mit dem ÖPNV? Der Nahverkehr 4/2006

Statistische Daten:

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Internet: www.statistik.rlp.de

Statistisches Bundesamt, Internet: www.destatis.de

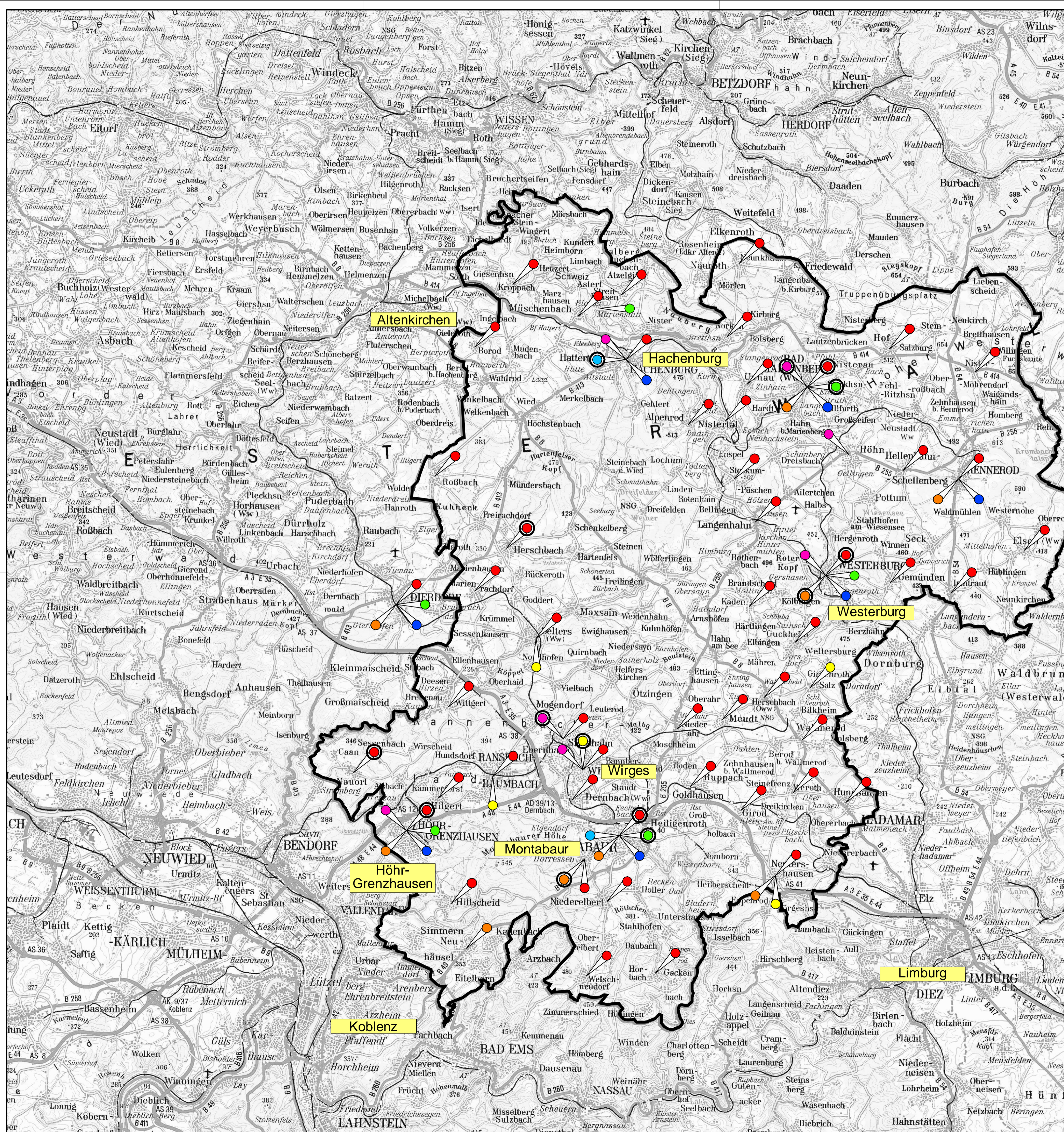


- ### Legende
- Kreisgrenze
 - Bundesstraße
 - Autobahn
 - ICE - NBS Köln - Rhein/Main
 - Unterwesterwaldbahn Siershahn - Montabaur - Limburg (Lahn)
 - Oberwesterwaldbahn Au (Sieg) - Altenkirchen - Limburg (Lahn)










INDEX	ART DER ÄNDERUNG	DATUM	ZEICHEN
	öiv - Consult	543, 045	DATUM
			ZEICHEN
			ENTWORFEN
			GEZEICHNET
			GEPRÜFT

	Kreisverwaltung des Westerwaldkreises Peter-Altmeyer-Platz 1 - 56410 Montabaur E-Mail: kreisverwaltung@westerwaldkreis.de http://www.westerwald.rp.de	Unterlage : 1/2006 Blatt Nr.: Reg. Nr.:
--	--	---

Demographische Entwicklung und ÖPNV im Westerwaldkreis		Datum	geprüft
- Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis -			
Station (Plan-km) :	Verkehrsachsen Westerwaldkreis		
	Maßstab: 1 : 100.000		



Legende

-  Grundschule
-  Gymnasium
-  Realschule
-  Regionale Schule
-  Hauptschule
-  Förderschule
-  Duale Oberschule
-  Ganztagschule
-  Kreisgrenze

Stand: Schuljahr 2005/2006

INDEX	ART DER ÄNDERUNG	DATUM	ZEICHEN
		543, 045	DATUM
		ENTWORFEN	Mai 2006
		GEZEICHNET	Mai 2006
		GEPRÜFT	Mai 2006

	Kreisverwaltung des Westerwaldkreises Peter-Altmeyer-Platz 1 - 56410 Montabaur E-Mail: kreisverwaltung@westerwaldkreis.de http://www.westerwald.rp.de	Unterlage : 2/2006 Blatt Nr.: Reg. Nr.:
	Büro Würges Südstraße 14 56422 Würges Tel. 02602/9363-8 Fax 02602/9363-30 E-Mail: mail@ceiv-consult.de	öiv - Consult Planungsgesellschaft für öffentlichen integrierten Verkehr mbH

Demographische Entwicklung und ÖPNV im Westerwaldkreis		Datum	geprüft
- Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis -			
Station (Plan-km):	Schulstandorte im Westerwaldkreis		
	Maßstab: 1 : 100.000		