

Nahverkehrsplan

Westerwaldkreis

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans
des Westerwaldkreises**

Kassel, 26. November 2021

Auftraggeber:

Kreisverwaltung des Westerwaldkreises in Montabaur

Peter-Altmeier-Platz 1
56410 Montabaur

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 40090555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dr.-Ing Timo Barwisch, Dipl.-Ing Felix Kühnel M. Sc., Kathrin Fietze M. Sc.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
1.1	Planerarbeitung und Beteiligung	8
1.2	Grundlegende Anforderungen an die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Westerwaldkreis	8
2	Rahmenbedingungen	13
2.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	13
2.1.1	EU-Verordnung 1370/ 2007	13
2.1.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	13
2.1.3	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)	14
2.1.4	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)	15
2.1.5	Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen	15
2.2	Untersuchungen und Rahmenvorgaben	15
2.2.1	Landesentwicklungsplan (2008)	15
2.2.2	Regionaler Raumordnungsplan (2017)	16
2.2.3	Umweltbericht des Westerwaldkreises	17
2.2.4	SPNV-Planungen des Landes Rheinland-Pfalz	17
2.2.5	ÖPNV-Konzept Nord (2017)	18
2.2.6	Nahverkehrsplan Westerwaldkreis 1997 und dessen Teilfortschreibungen	19
2.2.7	Politische Zielsetzungen des Westerwaldkreises zur Nahverkehrsplanung	20
2.2.8	Kommunale Verkehrsentwicklungspläne	22
2.2.9	Nahverkehrspläne der Nachbargaufgabenträger	23
2.3	Organisationsstruktur und Finanzierung	24
2.3.1	Aufgabenträgerschaft	24
2.3.2	Finanzierung des ÖPNV im Westerwaldkreis	24
2.3.3	Konzessionen	25
2.3.4	Investitionsförderung	26
2.4	Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen	26
2.4.1	Personengruppen im ÖPNV	26
2.4.2	Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen	29
3	Strukturanalyse des Untersuchungsraumes	33
3.1	Raumstrukturanalyse	33

3.1.1	Raumstruktureller Überblick	33
3.1.2	Bevölkerungsentwicklung	34
3.1.3	Arbeitsplätze und Pendlerrelationen	36
3.1.4	Pendlerrelationen	36
3.1.5	Bildungseinrichtungen	38
3.1.6	Versorgungsstandorte und Gesundheitseinrichtungen	42
3.1.7	Naherholung, Freizeit und Tourismus	44
3.2	Bestandsaufnahme des Verkehrssystems	46
3.2.1	SPNV – schienengebundener ÖPNV	47
3.2.2	Straßengebundener ÖPNV	48
3.2.3	Tarif und Vertriebssystem	51
3.2.4	KFZ-Bestand	53
3.3	Zukünftige Entwicklungstendenzen (bis ins Jahr 2030)	54
3.3.1	Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen	54
3.3.2	Entwicklung des Arbeitsmarktes	58
3.3.3	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur	59
3.3.4	Entwicklung des Verkehrsverhaltens	59
3.3.5	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)	61
4	Anforderungsprofil	64
4.1	Leitbild der Nahverkehrsplanung des Westerwaldkreises	64
4.1.1	Allgemeine Rahmenziele	64
4.1.2	Produktprofilierung und ÖPNV-Angebot	65
4.1.3	ÖPNV und Wirtschaftlichkeit	66
4.1.4	Zugänglichkeit und Information	66
4.1.5	Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung	67
4.2	Raum- und Netztypologie	68
4.2.1	Siedlungsstrukturelle Gliederung des Westerwaldkreises	68
4.2.2	Hierarchisierung des regionalen ÖPNV-Netzes	69
4.3	Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Westerwaldkreis	70
4.3.1	Verkehrstage und Verkehrszeiten	71
4.3.2	Anforderungen an die Bedienungsqualität	74
4.3.3	Anforderungen an Verbindungsqualität und an die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	76
4.3.4	Anforderung an die Netz- und Fahrplangestaltung	79
4.3.5	Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	80

4.3.6	Qualitätsstandards der Schülerbeförderung	80
4.4	Anforderungen an die Barrierefreiheit	81
4.4.1	Belange der Barrierefreiheit	81
4.4.2	Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen	83
4.4.3	Zielsetzungen für die Umsetzung	84
4.4.4	Ausnahmetatbestände der Barrierefreiheit	84
4.5	Qualitative Standards für die Beförderungsqualität	85
4.5.1	Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen	85
4.5.2	Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge	89
4.6	Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards	92
4.6.1	Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement	93
4.6.2	Anforderungen an Information und Vertrieb	94
4.6.3	Anforderungen an das Qualitätscontrolling	96
4.6.4	Tarif	96
4.6.5	Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement	97
5	Defizitbetrachtung gemäß Anforderungsprofil	98
5.1	Bewertung der Erschließungsqualität	98
5.2	Bewertung der Bedienungsqualität	101
5.3	Bewertung der Verbindungsqualität	104
5.3.1	Anbindung aller Gemeinden an den jeweiligen Verwaltungssitz der Verbandsgemeinde	105
5.3.2	Fehlende ÖPNV-Anbindung von Ortsteilen	105
5.3.3	Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das nächste Mittelzentrum	106
5.3.4	Anbindung der Mittelzentren an die relevanten Oberzentren benachbarter Gebietskörperschaften in der HVZ und NVZ	107
5.3.5	Erreichbarkeit SPNV-Halt aus Siedlungsbereichen	109
5.3.6	Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Arbeitsplatzstandorte mit hohen Beschäftigtenzahlen	109
5.3.7	Bewertung der Erreichbarkeit bedeutender Freizeitziele	110
5.3.8	Bewertung der Erreichbarkeit von Krankenhäusern und Kliniken	110
5.4	Bewertung der Verknüpfungs- und Systemwirksamkeit	111
5.5	Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung	114
5.6	Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	115
5.7	Bewertung der Garantie- und Serviceleistung	115
5.8	Bewertung der Haltestellen	115
5.9	Bewertung der Fahrzeuge	117
5.10	Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards	118

5.11	Bewertung der Sicherheit	118
5.12	Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements	118
5.13	Bewertung der Fahrgastinformation, Service, Tarif und Vertrieb	118
5.14	Bewertung von Verleihsystemen, Mitnahmeangeboten und Mobilitätsmanagement	122
5.15	Bewertung von Parallelverkehren	123
6	Rahmenkonzept für die Weiterentwicklung des ÖPNV	127
6.1	Anregungen für das SPNV-Angebot	127
6.2	Hierarchisierung und Differenzierung des Angebotes	127
6.3	Verknüpfungssystematik	131
6.4	Teilräumliche Rahmenkonzeption	131
7	Maßnahmenkonzept	147
7.1	Handlungsfeld Liniennetz und Fahrplan	148
7.2	Handlungsfeld Infrastruktur und Verknüpfung	177
7.3	Handlungsfeld Betrieb und Organisation	185
7.4	Handlungsfeld Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog	188
8	Wirkung und Bewertung	196
8.1	Allgemeine Bewertung der Maßnahmen	196
8.2	Finanzielle Wirkung	196
9	Linienbündelungskonzept	199
9.1	Kriterien für die Festlegung von Linienbündel im Westerwaldkreis	200
9.2	Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und Bündelung der Linienkonzession	202
9.3	Festlegung der zu bündelnden Verkehre	202
9.4	Festlegung der Linienbündel im Landkreis Westerwald	206
9.4.1	Linienbündel „Hachenburg“	206
9.4.2	Linienbündel „Selters“	207
9.4.3	Linienbündel „Kannenbäckerland“	209
9.4.4	Linienbündel „Südlicher Westerwald“	210
9.4.5	Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“	211
9.4.6	Linienbündel „Östlicher Westerwald“	212
9.4.7	Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“	213
10	Anhang	216

Anhang 1: Linienangebot im Landkreis Westerwald (Fahrplanstand 2019) (rot markiert = RMV)	216
I Kartenband	226
II Synopse gemäß Anhörung	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Festlegungen Regionaler Raumordnungsplan (2017)	16
Tabelle 2: Hauptlinien Westerwaldkreis	18
Tabelle 3: Verkehrspolitische Rahmenbedingungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans	21
Tabelle 4: Stadtgrenzen-überschreitenden Linien Koblenz	23
Tabelle 5: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	30
Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung Verbandsgemeinden nach Statistischem Landesamt Rheinland-Pfalz	34
Tabelle 7: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen	35
Tabelle 8: Gewerbeflächenentwicklung seit 2012	36
Tabelle 9: Standorte weiterführender Schulen im Westerwaldkreis	38
Tabelle 10: Krankenhäuser und Kliniken im Westerwaldkreis	43
Tabelle 11: Staatlich anerkannter Kur- und Erholungsorte im Westerwaldkreis	44
Tabelle 12: Gäste und Übernachtungen im Westerwaldkreis 2018	46
Tabelle 13: Bedienungsangebot im SPNV	48
Tabelle 14: Pkw-Bestand pro 1.000 Einwohner im Westerwaldkreis (Stand: 01.01.2019)	54
Tabelle 15: Bevölkerungsprognose Westerwaldkreis bis 2030	55
Tabelle 16: Geplante Wohngebiete bis 2030	56
Tabelle 17: Geplante Gewerbegebiete bis 2030	58
Tabelle 18: Prognose Pkw-Bestand bis 2030	61
Tabelle 19: Gemeindetypologie im Westerwaldkreis	68
Tabelle 20: Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz	69
Tabelle 21: Definition der Verkehrszeiten	72
Tabelle 22: Vorgaben zur Erschließungsqualität	74
Tabelle 23: Anforderungen Bedienungsqualität im Westerwaldkreis	75
Tabelle 24: Zielwerte zur Verbindungsqualität im Westerwaldkreis	77
Tabelle 25: Definition von Verknüpfungspunkten im Westerwaldkreis	78
Tabelle 26: Richtwerte an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten	79
Tabelle 27: Kategorisierung der Haltestellen	86
Tabelle 28: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	87
Tabelle 29: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge	90

Tabelle 30: Standards Fahrpersonal	92
Tabelle 31: Wohngebiete mit Potenzial für ÖPNV-Anschluss im Westerwaldkreis	98
Tabelle 32: Gewerbegebiete mit Potenzial für ÖPNV-Anschluss im Westerwaldkreis	100
Tabelle 33: Bewertung Bedienungsqualität Hauptkorridore (Fahrplanstand: Juni 2019)	101
Tabelle 34: Bewertung Bedienungsqualität Grundkorridore (Fahrplanstand: Juni 2019)	103
Tabelle 35: Defizite in der Anbindung der Gemeinden an jeweiligen Verwaltungssitz	105
Tabelle 36: Analyse der Anbindung aller Gemeinden an das nächste Mittelzentrum	106
Tabelle 37: Analyse der Anbindung der Mittelzentren an umliegende Oberzentren (HVZ und NVZ)	108
Tabelle 38: Bewertung Verknüpfungspunkte	112
Tabelle 39: Parallele Angebote im ÖPNV	124
Tabelle 40: Systematik Netzhierarchie	128
Tabelle 41: Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten im Westerwaldkreis	197
Tabelle 42: Änderungen ÖPNV-Linien gemäß ÖPNV-Konzept Nord	199
Tabelle 43: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien (Fahrplanstand Dezember 2020)	203

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: räumliche Einordnung Untersuchungsgebiet	33
Abbildung 2: Pendelndenverflechtungen (Ausschnitt Karte 4)	37
Abbildung 3: Schülerverkehr Bad Marienberg (Ausschnitt Karte 5-a)	41
Abbildung 4: Raumstruktur (Ausschnitt Karte 6)	42
Abbildung 5: Tourismusangebote Westerwaldkreis (Ausschnitt Karte 7)	45
Abbildung 6: Liniennetz Westerwaldkreis (Fahrplanstand Juni 2019) (Ausschnitt Karte 8)	47
Abbildung 7: ergänzende Mobilitätsangebote Westerwaldkreis (Ausschnitt Karte 9)	49
Abbildung 8: tagesdurchgängiges Bedienungsangebot Mo-Fr (Fahrplanstand Juni 2019) (Ausschnitt Karte 10)	50
Abbildung 9: Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Westerwaldkreis	63
Abbildung 10: Übersicht über die Verkehrszeiten	73

1 Einleitung

1.1 Planerarbeitung und Beteiligung

Die Bearbeitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt durch das von der Kreisverwaltung beauftragte Planungsbüro plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Die Bearbeitung wurde im März 2019 begonnen und im August 2021 fachlich, inhaltlich abgeschlossen. Begleitet wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch die Beteiligung verschiedener Planungspartner:

- Städte und Gemeinden: Zu Beginn der Fortschreibung wurden die Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises über eine schriftliche Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Übermittlung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter. In drei Regionalkonferenzen wurden die zentralen Arbeitsschritte/Meilensteine tlw. mit Workshop-Charakter präsentiert.
- Verkehrsunternehmen: Während der Planerarbeitung fanden intensive Abstimmungsgespräche zwischen Kreis, Verkehrsunternehmen und dem Gutachter insbesondere zum Thema Qualitätsstandards statt. Über eine schriftliche Befragung wurden bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf dem Gutachter mitgeteilt. Eine intensive Beteiligung wurde auch im Rahmen der Erarbeitung des Linienbündelungskonzeptes (eigenständiges schriftliches Beteiligungsverfahren) gewährt.
- Politische Gremien, Benachbarte Aufgabenträger, Behindertenverbände: Eine Beteiligung fand während der Erarbeitung im Rahmen der drei Regionalkonferenzen statt. Zur frühzeitigen Beteiligung wurden alle Arbeitsschritte zum Thema Barrierefreiheit mit dem Behindertenbeauftragten des Westerwaldkreises abgestimmt, um die umfängliche Auseinandersetzung hiermit im Nahverkehrsplan sicherzustellen. In den politischen Gremien wurden zentrale Meilensteine des Projektes in Form von Sachstandsberichten präsentiert.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde für den Westerwaldkreis ein Anhörungsverfahren zwischen dem 17.09.2021 und dem 18.10.2021 durchgeführt. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans für den Westerwaldkreis mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst. Über die Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen beschließt der Kreistag.

1.2 Grundlegende Anforderungen an die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Westerwaldkreis

Mobilität ist eine grundlegende Aufgabe der Daseinsvorsorge und eine unverzichtbare Voraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft sowie deren Weiterentwicklung. Jedoch bringt der mit der Mobilität einhergehende Verkehr auch negative Folgeerscheinungen für die Umwelt mit sich und erzeugt zudem hohe Kosten. Eine möglichst optimale Entwicklung der Verkehrssysteme erfolgt somit nicht immer konfliktfrei.

Zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre, die sich zum Teil bereits heute auf das Verkehrssystem niederschlagen, sind die Stabilität der Wirtschaft, Auswirkungen des demografischen Wandels, der Klimaschutz sowie das damit einhergehende Bestreben einer Verringerung von Luftschadstoff und Lärmemissionen. Der ÖPNV liefert als Bestandteil des Umweltverbundes (gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren effizienten Mobilitätsangeboten) einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen.

Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs im Westerwaldkreis: Der Nachhaltigkeitsbegriff beinhaltet hier insbesondere

- einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen,
- die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sowie
- den Schutz von Menschen und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Der ÖPNV ist zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die den Westerwaldkreis als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV soll ein nahtloses Reisen in diesem Gebiet ermöglichen und unterstützt das Zusammenwachsen der Region.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Landkreisgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Auf den Hauptkorridoren, auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind, soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit des ÖPNV für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie den eingesetzten Fahrzeugen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf leicht verständliche und transparente Informationen über das Angebot.

Zielsetzung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist im Wesentlichen ein weiterer kontinuierlicher Ausbau des ÖPNV und damit eine Steigerung des Modal Split im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Letztlich sollte die Nutzung des ÖPNV möglichst allen Bewohnern im Kreis ermöglicht werden. Auch innovative, bedarfsgesteuerte Lösungen sollen in Betracht gezogen werden. Weitere Anforderungen sind:

- Berücksichtigung übergeordneter Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des ÖPNV im Westerwaldkreis, insbesondere die Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf die überregionale Raum- und Landesplanung sowie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Aufrechterhaltung des bestehenden ÖPNV-Angebotes im Sinne der Daseinsvorsorge hin zu einer angebotsorientierten Weiterentwicklung auf Relationen und Verbindungen mit Fahrgastpotenzialen, unter Berücksichtigung der finanziellen und raumstrukturellen Gegebenheiten. Hierbei sollte die Prüfung der Einsatzmöglichkeiten für flexible Mobilitätsangebote und Bedienungsformen berücksichtigt werden.
 - Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne einer verbesserten Grundererschließung sehr ländlich geprägter Bereiche

- Verbesserte ÖPNV-Anbindung der Kommunen untereinander
- Prüfung der Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs
- Verbesserung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes durch die Beseitigung von Erschließungs- und Erreichbarkeitsdefiziten, der Stärkung von direkten Fahrtmöglichkeiten und Taktverkehren und einer Verbesserung der Anschlusssituation unter Berücksichtigung vorhandener Strukturen.
- Gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten und der Schnittstellen zu intermodalen Angeboten hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit (z. B. durch die Einrichtung von Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen).
- Weiterentwicklung der bestehenden Qualitätsstandards (z. B. zur Fahrzeugausstattung, Haltestelleninfrastruktur, zum Fahrpersonal) und Überprüfung der Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV.
- Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und Formulierung von Ansprüchen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen an Haltestellen und Fahrzeugen (Herstellung eines barrierefreien ÖPNV).

Der ÖPNV muss wie alle anderen Leistungen, welche durch die öffentliche Hand erbracht werden, eine sparsame und möglichst effiziente Verwendung der dafür bereitgestellten finanziellen Mittel anstreben. Dazu müssen sowohl das bestehende ÖPNV-Angebot als auch zukünftig zu entwickelnden Maßnahmen dahingehend geprüft werden, wie sie möglichst kostengünstig bereitgestellt werden können.

Im Anforderungsprofil werden die allgemeinen Zielsetzungen für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV in der Formulierung von Qualitätsstandards konkretisiert, welche konkrete Anforderungen an das ÖPNV-Angebot bzw. die ausreichende Verkehrsbedienung definieren. Die Anforderungen dienen zum einen als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems, zum anderen als Grundlage für die Entwicklung des Angebotskonzeptes.

Aktuelle Anforderungen aufgrund der Corona-Pandemie

Mit Ausbruch der Corona-Pandemie ist ein tiefgreifender gesellschaftlicher Ausnahmezustand eingetreten, dessen Auswirkungen weder kurz-, noch mittel- oder langfristig konkret vorherzusagen sind.

In der von der Corona-Pandemie und den einhergehenden Hygiene-Regeln beeinträchtigten Gesellschaft verändern sich Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse. Die „Anderthalbmeter-Gesellschaft“ blickt unter Hygiene-Aspekten skeptischer auf Nahverkehrsangebote, was zu einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen könnte, einhergehend mit Zeitverlusten durch Staus. Die Krise könnte einerseits zu einer Verlagerung von Wegen auf weniger umweltfreundliche Verkehrsmittel (z. B. vom ÖPNV auf den Pkw) beitragen, andererseits könnte sie bewirken, dass Routinen aufgebrochen und Zielgruppen für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten gewonnen werden, die sonst nicht erreicht werden würden.

Erhebung der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf unser Mobilitätsverhalten zeigen eine deutliche Reduzierung der zurückgelegten Wegedistanzen.¹ Eine Erhebung des DLR² zum Nutzinnen- und Nutzerverhalten ergab, dass ein deutlicher Rückgang in der ÖPNV-Nutzung festzuhalten ist, während individuelle, abstandwahrende Fortbewegung, wie Fuß, Rad und insbesondere MIV zugelegt haben. Auch ein Rückgang im multimodalen Mobilitätsverhalten ist festzuhalten.

Das Unbehagen in der Nutzung des ÖPNV ist nicht in allen Bevölkerungsgruppen gleich ausgeprägt. Besonders unwohl fühlen sich junge Personen und Städter, also genau die Gruppen, die im normalen Alltag häufig öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Wer häufig öffentliche Verkehrsmittel im Nah- oder Fernverkehr nutzt, verbindet in der aktuellen Situation ein größeres Unbehagen mit deren Nutzung als Wenig- und Nicht-Nutzer. Je länger die Krise dauert bzw. falls es einen zweiten Shut-Down geben sollte, desto dauerhafter werden auch die Marktanteilsverluste in Richtung MIV und Fahrrad ausfallen.³

Unumstritten ist jedoch geblieben, dass die Mobilitätswende und auch die Reduzierung von Belastungen (u. a. Luft, Lärm) im Verkehrssektor nur mit dem ÖPNV als Rückgrat funktionieren kann. Nicht nur mit neuen Linien und zusätzlichen Fahrzeug-Kapazitäten, sondern auch mit innovativen Angeboten, die Busse, Bahnen, aber auch neue Mobilitätsangebote nützlicher, vielseitiger und damit attraktiver zu verbinden.

Dass der ÖPNV „systemrelevant“ ist, hat er in den Monaten der stärksten pandemiebedingten Einschränkungen unter Beweis gestellt. Insbesondere der Wechsel zwischen Ferien- und Schulzeitfahrplänen war weitestgehend problemlos. Allerdings ist das komplexe System des ÖPNV zwischenzeitlich auch an seine Grenzen im Hinblick auf die erforderlichen schnellen und oft kleinteiligen Anpassungen im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Schulbetriebsformen (Schicht-, Teilzeit- und Notbetreuung gestoßen.

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV normalisieren sich aktuell allerdings nur langsam, weiterhin anhaltend werden öffentliche Verkehrsmittel aufgrund von Hygiene- und Sicherheitsbedenken gemieden. Dabei wurden umfängliche Maßnahmen entwickelt und innovative Lösungen zur Keim- und Virenbeseitigung eingeführt⁴. Kurzfristige Notwendigkeit ist es daher auch, Vertrauen zu schaffen, Bedenken zu entkräften und Aufbruchsstimmung zu erzeugen, um für die „Nach-Pandemiezeit“ einen dauerhaften Fahrgastverlust zu vermeiden und die Gewinnung neuer Fahrgastpotentiale zu erleichtern.

-
- 1 GIM | Gesellschaft für Innovative Marktforschung mbH (2020): Mobilitäts-Monitoring zur Corona-Epidemie Zeitraum: 16.02. - 29.03.2020; https://www.g-i-m.com/_Resources/Persistent/6b5aceff9dc9f0405c7b46fa9c884c71caceca8c/GIM_Corona_Mobilitäts_Monitor.pdf
 - 2 DLR-Befragung (2020): Wie verändert Corona unsere Mobilität? Verkehrsmittelnutzung, Einkaufs-, Arbeits- und Reiseverhalten; <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>
 - 3 Civity (2020): Verkehrswende: aufgehoben oder aufgeschoben? Corona-Szenarien für den ÖPNV; https://roter-renner.de/fileadmin/upload/News_2020/News_2020_04/civity-Management-Consultant_Corona-Szenarien-fuer-den-OEPNV.pdf
 - 4 Unter <https://www.besserweiter.de/>, einer Initiative von des ÖPNV-Sektors ist eine Zusammenstellung aktueller Maßnahmen aufgeführt.

Auch wenn die Umsetzung einzelner Maßnahmen aufgrund der aktuell noch nicht abzusehenden Auswirkungen auf die öffentliche Finanzlage nicht verlässlich ist, verschreibt sich die Aufgabenträger Westerwaldkreis mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplan auch in Zeiten aktueller Unsicherheit gegen den Vertrauensverlust in den ÖPNV anzugehen, weiter an der Optimierung des ÖPNV-Angebots im Gebiet zu arbeiten und den ÖPNV weiterhin als Alternative zum Individualverkehr zu begreifen.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

2.1.1 EU-Verordnung 1370/ 2007

Grundlegend ist die seit 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/ 07 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Sie enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe.

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

2.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt damit den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest.

In der zum 3. Dezember 2020 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird in § 8 Abs. 3 als Zielsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen definiert:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...).“

Der Nahverkehrsplan dient somit als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

2.1.3 Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) des Landes Rheinland-Pfalz regelt u. a. die Aufgabenträgerschaft (§ 5) und die Finanzierung des ÖPNV (§ 16). Daneben werden Ziele (§ 1) für die ÖPNV-Planung und -Angebotsgestaltung formuliert. Gemäß § 12, Abs. 1 haben die Aufgabenträger für ihr Gebiet, zur Konkretisierung des Landesnahverkehrsplans, einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

In die Bearbeitungszeit des Nahverkehrsplans des Westerwaldkreises fiel die Novellierung des Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz. In den Gremien des Westerwaldkreises herrschte Konsens darüber, dass die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Rahmen dieses NVP berücksichtigt werden müssen. Aufgrund der zeitlichen Überschneidung der Prozesse, wurde bei der Erstellung des NVP daraufhin gearbeitet, dass die Konkretisierung dennoch möglich passend zu dem seinerzeit noch nicht bekannten novellierten Nahverkehrsgesetz ausgestaltet wird, weshalb folgende Aspekte bei der Bearbeitung Berücksichtigung gefunden haben:

- Die verkehrspolitischen Rahmenvorgaben,
- das Netz des bestehenden öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie der Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr,
- die Fahrplangestaltung, die Bedienungshäufigkeit, die Taktichte und die Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten,
- Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen,
- Tarifgestaltung einschließlich Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich,
- Vertriebssysteme,
- die bauliche Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschließlich ihres Umfeldes, Haltestellen und zentralen Umsteigeanlagen,
- Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen und
- die Einhaltung von Tariftreue durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.

2.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Neben dem PBefG und dem ÖPNVG sind im BGG Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt. Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

2.1.5 Landesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen

Barrierefreiheit wird gemäß § 2, Abs. 3 des Landesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (LGGBehM) wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“

Gemäß § 9 des Landesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen ist die Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr herzustellen. Demnach sind nach Abs. 1 bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der für den jeweiligen Bereich geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten. Für Neubauten sowie bei großen Um- oder Erweiterungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zur barrierefreien Gestaltung so weit wie möglich zu berücksichtigen (nach Abs. 2, Satz 1). Für die bereits bestehenden Bauten ist so weit wie möglich schrittweise eine barrierefreie Gestaltung entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu gewährleisten (nach Abs. 2, Satz 2).

2.2 Untersuchungen und Rahmenvorgaben

2.2.1 Landesentwicklungsplan (2008)

Im Landesentwicklungsprogramm wird im Abschnitt V. Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur im Kapitel Verkehr das übergeordnete Leitbild „Mobilität sichern“ definiert. Darunter sind die allgemeinen Planungsgrundsätze G136 – G139 gefasst, die folgenden Rahmenbedingungen beinhalten:

- Sicherung von Verbindungen zwischen den zentralen Orten
- Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs hinsichtlich der Verfolgung einer nachhaltigen Entwicklung
- Die Siedlungsentwicklung soll unter Berücksichtigung von Haltepunkten an Nahverkehrsachsen erfolgen, wobei der schienengebundene ÖPNV Vorrang hat
- vorrangig Ausbau, Ergänzung und Verbesserung von vorhandenen Verkehrsanlagen

Grundsätzlich verfolgen die Planungsgrundsätze die Beseitigung von Erreichbarkeitsdefiziten im SPNV und ÖPNV durch den Ausbau von Knotenpunkten und Übergängen zwischen Bahn und Bus. Darüber hinaus lassen sich Ziele (Z142-Z144) an ein funktionales Netz für den öffentlichen Verkehr ableiten, wobei Schienen- und Busstrecken gleichermaßen Berücksichtigung finden und ebenso Umsteigeanlagen zwischen den Verkehrsträgern mit inbegriffen sind.

- **Z142:** Gliederung des funktionalen Netzes in Kategorien: I großräumige Verbindungen, II überregionale Verbindungen, III regionale Verbindungen, IV flächenerschließende Verbindungen
- **Z143:** überregionale und regionale Verbindungen sind auch in Schwachverkehrszeiten zu bedienen. In den ländlichen Teilräumen soll eine Sicherstellung der Mindestbedienung angestrebt werden.
- **Z144:** großräumige Schienenverbindungen (Kategorie I) sind u. a. Köln-Rhein/ Main mit Bahnhof Montabaur und weiter Richtung Mainz/ Wiesbaden

In der Praxis bedeutet dies, dass bei entsprechenden Neuausweisungen im Rahmen der Bauleitplanung (Flächennutzungspläne der Verbandsgemeinden, Bebauungspläne der Städte und Ortsgemeinden) die Belange des ÖPNV in die Überlegungen einbezogen werden müssen (Integrierte Stadtentwicklung und Verkehrsplanung).

2.2.2 Regionaler Raumordnungsplan (2017)

Folgende konkrete Festlegungen zur ÖPNV-Entwicklung sind im Regionalen Raumordnungsplan von 2017 der Planungsgemeinschaft Mittelrhein/ Westerwald im Kapitel „Verkehr und Mobilität“ definiert:

Tabelle 1: Festlegungen Regionaler Raumordnungsplan (2017)

Anbindung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Anbindung u. a. durch attraktive Bedienung des ICE-Bahnhofs Montabaur
Gestaltung des Verkehrsnetzes	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen der Region ■ Erreichung von Einrichtungen (z. B. Bildungseinrichtungen) im zumutbaren Zeitaufwand ■ Begünstigung der Austauschfunktion zwischen Räumen und Zentralen Orten bzw. der Versorgungsfunktion der Zentralen Orte
<p>Ziel 123: ÖPNV ist in ländlichen Teilräumen mit dispersen Siedlungsstrukturen und in verdichteten Bereichen mit dispersen Siedlungsstrukturen aufgrund der Gewährleistung der Daseinsvorsorge aufrecht zu erhalten</p>	

Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs sollen sich an den Kategorien des LEP sowie der funktionalen Gliederung orientieren
Straßenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Benennung von konkreten regionalen Straßenplanungen, z. B. Ortsumgehung in Rennerod
Güterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weiterentwicklung des Güterverkehrs und leistungsfähige Anbindung an Wirtschaftsstandorte
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau der Radwegenetze, insbesondere im Bereich der Radfernwege sowie im regionalen Radwegenetz; Berücksichtigung des täglichen Radverkehrs sowie des Radwanderns

2.2.3 Umweltbericht des Westerwaldkreises

Im Umweltbericht des Westerwaldkreises wird hinsichtlich der Gestaltung des ÖPNV keine konkrete Aussage getroffen. Es wird jedoch auf den Immissionsschutz und der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich der Grenzwerte von Luftschadstoffen hingewiesen. Dies betrifft hinsichtlich der Fortschreibung des NVPs auch die Berücksichtigung aktueller Fahrzeugstandards und die Einhaltung der aktuellen Abgasnormen.

2.2.4 SPNV-Planungen des Landes Rheinland-Pfalz

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird im Land Rheinland-Pfalz durch die Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Süd sowie dem Verkehrsministerium organisiert. Mit dem Projekt **Rheinland-Pfalz-Takt 2015** legen die genannten Aufgabenträger Leitlinien zur Gestaltung und Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere im landesweiten Netz der Regionalbahn, fest. Zu den einzelnen Bausteinen der Ausgestaltung zählen:

- Schaffung neuer Verbindungen (RE, RB) und darauf abgestimmte Buslinien
- Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken, um Regionen an das Netz des öffentlichen Verkehrs anzuschließen
- Schaffung von attraktiven Umsteigepunkten zwischen Schiene und Bus in Form von Bahnhofserneuerung unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit sowie Gestaltung des Bahnhofsumfeldes (z. B. durch Einrichtung von P+R-Anlagen)
- Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Vergabe von Schienenstrecken in europaweiten Ausschreibungen
- Verfolgung festgelegter Qualitätskriterien und definierter Angebotsstandards, welche als Anforderungen in den Ausschreibungen geregelt und überprüft werden
- Steigerung der Serviceleistungen

2.2.5 ÖPNV-Konzept Nord (2017)

Das ÖPNV-Konzept Nord ist ein Gemeinschaftsprojekt des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz sowie der Verkehrsverbände VRT und VRM. Ziel des Konzeptes ist es, den Auswirkungen des demografischen Wandels entgegenzuwirken und das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum sicherzustellen. Dabei liegt der Schwerpunkt des Konzeptes auf eine ganzheitliche Vernetzung des Siedlungsraumes und der Mobilitätsangebote. Dies soll anhand der Neustrukturierung des Liniennetzes im ÖPNV in Form von Linienbündel sowie dem Ausbau von alternativen Mobilitätsformen, wie z. B. bedarfsorientierten Angeboten, erfolgen. Für die konkrete Ausgestaltung des Angebotes wurden folgende planerische Leitgedanken formuliert:

- Neukonzeption des ÖPNV-Angebotes, wobei die Planungen verkehrsneutral erfolgen sollen
- Berücksichtigung von verkehrlichen und wirtschaftlichen Belangen
- grundsätzlich hierarchischer Netzaufbau
- vollumfängliche Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr
- Ausbau von bedarfsorientierten Systemen
- Ermöglichung von Anschlussketten durch einheitliche Linienwege und symmetrische Konzipierung von vertakteten Linien
- Intensivierung von Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln
- Basis für die weiterführende Planung stellen die Planungen zum „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ dar
- Vermeidung von Parallelverkehren
- Verbesserte Anbindung an touristische und wichtige Ziele in den größeren Städten
- Prüfung von neuen Angeboten, Infrastrukturmaßnahmen oder Änderungen verkehrsrechtlicher Regelungen
- Überprüfung der Lage von Haltestellen im Hinblick auf neu entstehende Wohn- und Gewerbegebiete

Im Rahmen der hierarchischen Angebotskonzeption werden regionsübergreifende Linien als Hauptlinien festgelegt. Für den Westerwaldkreis sind die folgenden Linien benannt:

Tabelle 2: Hauptlinien Westerwaldkreis

Liniennr.	Linienverlauf	Angebotstyp
270	Betzdorf – Steineroth – Molzhain – Kausen – Elkenroth – Neunkhausen – Mörlen – Nauroth – Luckenbach – Atzelgift – Streithausen – Nister – Hachenburg	regional
410	Hachenburg – Merkelbach – Wied – Höchstenbach – Mündersbach – Herschbach – Rückeroth – Goddert – Selters – Nordhofen – Vielbach – Mogendorf – Siershahn – Wirges – Montabaur	regional

425	Selters – Krümmel – Marienrachdorf – Marienhausen – Maroth – Dierdorf (– Brückenrachdorf)	lokal
430	Montabaur – Elgendorf – Dernbach – Wirges – Siershahn – Ebernhahn – Ransbach-Baumbach – Hilgert – Höhr-Grenzhausen – Weitersburg – Vallendar – Urbar – Ehrenbreitstein – Koblenz	regional
431	Höhr-Grenzhausen – Vallendar	lokal
440	Bad Marienberg – Zinhain – Hardt – Unnau – Korb	lokal
460	Westerburg – Guckheim – Herschbach – Meudt – Boden – Montabaur – Neuhäusel – Immendorf – Arenberg – Niederberg – Ehrenbreitstein – Koblenz	regional
466	Koblenz – Neuhäusel – Montabaur – Westerburg	regional
470	Bad Marienberg – Langenbach – Hahn – Dreisbach – Höhn – Ailertchen – Halbs – Hergenroth – Westerburg	regional
480	Mademühlen – Rehe – Homberg – Waigandshain – Emmerichenhain – Rennerod – Hellenhahn-Schellenberg – Pottum – Stahlhofen – Hergenroth - Westerburg	regional
491/492	Herschbach/OWW – Hundsangen – Hadamar	lokal

Neben der planerischen Festlegung eines Hauptliniennetzes ist darüber hinaus ein Ergänzungsliniennetz angedacht. Für den Westerwaldkreis werden 78 Linien beschrieben, welche diesem Netz angehören. Von den genannten Linien sind zudem zwei Hauptlinien (Linie 425 und Linie 440) mit enthalten.

Zum anderen ist die Ausweisung von Linienbündel in dem ÖPNV-Konzept Nord beabsichtigt, wobei für den Westerwaldkreis vier ausgewiesen sind:

- Hoher Westerwald
- Kannenbäckerland
- Südlicher Westerwald
- Unterwesterwald

2.2.6 Nahverkehrsplan Westerwaldkreis 1997 und dessen Teilfortschreibungen

Für den Westerwaldkreis wurden im Nahverkehrsplan 1997 vor allem das Basisangebot sowie die allgemeine Unübersichtlichkeit des bestehenden ÖPNV-Angebotes sowie die starke Ausrichtung auf den Schülerverkehr als defizitär eingeschätzt. Ziel des Nahverkehrsplans ist die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV anzustreben und zeitgleich Maßnahmen zu definieren, welche die Nutzung des MIV reduzieren. Infolgedessen wurden die folgenden planerischen Leitlinien formuliert:

- Sicherstellung einer Mindestbedienung

- Aufbau einer dreistufigen Netzhierarchie
- Nutzung des Optimierungspotenzials für Netz und Fahrplan unter Berücksichtigung des Eigenwirtschaftlichkeitsprinzips
- Ausbau der Verbindungen zwischen den zentralen Orten der Verbandsgemeinde und weiteren wichtigen Einrichtungen sowie Verbesserung der Anbindung zu Zentren in benachbarten Landkreisen durch Einrichtung von Direktverbindungen
- Sicherung und Stärkung vorhandener SPNV-Strecken, u.a. durch Verbesserung der Umsteigesituation sowie Reduktion von Bus-Parallelverkehren
- Bündelung von ÖPNV-Angeboten an Knotenpunkten

In der ersten Teilfortschreibung des NVPs 2002 wird darauf verwiesen, dass durch die Einrichtung des ICE-Bahnhof Montabaur die verkehrliche Entwicklung auf die ÖPNV- sowie SPNV-Anbindung des Bahnhofes liegt. Folglich ist die Stärkung des Bahnhofs als regionalen Verknüpfungspunkt im ÖPNV-Netz anzustreben. Darüber hinaus soll weiterhin die ÖPNV-Finanzierung im Westerwaldkreis durch eigenwirtschaftliche Betriebe sichergestellt werden.

In der Fortschreibung des NVPs aus 2006 liegt der Fokus auf ergänzende Maßnahmen im Hinblick auf die demographischen Entwicklungen. Der Grundsatz der ÖPNV-Ausgestaltung bleibt weiterhin die Aufrechterhaltung der Eigenwirtschaftlichkeit. Im Zuge sinkender Zahlen von Schülerinnen und Schüler und der starken Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes auf den Schülerverkehr kann dies nur dauerhaft gewährleistet werden, sofern eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für weitere Zielgruppen angestrebt wird. Es soll ein ÖPNV-Angebot für Nutzergruppen fernab von Schülerinnen und Schüler, z. B. Berufspendler oder für den Freizeitverkehr, konzipiert werden. Es sollen insbesondere Maßnahmen in den folgenden Teilbereichen verfolgt werden:

- Verbesserung des Bedienungsangebotes (z. B. Einrichtung von bedarfsgesteuerten Angeboten)
- Verbesserung von Information und Service
- Verbesserung der sozialen Sicherheit/ Barrierefreiheit
- Verbesserung des Images und des Erscheinungsbildes des ÖPNV

Eine konkrete Maßnahmen-Bilanzierung des Nahverkehrsplans 1997 und dessen Teilfortschreibungen befindet sich im Kapitel 3.2 Bestandsaufnahme des Verkehrssystems.

2.2.7 Politische Zielsetzungen des Westerwaldkreises zur Nahverkehrsplanung

Leitlinien der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises (Beschluss Kreistag Juni 2017)

Grundlegende Rahmenbedingungen und Vorgaben für die Weiterentwicklung des Westerwaldkreises lassen sich aus den Leitlinien der Kreisverwaltung ableiten. Grundsätzlich sollen alle Teilräume gleichwertig entwickelt werden, wobei bestehende Wachstumsimpulse, die sich unter anderem aus der Lage des Kreises zwischen den Ballungsräumen Frankfurt/Main und Köln/ Bonn sowie durch den ICE-Fernbahnhof Montabaur ergeben, zu nutzen gilt. Infolgedessen wird eine gute verkehrliche Anbindung des Kreises sowie die Verbindung zwischen den Zentren als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt, während

Kooperationen mit benachbarten Gebietskörperschaften sowie lokalen Infrastrukturbetrieben anzustreben sind. Dies soll auch unter touristischen Gesichtspunkten verfolgt werden, um bestehende Angebote zu sichern und weiterzuentwickeln. Bestehende Einrichtungen und touristische Schwerpunkte sind zur Schaffung der Dachmarke „Westerwald“ miteinander zu verbinden. Maßgeblich wird die umfassende Erschließung des Naherholungsraumes zur Nutzung der touristischen Potenziale unter Berücksichtigung der Anforderungen von bestimmten Nutzergruppen (z. B. Wander- bzw. Radtouristen) in Rahmen der Kreisentwicklung verfolgt.

Bei allen Aspekten ist zudem die Barrierefreiheit hinsichtlich der gleichberechtigten und selbstbestimmten Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigung zu berücksichtigen.

Vorgaben und Rahmenbedingungen zur Fortschreibung des NVP des Westerwaldkreises (Beschluss Kreistag September 2018)

Vom Westerwaldkreis wurden auf Grundlage des § 8 NVG des Landes Rheinland-Pfalz Vorgaben zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan formuliert. Die Vorgaben und Rahmenbedingungen sind Grundlage der Kapitel 1.2 Grundlegende Anforderungen an die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Westerwaldkreis sowie Kapitel 4.1 Leitbild der Nahverkehrsplanung im Westerwaldkreis.

Hierbei eine Übersicht über die Vorgaben und Rahmenbedingungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

Tabelle 3: Verkehrspolitische Rahmenbedingungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

<p>Verkehrspolitische Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ langfristiges Ziel ist die Erhaltung einer bedarfsgerechten Grundversorgung insbesondere an den Werktagen ■ ÖPNV stellt aufgrund der Wirtschaftlichkeit kein Konkurrenz-System zum MIV dar ■ Einhaltung von gesetzlichen Bestimmungen über Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sowie spezifischen Nutzergruppen (z. B. Familien mit Kindern) ■ besondere Berücksichtigung von aufkommensstarken Zielgruppen (Berufs- und Ausbildungsverkehr) ■ Ausgestaltung des bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes obliegt sowohl der Verantwortung des gesetzlichen Aufgabenträgers sowie der Mitverantwortung der lokalen Akteure und Bürgerinnen und Bürger ■ Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit bestehender und zukünftiger ÖPNV-Angebote ■ Bildung von Linienbündel (u. a. auch unter Einbeziehung von Linien aus benachbarten Kreisen)
<p>Tarif</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ im Kreisgebiet Gültigkeit des Gemeinschaftstarifes des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) ■ Unterstützung von Ausweitung bestehender zielgruppenorientierter Tarifangebote (z. B. Seniorenticket)
<p>Liniennetz</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Orientierung an hierarchischen Strukturen: Vorrang hat die Anbindung der Gemeinden an die zentralen Orte oder an Orte mit Einrichtungen zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie touristische Schwerpunkte

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei übergeordneten Planungen, sowohl durch Straßenbaulastträger und Träger der Bauleitplanung
Angebot	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhaltung der vorhandenen Unternehmerstruktur im ÖPNV ■ Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung orientiert sich an Einhaltung der übrigen verkehrspolitischen Ziele ■ Angebot richtet sich nach dem Bedarf; Ausweitung ist möglich, solange Eigenwirtschaftlichkeit des Angebotes gegeben ist ■ On-demand-Verkehre können in Schwachverkehrszeiten das Grundangebot aufrechterhalten ■ Nettovertrag hat Vorrang vor Bruttovertrag
Formen alternativer Verkehrsandienung	<ul style="list-style-type: none"> ■ ergänzende Bedienformen können errichtet und erhalten werden; Vorrang hat jedoch das bestehende ÖPNV-Angebot ■ Vermeidung von Parallelbetrieben ■ Ermöglichung regionaler Mitfahrzentralen
Vertriebssysteme	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhalt bestehender Verkaufsstellen inklusive Erweiterung mit online-gestützten Tickets ■ verständliche und einfache Informationsbereitstellung sowie Berücksichtigung des barrierefreien Zugangs
Bauliche Gestaltung und Ausgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und Zeitrahmen ■ Berücksichtigung der Anforderungen von spezifischen Nutzergruppen sowie Ermöglichung von multimodalem Mobilitätsverhalten
Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ lediglich Anwendung im städtischen Bereich denkbar
Fahrzeugstandard	<ul style="list-style-type: none"> ■ Orientierung an rechtlichen Rahmenbedingungen, topografischen Gegebenheiten und Möglichkeiten der vorhandenen Unternehmen ■ Vorrang hat die Fahrgastsicherheit
Einhaltung Tarifreue	<ul style="list-style-type: none"> ■ erfolgt gemäß Landestarifreuegesetz

2.2.8 Kommunale Verkehrsentwicklungspläne

Unter kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) sind Rahmenpläne für die zukünftige Verkehrsentwicklung zu verstehen. Sie werden von Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden, Kreise) aufgestellt, um grundsätzlich

- die aktuelle Situation im Verkehrsnetz zu erfassen
- Perspektiven für die weitere Verkehrsentwicklung aufzuzeigen,

sowie konkret

- Problempunkte zu ermitteln und
- Lösungsansätze zu erarbeiten

Verkehrsentwicklungspläne bilden somit die Grundlage für weitere Detailplanungen. Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans ist es zudem, die verschiedenen Verkehrsträger gemeinsam zu betrachten und

dadurch Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufzuzeigen
(= integrierter Ansatz).

Die Verkehrsentwicklungspläne von Städten und Gemeinden im Westerwaldkreis sowie andere aktuelle Pläne im Bereich Verkehr werden berücksichtigt.

2.2.9 Nahverkehrspläne der Nachbargaufgabenträger

In den Nahverkehrsplänen der Nachbarlandkreise Altenkirchen, Neuwied, Mayen-Koblenz und Rhein-Lahn-Kreis finden sich keine Aussagen mit unmittelbarem Bezug zum ÖPNV-Angebot des Westerwaldkreises wieder.

Nahverkehrsplan Stadt Koblenz (2018)

Die Stadt Koblenz weist eine große Bedeutung als Arbeitsplatzstandort für die Bevölkerung aus dem Westerwaldkreis auf: +4.019 Einpendler (vgl. S. 37). Regionalbuslinien bzw. Überlandverkehre, u. a. Linien in und aus Richtung Westerwald ergänzen das städtische ÖPNV-Angebot. Stadtgrenzen-überschreitende Linien sind:

Tabelle 4: Stadtgrenzen-überschreitenden Linien Koblenz

Liniennummer	Fahrtweg	Aufgabenträger
437 (ehem. L 7)	Vallendar-Höhr Grenzhausen	Westerwaldkreis
116 A	Koblenz-Montabaur-Westerburg-Rennerod/ Bad Marienberg	Westerwaldkreis
160 A	Hachenburg-Marienhäuser-Dierdorf-Koblenz	Kreis Neuwied
319	Siershahn-Haiderbach/Ransbach-Höhr Grenzhausen-Koblenz/Neuwied	Westerwaldkreis
460/ N11	Koblenz-Montabaur	Westerwaldkreis
485	Koblenz-Weitersburg-Höhr Grenzhausen-Wirges-Siershahn	Westerwaldkreis

Nahverkehrsplan Siegen-Wittgenstein (NRW) (2016)

Es bestehen in den Übergangsbereichen zu den angrenzenden Landkreisen (z. B. Westerwaldkreis) Vereinbarungen zur Tarifierung.

Nahverkehrsplans (NVP) Lahn-Dill-Kreis (HE) (2020)

- Zwischen den Gemeinden Herborn und Rennerod wurde eine „Schnell“-Busverbindung auf den Linien 520 und 521 umgesetzt.

Nahverkehrsplans (NVP) Limburg-Weilburg (HE) (2014)

- Überführung der planerischen Zuständigkeit für die Linie LM-11 mit der Relation Limburg-Elz-Hundsangen-Salz nach Rheinland-Pfalz

- Limburg dient als Ausgangspunkt für zwei Regionalbahnstrecken in den Westerwaldkreis (Ober- und Unterwesterwaldbahn)
- Die Oberwesterwaldbahn (RB90) weist ein großes Fahrgastpotenzial sowie eine Nutzungsrate auf. Es wird daher empfohlen, die Attraktivität der Strecke durch eine Fahrplanoptimierung zu fördern.
- Bei der Unterwesterwaldbahn (RB29) liegt der Bedienungsschwerpunkt im Westerwaldkreis. Aufgrund geringer Fahrgastnachfrage auf Seiten des Kreises Limburg-Weilburg wurde eine Umstellung auf den Busbetrieb in Erwägung gezogen. Es erfolgt jedoch die Neuvergabe der SPNV-Leistung bis zum Jahr 2030.
- Im NVP des Kreises Limburg-Weilburg ist das Nicht-Vorhandensein eines Übergangstarifes zwischen dem Westerwaldkreis und dem Rhein-Main-Verkehrs-Tarif (RMV) angemerkt. Im Zuge der Tarifgebietserweiterung des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) im Januar 2017 ist der Westerwaldkreis dem VRM-Tarifgebiet beigetreten, sodass ein Übergangstarif zu den benachbarten hessischen Gemeinden vorliegt.

2.3 Organisationsstruktur und Finanzierung

2.3.1 Aufgabenträgerschaft

Die ausreichende Bedienung der Bevölkerungen mit dem ÖPNV stellt nach § 1 Absatz 2 Satz 1 NVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Der ÖPNV soll im Rahmen eines flächendeckenden, integrierten, vernetzten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiges, attraktives, umweltfreundliches, barrierefreies und zukunftsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen, das gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Landesgebiet unterstützt. Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Sie erfüllen diese Aufgabe als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit.

Um eine enge Kooperation und einen einheitlichen ÖPNV-Tarif anbieten zu können, haben die Aufgabenträger Landkreise Altenkirchen, Ahrweiler, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück, Rhein-Lahn, Westerwaldkreis sowie die kreisfreie Stadt Koblenz im Jahr 1996 den Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM), als reiner Tarifverbund ohne bestellende Funktion gegründet.

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV im Westerwaldkreis übernehmen

- das Land Rheinland-Pfalz für den Bahn-Verkehr und Busverkehre mit „schienenähnlichen Verknüpfungsaufgaben“ (Regio-Buslinien), vertreten durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) und
- der Westerwaldkreis für den Busverkehr innerhalb des Landkreises.

2.3.2 Finanzierung des ÖPNV im Westerwaldkreis

Dem Westerwaldkreis stehen zur Finanzierung des ÖPNV nach den §§ 10, Abs. 1 pauschale Finanzzuweisungen von jährlich 1,02 EUR je Einwohner bzw. mind. 102.258,37 EUR zur Verfügung, die die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV vom Land Rheinland-Pfalz erhalten. Hinzukommen:

- Fahrgelderlöse aus frei verkauften Fahrscheinen,
- Fahrgelderlöse aus Schülerzeitkarten,
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der §§ 148ff. SGB IX für Freifahrten für Schwerbehinderte,
- Erlöse nach §45a PBefG (Ausgleich im Ausbildungsverkehr)...

...die als Einnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen fließen.

Neben wenigen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen – mit Finanzierung durch den Kreis - gibt es im Westerwaldkreis mehrheitlich Verkehrsleistungen, die eigenwirtschaftlich, also ohne die zusätzliche Ausgleichsleistung des Kreises betrieben werden.

Im Rahmen aktueller Vergabeverfahren wird zwischen unterschiedlichen Vertragstypen zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger hinsichtlich der Verteilung des wirtschaftlichen Risikos unterschieden: Nettovertrag, Bruttovertrag und Mischvertrag⁵.

- **Nettovertrag:** Das Verkehrsunternehmen erhält einen feststehenden Betrag für die Leistungserbringung, zusätzlich verbleiben die Fahrgeldeinnahmen beim Verkehrsunternehmen. Entsprechend trägt das Verkehrsunternehmen das Einnahmerisiko, da höhere Fahrgeldeinnahmen als kalkuliert beim Unternehmen bleiben.
- **Bruttovertrag:** Das Verkehrsunternehmen erhält einen fixen Preis für die Leistungserbringung, die Fahrgeldeinnahmen werden dem Preis gegengerechnet.
- **Mischvertrag:** Über die Implementierung von Anreizinstrumenten werden die Verkehrsunternehmen zur Attraktivierung ihrer Angebote angeregt. Häufige Grundlage ist ein Brutto-Vertrag, über zusätzliche Klauseln werden finanzielle Anreize zur Partizipation an höheren Fahrgeldeinnahmen und mögliche Erlösrisiken verteilt.

2.3.3 Konzessionen

Die Linienverkehre im Westerwaldkreis werden aktuell durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM) in der Regel für die Dauer von maximal zehn Jahren, ohne Vergabeverfahren auf Antrag der jeweiligen Verkehrsunternehmen, konzessioniert. Bei sogenannten „konkurrenzierenden, eigenwirtschaftlichen Anträgen“ entscheidet das LBM (i.d.R. zu Gunsten des besseren Verkehrsangebots).

Ein Linienbündelungskonzept mit Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten liegt aktuell nicht vor, jedoch ein Entwurf der Linienbündelung im Rahmen des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord.

Sofern einzelne Linienangebote nicht (mehr) Eigenwirtschaftlich durchgeführt werden können, hat der Westerwaldkreis als Aufgabenträger frühzeitig ein Vergabeverfahren einzuleiten.

5 IHK Stuttgart (2013): Der neue Rechtsrahmen für den Busverkehr. Chancen für den Mittelstand. Stuttgart.

2.3.4 Investitionsförderung

Das Land Rheinland-Pfalz stellt gemäß NVG Zuwendungen für den ÖPNV zur Verfügung. Hierzu gehören nach § 16 Abs. 12 Förderungen

- für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs,
- für Projekte zur Verbesserung des Qualitätsstandards von rollendem Material, insbesondere im Bereich der Antriebstechnik,
- für Projekte im Bereich der Innovation, für die Durchführung von Verkehrsmodellen und für die Erprobung neuer Verkehrstechniken und Verkehrssysteme sowie
- für die Entwicklung und Einführung von aufgabenträgerübergreifenden Systemen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Einzelheiten der Förderung werden durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für das Kommunalrecht und die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium durch Verwaltungsvorschrift geregelt.

2.4 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen

Im Sinne eines sozial nachhaltigen Mobilitätsangebots soll sich die Gestaltung des ÖPNV an den Mobilitätsbedürfnissen der (potenziellen) Fahrgäste orientieren. Dabei sind die Ansprüche der Fahrgäste durchaus nicht homogen.

2.4.1 Personengruppen im ÖPNV

Im Folgenden werden relevante ÖPNV-Zielgruppen nach verschiedenen Kriterien beschrieben, differenziert z. B. nach ihren soziodemografischen und Mobilitäts-Kenngrößen, typischen Räumen und Zeiten ihrer Mobilität sowie Anforderungen und Erwartungen an den ÖPNV.

- Berufstätige und Pendler als Personen mit stark habitualisierten arbeitstäglichen Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort
- Freizeit- und Gelegenheitsnutzer
- ÖPNV-Unkundige, die den ÖPNV aus unterschiedlichen Gründen nie oder nur selten nutzen
- Fahrgäste, die größere Einrichtungen, die ein nennenswertes Verkehrsaufkommen von Beschäftigten, Kunden und Besuchern mit sich bringen, besuchen.
- Kinder und Jugendliche
- Eltern in der Familienphase, die sich vorwiegend um kleine Kinder kümmern oder Personen, die sich um ältere Familienangehörige kümmern
- Ältere Menschen
- Mobilitätseingeschränkte im Sinne von Personen, die aufgrund ihrer körperlichen Fähigkeiten oder aufgrund anderer Umstände (Mitführen von Gepäck, Kinderwagen etc.) in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind
- Personen, die nichtdeutscher Herkunft sind (Sprachbarrieren, kulturelle Unterschiede)

Die summarische Betrachtung erfordert Vereinfachungen und Verallgemeinerungen. Es ist nicht Sinn der Zielgruppenbetrachtung, einzelnen Personen, die sich einer der Gruppen zuordnen lassen, immer sämtliche Eigenschaften dieser Gruppe zuzuschreiben. Das Zielgruppensystem ist nicht geschlossen, d. h. es ist nicht jede natürliche Person nur einer Gruppe zuzuordnen; vielmehr werden die Zielgruppen nach typischen Situationen beschrieben, von denen mehrere zugleich auf ein und dieselbe Person zutreffen können. Im Folgenden werden die wesentlichen Anforderungen verschiedener Zielgruppen, unterschieden nach dem Kriterium Alter, an den ÖPNV dargestellt. Dabei werden neben den reinen Anforderungen an das Bedienungsangebot auch weitere spezifische Aspekte, wie z. B. die Beförderungsqualität und Fahrgastinformation, betrachtet.

SchülerInnen (6- bis 18-jährige)

Diese Zielgruppe teilt sich in SchülerInnen bis einschließlich Sekundarstufe 1 (Beförderungs- bzw. Kostenübernahmepflichten des Aufgabenträgers gemäß Schulgesetz) und SchülerInnen der Sekundarstufe 2 für die lediglich eine einkommensabhängige Kostenübernahmepflicht besteht. Diese Kostenübernahme entfällt ab dem 16. Lebensjahr, was in einer starken Tendenz in Richtung des IV (motorisierte Zweiradnutzung, Frühführerschein etc.) und damit zu einer "ÖPNV-Entwöhnung" resultiert.

- Hoher Beförderungsbedarf zu bestimmten Zeiten
- Aufgrund schulgesetzlicher Rahmenbedingungen in Form der freien Schulwahl sind Schülerströme stärker aufgespaltet und schlechter planbar
- Nachfragespitze in der morgendlichen Hauptverkehrszeit
- Fahrten am Mittag/Nachmittag werden sich im Zuge der weiteren Einrichtung von Ganztageschulen weiter zum Nachmittag verschieben und sich vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Schulformen weiter ausdifferenzieren (Schulschluss nach der sechsten, siebten, achten oder zehnten Stunde bei unterschiedlichen Anfangs- und Endzeiten).
- Ggf. abweichende Linienführung und Zeitlage ggü. der normalen Taktfahrten notwendig
- Zu den relevanten Zeiten ist hohes Platzangebot in den Fahrzeugen notwendig
- Sicherheitsaspekt auf der gesamten Wegekette von hoher Bedeutung
- i. d. R. keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Hochmobile Altersgruppe (19- bis 25-jährige)

- Nutzung des ÖPNV für alle Wegezwecke
- Hohe Flexibilität des ÖPNV von Vorteil
- i. d. R. keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung
- kurze Reisezeiten und dichte Bedienungshäufigkeit für diese Gruppe von besonderer Bedeutung
- Hohe Bedeutung des Abend-/ Nachtverkehrs sowie des Wochenendverkehrs

Berufstätige Bevölkerung (26- bis 60-jährige)

- Beförderungsbedarf überwiegend in den Hauptverkehrszeiten, zum Teil aber auch hohe Bedeutung des Abend-/ Nachtverkehrs sowie des Wochenendverkehrs
- Möglichst schnelle und direkte Verbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsort
- Gute Lage der Haltestelle am Arbeitsort (idealerweise räumlich näher als PKW-Stellplätze)
- Zunehmende Flexibilisierung der Arbeitszeiten fordern auch flexiblere ÖPNV-Angebote

SeniorInnen (über 60-jährige)

Mobile SeniorInnen

- Hohe Flexibilität des ÖPNV (Freizeit- und Versorgungswege)
- Bedeutung des Abend-/ Nacht- sowie des Wochenendverkehrs
- Sitzplatzverfügbarkeit in den Fahrzeugen
- Sicherheitsempfinden (z. B. wenig Werbung an Fensterscheiben, Hilfsbereitschaft der Fahrer)

Mobilitätseingeschränkte SeniorInnen/Hochbetagte

- i. d. R. notwendige Versorgungswege
- ÖPNV-Angebote auch im Nahbereich
- Barrierefreie Haltestellen (mit Witterungsschutz und Sitzplatzangebot in Einstiegsrichtung)
- Barrierefreie Fahrzeuge
- Sitzplatzverfügbarkeit in den Fahrzeugen
- Einfache und verständliche Fahrgastinformation in entsprechender Schriftgröße
- Leicht verständliche Vertriebswege der Fahrscheine, um kein Zugangshemmnis aufzubauen (trifft ebenfalls für alle anderen Gruppen zu)
- Sicherheitsempfinden (z. B. wenig Werbung an Fensterscheiben, ausreichende Beleuchtung, Hilfsbereitschaft der Fahrer)

Weitere wichtige Anforderungen spezifischer Nutzergruppen sind u. a.:

- Sicherheit: Beleuchtung von Haltestellen, einsehbare Zuwege etc. → alle Fahrgastgruppen und gesteigerte Bedeutung für Frauen und Kinder
- Informationen: deutliche Fahrgastinformationen, Hinweise und Anleitungen → Freizeit- und Gelegenheitsnutzer, ÖPNV-Unkundige
- Informationen: Mehrsprachigkeit der Hinweise → Personen ohne Deutschkenntnisse

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Festlegungen gemäß Behindertengleichstellungsgesetz und Personenbeförderungsgesetz sind im ÖPNV insbesondere die Ansprüche von Nutzerinnen und Nutzern, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, in besonderer Art und Weise zu berücksichtigen.

2.4.2 Ansprüche von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung des Westerwaldkreises ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Aufgrund der höheren Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit, wie sie im PBefG formuliert werden, fällt der Betrachtung der Gruppe der Personen mit Mobilitätseinschränkungen eine hohe Bedeutung zu. Der Bereich der Mobilitätseinschränkungen kann u. a. wie nachfolgend unterteilt werden:

- Personen mit Behinderung (z. B. Einschränkung des Seh-, Hörvermögens, Gehbehinderung, Sitzen im Rollstuhl, Einschränkung kognitiver Fähigkeiten)
- Schwangere, Personen mit Kinderwagen bzw. schwerem Gepäck
- ältere und gebrechliche Personen, körperlich eingeschränkte Personen,
- Personen mit kurzzeitiger Einschränkung (kurzzeitig Unfallgeschädigte oder Kranke).

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe der barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums umso notwendiger und die Beachtung der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger.

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, im Einzelnen sogar gegensätzlich, sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezifisches Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen ausgerichtet werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt⁶. Eine weitere Dimension der Barrierefreiheit, die insbesondere die Netzgestaltung betrifft, ergibt sich über die Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit durch die Verfügbarkeit eines möglichst lückenlosen ÖPNV-Angebotes als Grundvoraussetzung für dessen Nutzbarkeit. Vor diesem Hintergrund bildet die Schließung von Lücken im ÖPNV-Netz einen wichtigen Grundstein für ein barrierefreies Verkehrssystem.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ vereinbar sind.

⁶ Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Tabelle 5: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ⁷	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ^{8,9}
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie¹⁰ sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante ■ niveaugleicher, nahezu spaltfreier¹⁰ sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie¹⁰ sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug ■ Haltestangen und -griffe im gesamten Fahrzeug ■ rutschfeste/rutschhemmende Oberflächen ■ ausreichende Bewegungsräume an Haltestellen und in Fahrzeugen ■ ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/ Abgangswege ■ sichere Abstellflächen für Hilfsmittel oder Kinderwagen in den Fahrzeugen ■ Erreichbarkeit der Haltewunschtaaste im Sitzen
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ visuell und taktil kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente ■ visuelle und taktile Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. aufgrund der Haltestellen- und Bahnsteigmöblierung) ■ durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante ■ Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren ■ Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit ■ Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit von Informationen (stets Zwei-Sinne-Prinzip) ■ Hinreichendes Angebot an Grundinformationen (stets im Zwei-Sinne-Prinzip)
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) ■ niveaugleicher, nahezu spaltfreier¹⁰ sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug

7 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

8 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

9 FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011

10 Die Anforderungen bedeuten konkret für die Planung von Haltestellen, die Ein- und Ausstiegssituation so zu verbessern, dass die Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante Fahrzeugboden (fast) niveau-gleich, mindestens aber unter 5 cm bleibt. Dies erlaubt Rollstuhlfahrern den Einstieg ohne fremde Hilfe vorzunehmen, im Sinne einer selbstbestimmten Lebensführung. Der Abstand zum Fahrzeug (Spaltbreite) soll ebenfalls maximal 5 cm betragen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ⁷	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ^{8,9}
	<ul style="list-style-type: none"> ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie¹⁰ und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster ■ niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug ■ ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) ■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik ■ leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) ■ ausreichende Durchfahrtsbreiten ■ horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen ■ Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) ■ Höhe der Anbringung von Informationsmedien z. B. Fahrplan
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) ■ visuell wahrnehmbare Warnhinweise ■ transparente Trennflächen, verglaste Aufzüge
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) ■ Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit ■ nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten ■ Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) ■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. ■ Erreichbarkeit der Haltewunschtaaste im Sitzen
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) ■ Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen ■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten ■ Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten ■ Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) ■ Höhe der Anbringung von Informationsmedien z. B. Fahrplan
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Haltestellen und Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ⁷	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ^{8 9}
	<ul style="list-style-type: none"> ■ ausreichende Bewegungsflächen¹¹ ■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. ■ einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen¹²)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ ausreichend breite Bewegungsflächen ■ zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) ■ Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. ■ einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) ■ standardisierte Informationen (Piktogramme) ■ leichtverständliche Sprache

11 Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

12 Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

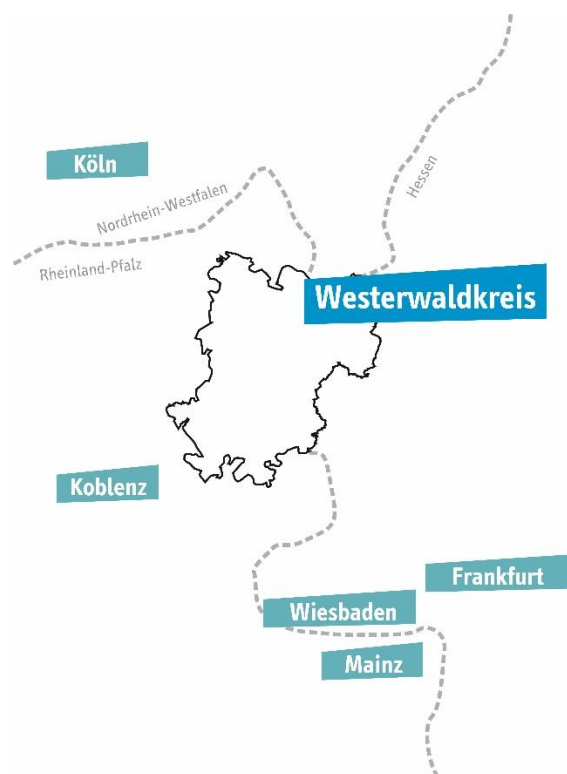
3 Strukturanalyse des Untersuchungsraumes

3.1 Raumstrukturanalyse

3.1.1 Raumstruktureller Überblick

Der Westerwaldkreis befindet sich im nördlichen Rheinland-Pfalz im Dreiländereck mit Hessen und Nordrhein-Westfalen. Nördlich grenzt er an den Kreis Siegen-Wittgenstein (Nordrhein-Westfalen) sowie im Osten bzw. Südosten an die hessischen Landkreise Lahn-Dill-Kreis sowie Limburg-Weilburg. Das im Südwesten angrenzende Oberzentrum Koblenz weist für den Landkreis eine hohe Bedeutung auf. Darüber hinaus liegt der Westerwaldkreis auf halber Strecke im erweiterten Einzugsbereich den beiden Metropolregionen Rhein-Ruhr und Frankfurt/ Rhein-Main.

Abbildung 1: räumliche Einordnung Untersuchungsgebiet



Der Westerwaldkreis umfasst eine Fläche von rund 989 qkm mit 192 Gemeinden, welche 10 Verbandsgemeinden bilden. Neben dem Kreisverwaltungssitz Montabaur verfügt der Landkreis über sechs Mittel- und fünf Grundzentren¹³. Mit einer Einwohnerzahl von 201.039 Einwohnern und einer Einwohnerdichte von 203 Einwohner/ qkm (Stand Dezember 2017) weist der Westerwaldkreis eine eher niedrige Bevölkerungszahl und -dichte auf. Auf einen raumstrukturellen Unterschied verweist der Landesentwicklungsplan (LEP): Während der Norden um Westerburg und Hachenburg als ländlich

13 Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019): Mein Kreis, meine kreisfreie Stadt. Westerwaldkreis [online]. Quelle: <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=101&l=1&g=07143&tp=5128> (Zugriff: 24.06.2019).

eingestuft wird, ist das südliche Kreisgebiet rund um Montabaur im Zulauf auf Koblenz dem verdichteten Raum zugeordnet.¹⁴

→ siehe Karte 2: Siedlungsstruktur

3.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Montabaur ist mit über 39.000 Einwohner die einwohnerstärkste Verbandsgemeinde, Höhr-Grenzhausen mit ca. 13.500 Einwohnern die Verbandsgemeinde mit der geringsten Einwohnerzahl.¹⁵

Zwischen 2006 und 2019 nahm die Bevölkerungszahl im Westerwaldkreis um 0,4 % ab. Dies entspricht einem Rückgang von rund 774 Einwohnern. Insgesamt weist der Westerwaldkreis jedoch in den vergangenen fünf Jahren wieder einen leichten Bevölkerungsgewinn auf, welcher vorwiegend auf das positive Wanderungssaldo zurückzuführen ist. Dennoch liegen teils gegenläufige Entwicklungen der Einwohnerzahl im Westerwaldkreis vor: Während die Verbandsgemeinden Montabaur, Ransbach-Baumbach und Wirges in den vergangenen Jahren eine positive Bevölkerungsentwicklung aufweisen, sind die übrigen Verbandsgemeinden von einem kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang bzw. -stagnation geprägt.¹⁶

Der demographische Wandel hat zur Folge, dass die Wohn-, Versorgungs- und Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden an die veränderten Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden müssen. Andererseits hat der demografische Wandel Auswirkungen auf die Infrastrukturausstattung von Siedlungen insbesondere im ländlichen Raum. Vor dem Hintergrund, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung nur gering zu beeinflussen ist, muss dem Aspekt der Wanderung auf der Betrachtungsebene des demographischen Wandels ein größeres Gewicht beigemessen werden. Wanderungen lassen sich dadurch positiv beeinflussen, dass der Bevölkerung attraktive Lebensbedingungen geboten werden und sie im Raum verbleiben oder sogar hinzuziehen. Dabei ist der ÖPNV als Teil eines solchen Angebots zu verstehen.

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung Verbandsgemeinden nach Statistischem Landesamt Rheinland-Pfalz

Verbandsgemeinde	Bevölkerung		Veränderung	
	2006	2019	absolut	%
Bad Marienberg	19.675	19.358	-317	- 1,6 %
Hachenburg	24.356	24.285	-71	-0,3 %
Höhr-Grenzhausen	14.031	13.433	-598	-4,3 %

¹⁴ Ministerium des Innern und für Sport (2008): Landesentwicklungsprogramm (LEP IV). Herausforderungen erkennen, Nachhaltig handeln, Zukunft gestalten. S. 43ff.

¹⁵ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz. Kommunaldatenprofil. Kommunale Gliederung, Bevölkerung, Kommunalwahlen. Westerwaldkreis (Ww.). Stand: 04/2019. S. 2

¹⁶ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2018): Bevölkerungsstatistik.

Montabaur	38.870	40.130	+1.260	+3,2 %
Ransbach-Baumbach	14.651	15.024	+373	+ 2,5 %
Rennerod	17.222	16.745	-477	- 2,8 %
Selters	16.804	16.150	-654	- 3,9 %
Wallmerod	14.874	14.587	-287	- 2,0 %
Westerburg	23.298	22.670	-628	- 2,7 %
Wirges	18.876	19.522	+646	+ 3,4 %
Westerwaldkreis	202.678	201.904	-774	- 0,4 %

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2020): Bevölkerungsstatistik nach Verbandsgemeinden

Die Einwohnerentwicklung des Westerwaldkreises nach Altersgruppen zeigt, dass der Anteil der jüngeren Bevölkerungsgruppen (bis 20 Jahren) rückläufig ist. Der Anteil der Personengruppe im erwerbsfähigen Alter nahm in den letzten Jahren hingegen leicht zu, wobei auch für diese Personengruppe in den kommenden Jahren ein Rückgang prognostiziert wird. Ein deutlicher Anstieg kann allerdings in der Altersgruppe der über 65-jährigen verzeichnet werden, welcher entsprechend der allgemeinen demografischen Entwicklungen in Deutschland weiter ansteigen wird¹⁷.

Tabelle 7: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen

Westerwaldkreis							Entwicklung 2007 - 2017	
Altersgruppe	2007	2009	2011	2013	2015	2017	absolut	%
0 -20-jährige	44.426	42.090	40.137	38.747	38.658	38.398	-6.028	- 13,57
20 – 65-jährige	118.537	117.892	120.813	120.613	120.982	120.623	+2.086	+ 1,76
65-jährige und älter	38.974	39.497	38.740	39.343	40.661	42.017	+ 3.043	+ 7,8

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019): Kommunaldatenprofil. Kommunale Gliederung, Bevölkerung, Kommunalwahlen. Westerwaldkreis (WW)

Neben der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung sind zudem die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden hinsichtlich der Beeinflussung von Entwicklungsdynamiken zu berücksichtigen. Als Beispiel kann die verstärkte Baulandausweisung angeführt werden.

17 Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz(o.J.): Rheinland-Pfalz regional: Datenkompass Bevölkerung und Gebiet, Haushalte und Familien

Eine Zusammenfassung der Siedlungsflächenentwicklung im Westerwaldkreis kann der nachfolgenden Karte 3 entnommen werden.

→ **siehe Karte 3: Siedlungsflächenentwicklung**

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohngebiete

3.1.3 Arbeitsplätze und Pendlerrelationen

Für die Planung und Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote sind Arbeitsplatzstandorte ebenso wie öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturen mit einem hohen Publikumsverkehr von Relevanz. Für den Westerwaldkreis sind insbesondere die Mittelzentren Montabaur, Hachenburg, Höhr-Grenzhausen und Wirges sowie die Grundzentren Bad Marienberg, Ransbach-Baumbach, Rennerod und Selters als wichtige Arbeitsstandorte von Bedeutung.

Im Folgenden sind die größeren Gewerbeflächen bzw. Arbeitsplatzkonzentrationen im Landkreis dargestellt:

Tabelle 8: Beispielhafte Gewerbeflächenentwicklung seit 2012

Gemeinde/ Stadt	Standort/ Name	Größe
Montabaur	ICE-Park	ca. 30 ha
Rennerod	Liebenscheid, Interkommunales Gewerbegebiet	
Rennerod	Liebenscheid, Siegerlandflughafen	
Rennerod	Oberroßbach, SOPREMA-Ansiedlung	
Rennerod	Heimstraße, ABUS-Ansiedlung	
Rennerod	Gewerbegebiet Süd	
Rennerod	Gewerbegebiet Am Wolfsgestell	
Rennerod	Industriegebiet Alsberg	
Selters	Einkaufszentrum Saynbachcenter	6.000m ²
Wirges	Siershahn, Industriegebiet Berggarten	3,5 ha
Wirges	Sainerholz, Gewerbegebiet Haide II	1 ha
Wirges	Helferskirchen, Im Kurzenseifen	3 ha

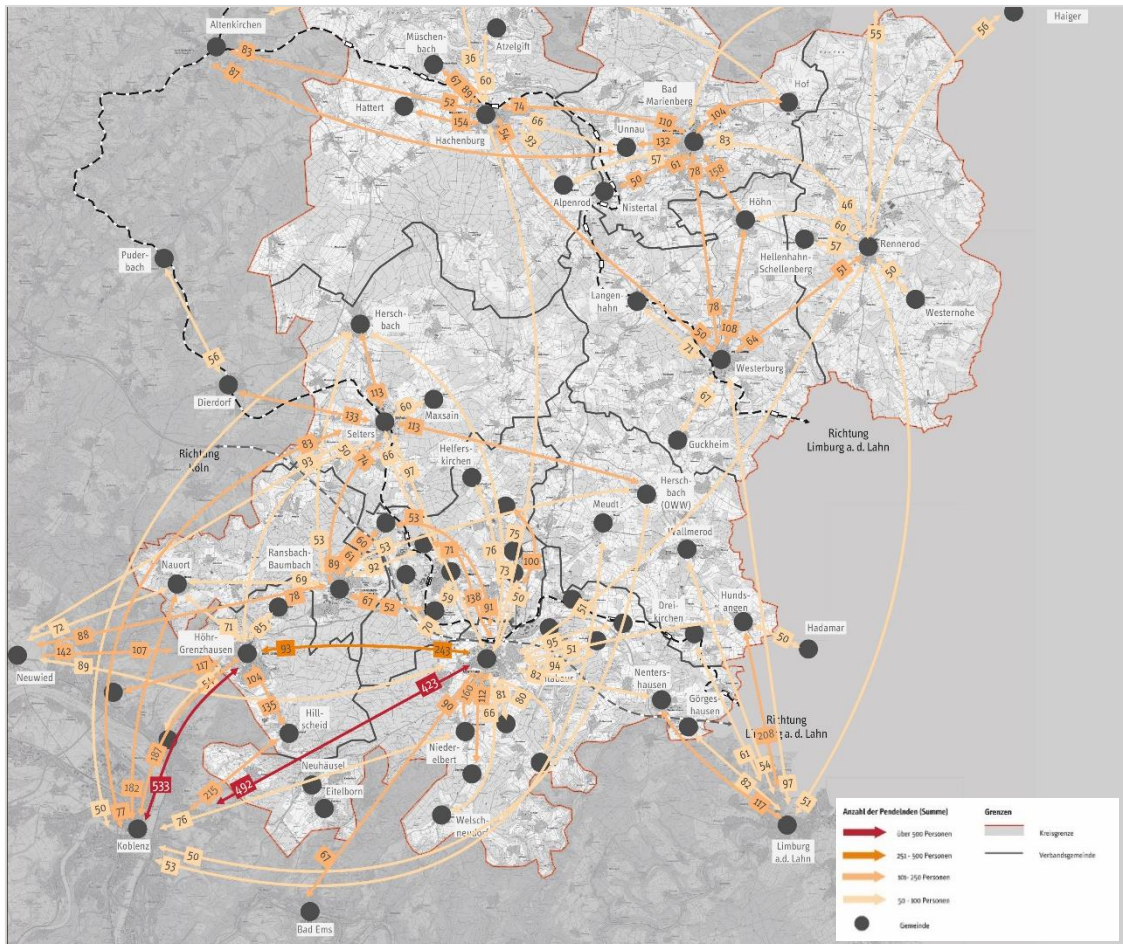
Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden April 2019

3.1.4 Pendlerrelationen

Die Auswertung der Pendlerverflechtungen geben Hinweis auf mögliche Nachfragepotenziale und sind entsprechend für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebotes von Bedeutung. Die Verkehrsnachfrage ist durch die Siedlungsstruktur, also die Verteilung der Einwohnerschaft, Arbeitsplätzen und Schulstandorten geprägt. Betrachtet werden zum einen die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

nach Wohn- und Arbeitsort auf Gemeindeebene nach Bundesagentur für Arbeit (Stand 2019) Zudem werden Verflechtungen im Schulverkehr anhand aggregierter Daten von Wohn- und Schulstandort des Fachbereichs Schülerbeförderung der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises ausgewertet (siehe Kapitel 3.1.5).

Abbildung 2: Pendelndenverflechtungen (Ausschnitt Karte 4)



Laut dem Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit (Stand: Juni 2018) weist der Westerwaldkreis insgesamt einen negativen Pendlersaldo von ca. - 11.600 Personen auf. Dies entspricht rund 41 % der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die täglich in einen benachbarten Landkreis bzw. in ein Oberzentrum anderer Landkreise und Bundesländer pendeln. Hauptziele sind vorwiegend das Oberzentrum Koblenz (5.430 Auspendelnde), der Landkreis Limburg-Weilburg (4.407 Auspendelnde) sowie der Landkreis Altenkirchen (3.637 Auspendelnde).

Aus dem Landkreis Altenkirchen pendeln täglich ca. 3.400 Personen in den Westerwaldkreis. Weitere größere Ströme von Pendelnden in den Kreis stammen aus dem Landkreis Neuwied (2.878), dem Rhein-Lahn-Kreis (2.378) sowie dem Landkreis Limburg-Weilburg (2.243).

Aus dem Anteil von 62,8 % der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die innerhalb des Westerwaldkreises pendeln, lässt sich ableiten, dass die Arbeitsplatzstandorte vor allem für die

landkreiseigene Bevölkerung eine hohe Bedeutung aufweisen.¹⁸ Nur wenige Pendelnde stammen aus den umliegenden Landkreisen. Dies liegt unter anderem in der Wirtschaftsstruktur des Landkreises begründet, da viele Kleinst- und Kleinunternehmen im Landkreis angesiedelt sind.

Ziele stellen vorrangig die Verwaltungssitze der im Westerwaldkreis vorhandenen Verbandsgemeinden dar, hier vor allem das Mittelzentrum Montabaur sowie die Grundzentren Bad Marienberg und Ransbach-Baumbach. Diese sind geprägt durch eine Konzentration von größeren Arbeitsplatzstandorten, weiterführenden Schulen sowie öffentlichen Einrichtungen und Infrastrukturen mit regelmäßigem Publikumsverkehr. Verflechtungen von mehr als 150 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pro Tag, die über mehrere Gemeindegrenzen innerhalb des Westerwaldkreises hinausgehen, existieren nur zwischen Höhr-Grenzhausen und Montabaur mit 336 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Dies führt zum Rückschluss, dass das Binnenpendeln innerhalb des Westerwaldkreises sicher stärker auf den Nahraum konzentriert, lange Binnenpendelstrecken mit starker Ausprägung spielen eine untergeordnete Rolle.

Alle Verflechtungen der Pendelnden mit mehr als 50 Personen sind der **Karte 4: Pendelndenverflechtungen** zu entnehmen.

3.1.5 Bildungseinrichtungen

SchülerInnen sind insbesondere in den ländlichen Räumen die bedeutendste Kundschaft des ÖPNV und stellen den Großteil der Mitfahrenden dar. Infolgedessen ist neben der Betrachtung der Bevölkerungsverteilung im Westerwaldkreis ebenso die schulische Infrastruktur für die Ausgestaltung des ÖPNV von besonderer Relevanz. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gemäß §42 des PBefG die Beförderung von SchülerInnen weitestgehend in dem Liniennetz des ÖPNV integriert sein soll. Zu berücksichtigen ist, dass die Schulstandorte nicht in jeder Stadt oder Gemeinde des Westerwaldkreises angesiedelt sind, sodass sich gesonderte Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Netzgestaltung ergeben. Von Relevanz sind vorrangig Schülerinnen und Schüler zu den Schulen mit Mittel- und Oberstufe, sowie die weiterführenden Schulen und Berufsschulen.

Insgesamt gibt es im Westerwaldkreis im Schuljahr 2017/2018 rund 24.900 SchülerInnen in den Grundschulen sowie den weiterführenden Schulen. Die Schulstandorte werden in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet, wobei nur die weiterführenden Schulen berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist zu beachten, dass acht Schulen sich in privater Trägerschaft befinden und teilweise ein überregionales Einzugsgebiet aufweisen.

Tabelle 9: Standorte weiterführender Schulen im Westerwaldkreis

Gemeinde	Schulart	Anzahl	Anzahl Schulkinder
Bad Marienberg	Realschule plus	1	753

¹⁸ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019): Mein Kreis, meine kreisfreie Stadt – Westerwaldkreis. Beschäftigte und Berufspendler [online]. Verfügbar unter: <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=101&l=1&g=07143&tp=199696> (Zugriff: 15.07.2019).

Gemeinde	Schulart	Anzahl	Anzahl Schulkinder
	Gymnasium	1	706
	Förderschule	1	78
Dernbach	Gymnasium	1	299
Hachenburg	Realschule plus + FOS	1	526
	Förderschule	2	179
Höhn	Förderschule	1	102
Höhr-Grenzhausen	Realschule plus + FOS	1	544
	Gymnasium	1	584
	Berufsbildende Schule	1	90
	Förderschule	1	53
Marienstatt	Gymnasium	1	709
Montabaur	Realschule plus	2	1.000
	Gymnasium	2	1.664
	Berufsbildende Schule	1	2.341
Nentershausen	Realschule plus	1	450
Ransbach-Baumbach	Realschule plus	1	477
Rennerod	Realschule plus	1	549
Salz	Realschule plus	1	541
Selters	Integrierte Gesamtschule	1	801
Siershahn	Förderschule	1	163
Westerburg	Realschule plus	2	676
	Gymnasium	1	1.127
	Berufsbildende Schule	1	2.617
	Förderschule	1	89
Wirges	Realschule plus	1	489

Gemeinde	Schulart	Anzahl	Anzahl Schulkinder
	Förderschule	1	91

Quelle: Kreisverwaltung Westerwaldkreis (2017): Schülerstatistik für das Schuljahr 2017/2018

Bei der Gegenüberstellung der aktuellen Anzahl an SchülerInnen gegenüber dem Schuljahr 2008/2009 ist festzustellen, dass in den Verwaltungsbezirken des Landkreises überwiegend ein Rückgang der Schülerinnen und Schüler zu vermerken ist. Hingegen weist die Sekundarstufe einen kontinuierlichen Anstieg auf.

Unter der gleichzeitigen Berücksichtigung der Bevölkerungsprognose stehen die Schulen im Westerwaldkreis jedoch langfristig vor der Herausforderung, die bestehenden Schulen aufrecht zu erhalten. Ein Zusammenschluss von Schulstandorten bzw. gar die Schließung von Einrichtungen hätte Auswirkungen auf das ÖPNV- Angebot hinsichtlich der Nachfrage auf den jeweiligen Relationen.

Die Beförderung der SchülerInnen zu den weiterführenden Schulen erfolgt im öffentlichen Linienverkehr. Rund 8.250 SchülerInnen pendeln täglich mit dem ÖPNV im Westerwaldkreis zu ihrem jeweiligen Schulstandort. Eine starke Ausrichtung der SchülerInnen-ströme ist vor allem zu den Schulstandorten in Montabaur, Westerburg sowie Bad Marienberg mit jeweils über 1.000 FahrschülerInnen erkennbar. Diese weisen bis auf Bad Marienberg ein landkreisweites Einzugsgebiet auf (siehe Anlage 1). Die weiteren Schulstandorte der weiterführenden Schulen im Westerwaldkreis besitzen ein kleineres Einzugsgebiet.

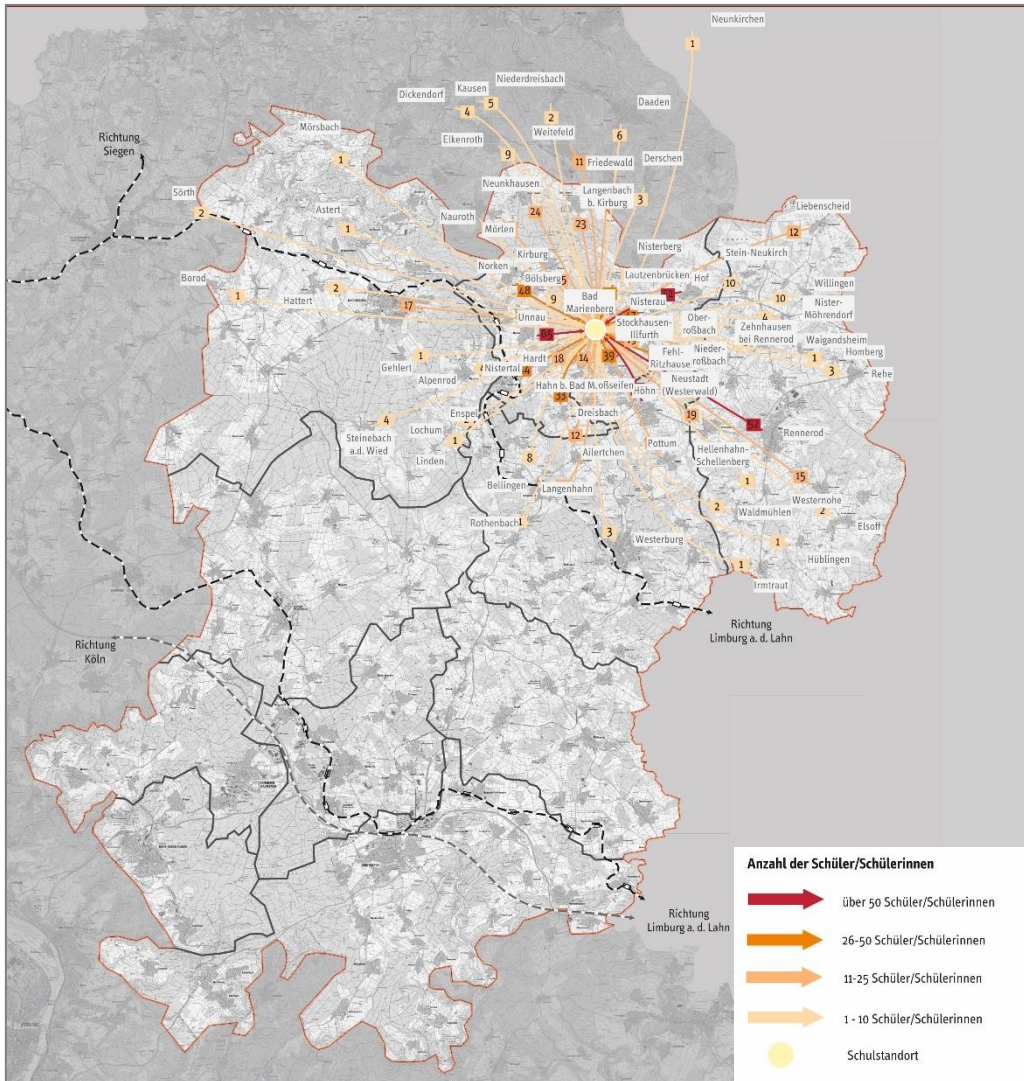
Zu allen Schulstandorten im Kreisgebiet gibt es weitere Verflechtungen von außerhalb des Landkreises. Insbesondere die Schulstandorte in Randlage des Landkreises sind für die benachbarten Landkreise von Bedeutung.

→ siehe Karte 5-a bis 5-n: Schülerverkehr

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Berücksichtigung der Schulentwicklung im Maßnahmenkonzept

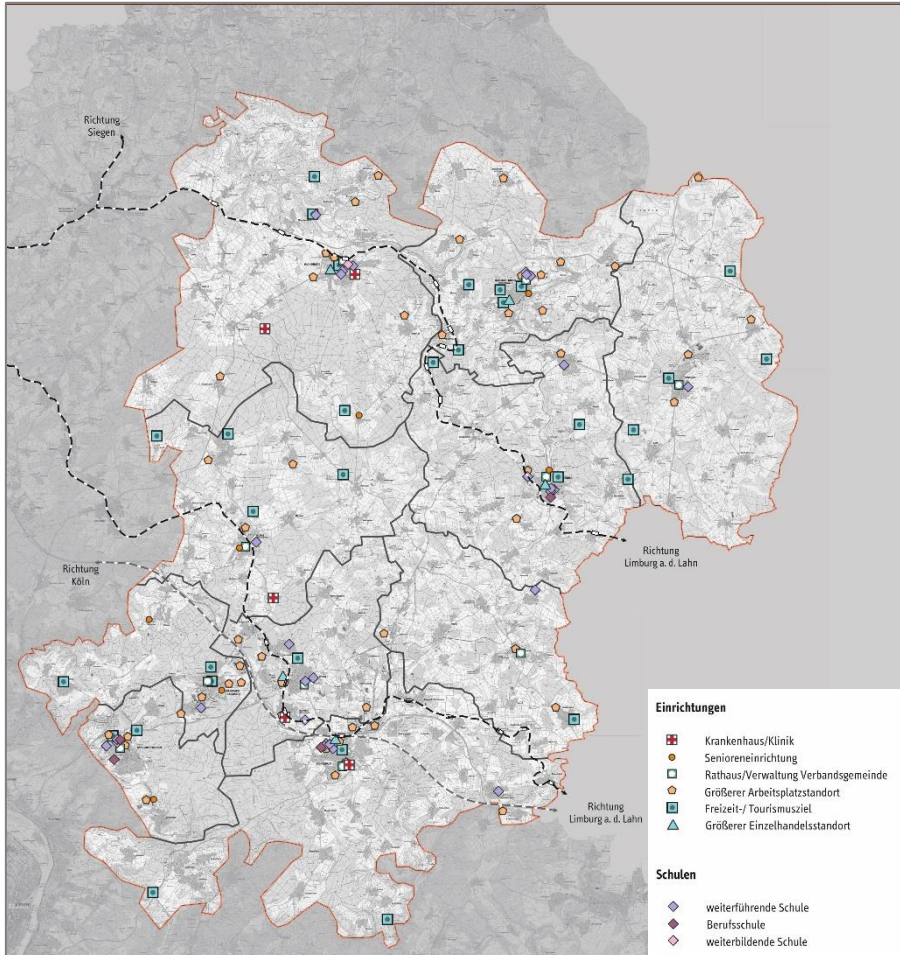
Abbildung 3: Schülerverkehr Bad Marienberg (Ausschnitt Karte 5-a)



3.1.6 Versorgungsstandorte und Gesundheitseinrichtungen

Die Erreichbarkeit von Einzelhandels- und Versorgungsstandorten sowie Gesundheitseinrichtungen mit dem ÖPNV wird nicht erst unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung im Westerwaldkreis an Bedeutung gewinnen.

Abbildung 4: Raumstruktur (Ausschnitt Karte 6)



Krankenhäuser

Im Westerwaldkreis gibt es vier Kliniken und Krankenhäuser von teilweise überregionaler Bedeutung für Besucher und Angestellte. Daneben sind in den Städten Westerburg, Bad Marienberg und Ransbach-Baumbach medizinische Versorgungszentren als Zweigstellen der umliegenden Krankenhäuser angesiedelt. Es befinden sich mehrere Einrichtungen für medizinisch-betreute Wohngruppen im Landkreis.

Neben den nachfolgend aufgelisteten Gesundheitsstandorten besteht zudem Diskussionen um die Einrichtung eines Krankenhausstandortes in der Verbandsgemeinde Hachenburg oder dem Landkreis Altenkirchen, die sich zwischenzeitlich auf einen Standort im Raum Hattert-Müschbach mit Nähe zur Bahnstrecke der Oberwesterwaldbahn fokussiert haben.

Tabelle 10: Krankenhäuser und Kliniken im Westerwaldkreis

Standort und Einrichtung	Bettzahl	Beschäftigtenzahl
Katholisches Klinikum Koblenz-Montabaur, Brüderkrankenhaus Montabaur	183	k. A.
Herz-Jesu-Krankenhaus Dernbach	238	ca. 300
DRK-Krankenhaus Altenkirchen-Hachenburg	163	ca. 400
Evangelisches Krankenhaus Dierdorf/ Selters	110	360 (an beiden Standorten)
Fachkrankenhaus Vielbach	k. A.	k. A.
Kliniken Wied	214	ca. 150

Quelle: Kreisverwaltung des Westerwaldkreises (o.J.): Akut-Krankenhäuser & Fachkliniken im Westerwaldkreis.

Seniorenheime

In allen Verbandsgemeinden sind Seniorenwohn- und Pflegeheime in teilweise sehr unterschiedlichen Größen vorzufinden. Die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen ist auch bei der zukünftigen ÖPNV-Gestaltung von großer Bedeutung. Ältere Personen zählen häufig zu der Kundschaft der „Captive-Rider“, was bedeutet, dass sie in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind. Eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen ist daher von Relevanz. Ebenso ist eine ÖPNV-Anbindung an Senioren- und Pflegeheime zusätzlich für die Besuchenden, die in den Einrichtungen lebende Personen besuchen, sowie für die Angestellten der Einrichtungen von Bedeutung.

Verwaltungsstandorte

Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da diese neben den Beschäftigten auch einen stetigen Publikumsverkehr aufweisen. Im Westerwaldkreis ist die Kreisverwaltung in Montabaur ansässig. Zudem stellen die Mittel- und Grundzentren die Verwaltungssitze der insgesamt 10 Verbandsgemeinden dar.

Einzelhandel

Als größere Einzelhandelsstandorte dienen im Westerwaldkreis vor allem die Zentren der Verbandsgemeinden, teilweise auch in Form von Einkaufszentren. Ebenso sind großflächige Einzelhandelsansiedlungen an den Ortsrändern der Zentren von zunehmender Bedeutung. In Ortsteilen oder kleineren Ortschaften sind hingegen nur vereinzelt Einzelhandelsstandorte, welche vorwiegend für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs dienen, zu finden.

Die Befragung der Städte und Gemeinden zeigte, dass die Versorgung von Gütern des mittel- bis langfristigen Bedarfs überwiegend über die Zentren der Verbandsgemeinden sowie die Ober- und Mittelzentren in den benachbarten Landkreisen, wie z. B. Limburg a. d. Lahn, Siegen oder Koblenz erfolgt. Dennoch gibt es mehrere Einzelhandelsstandorte außerhalb zentraler Orte, die insbesondere für eine Versorgung in der Fläche (Grundversorgung) relevant sind. Dies sind beispielsweise Orte wie Höhn, Langenhahn, Hof, Herschbach (Untewesterwald), Neuhäusel, Nentershausen/Görgeshausen,

Nistertal. Diese Orte versorgen i. d. R. die im Umfeld gelegenen Gemeinden mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der Versorgungsstandorte und Gesundheitseinrichtungen, insbesondere der größeren Einzelhandelsstandorte

3.1.7 Naherholung, Freizeit und Tourismus

Der Westerwaldkreis liegt inmitten des Mittelgebirges Westerwald, welches mit seinen vielfältigen Freizeitangeboten insbesondere im Wander- und Radtourismus ein attraktives Urlaubs- und Naherholungsgebiet von überregionaler Bedeutung ist. Darüber hinaus weist der Landkreis mehrere staatlich anerkannte Erholungs- und Fremdenverkehrsorte auf, welche für den Tourismus prägend sind.

Tabelle 11: Staatlich anerkannter Kur- und Erholungsorte im Westerwaldkreis

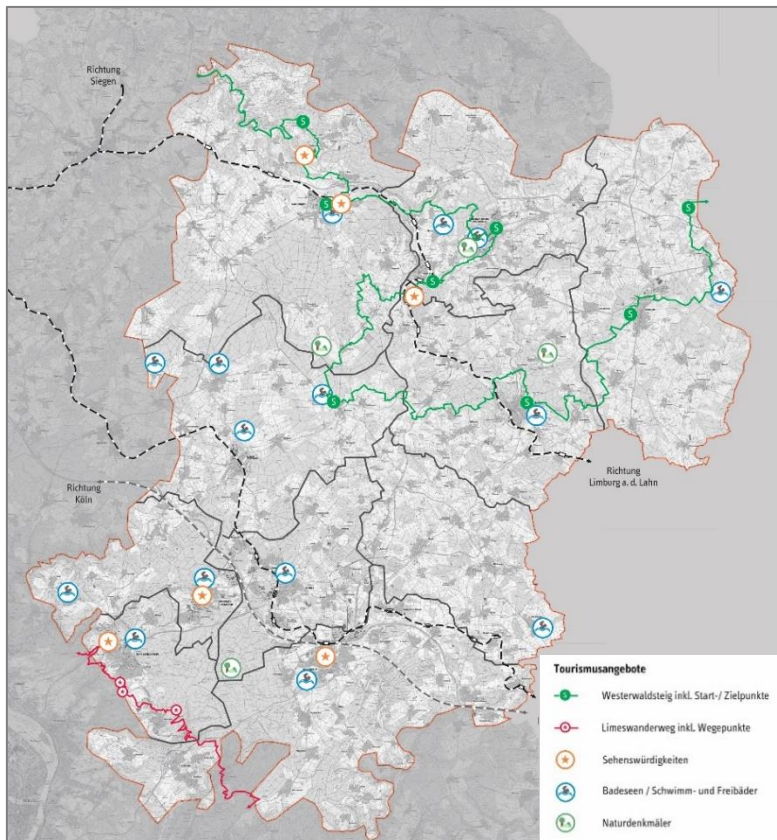
Verbandsgemeinde	Ort	Prädikat
Bad Marienberg	Bad Marienberg	Kneippheilbad
Hachenburg	Hachenburg	Erholungsort
	Limbach	Erholungsort
Höhr-Grenzhausen	Hillscheid	Erholungsort
Selters	Freilingen	Erholungsort
	Freirachdorf	Erholungsort
	Wölferlingen	Erholungsort
Wallmerod	Herschbach (Oberwesterwald)	Erholungsort

Quelle: eigene Recherche

Der Westerwaldsteig ist der größte Fernwanderweg im Westerwald. Dieser führt nördlich durch den Untersuchungsraum und erschließt neben der Fuchskaute (dem höchsten Gipfel des Westerwaldes) u. a. auch die Orte Rennerod, Westerburg, Bad Marienberg und Hachenburg. In Ergänzung zum Westerwaldsteig führen sechs der insgesamt zehn Wälder Touren durch den Landkreis mit unterschiedlicher Wegelänge.

Auch im Bereich des Radtourismus weist der Westerwaldkreis ein vielfältiges Angebot auf. So führen unter anderem zwei Etappen der Rheinland-Pfalz-Radroute von Norden nach Süden (Bad Marienberg – Rennerod – Westerburg – Wallmerod) durch den Landkreis. Aber auch eine Vielzahl an Radrundwegen, wie z. B. die Bahntrassen Tour oder der 5 Seen Radweg, bestehen im Westerwaldkreis.

Abbildung 5: Tourismusangebote Westerwaldkreis (Ausschnitt Karte 7)



Weitere relevante touristische Ziele im Westerwaldkreis sind:

- Historischen Altstädte (z.B. Hachenburg, Montabaur)
- Tertiär und Erlebnispark Stöffel bei Enspel
- Das Kannenbäckerland, welches für seine Tonindustrie bekannt ist (mit Tonbergbaumuseum Siershahn)
- Bade- und Erholungsgewässer wie die Westerwälder Sennplatte, die Klingelwiese Maxsain, die Krombachtalsperre und der Waldsee Maroth sowie Schwimmbäder/ Freibäder in den Verbandsgemeinden
- Ski-/ Winterangebote (Langlaufloipen und kleinere Lifтанlagen)
- Kunst- und Kultureinrichtungen, u. a. Museen (Keramikmuseum Höhr-Grenzhausen, Landschaftsmuseum Hachenburg u.a.)
- Weitere Freizeitangebote, wie z. B. der Kletterwald oder der Wildpark in Bad Marienberg sowie der Wildpark Gackebach

Im Westerwaldkreis sind 180 Beherbergungsbetriebe mit weniger als zehn Betten zu finden. Daneben gibt es sechs Campingplätze im Landkreis mit unterschiedlicher Stellplatzanzahl. Im Jahr 2018 wurden 312.129 Gäste und 762.704 Übernachtungen verzeichnet. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste im Kreis liegt bei 2,4 Tagen. Insgesamt nahm die Übernachtungsrate in den Beherbergungsbetrieben des Westerwaldkreises in den letzten Jahren kontinuierlich zu, wobei

insbesondere die Verbandsgemeinden Bad Marienberg, Hachenburg, Höhr-Grenzhausen sowie Montabaur eine hohe Übernachtungsintensität aufweisen. Touristen sind dabei als wichtige Potenzialgruppe für den ÖPNV zu betrachten, die bei geringen Ortskenntnissen eine hohe Mobilität aufweisen.

Tabelle 12: Gäste und Übernachtungen im Westerwaldkreis 2018

Verbandsgemeinde	Gäste	Übernachtungen	Durchschnittl. Verweildauer in Tagen
Bad Marienberg	46.543	110.270	2,4
Hachenburg	16.217	118.113	7,3
Höhr-Grenzhausen	68.494	132.846	1,9
Montabaur	94.216	195.990	2,1
Ransbach-Baumbach	-	-	-
Rennerod	-	-	-
Selters	3.615	5.776	1,6
Wallmerod	4.029	7.274	1,8
Westerburg	35.752	59.646	1,7
Wirges	8.394	23.483	2,8
Westerwaldkreis	312.129	762.704	2,4

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019): Meine Verbandsgemeinde. Tourismus

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

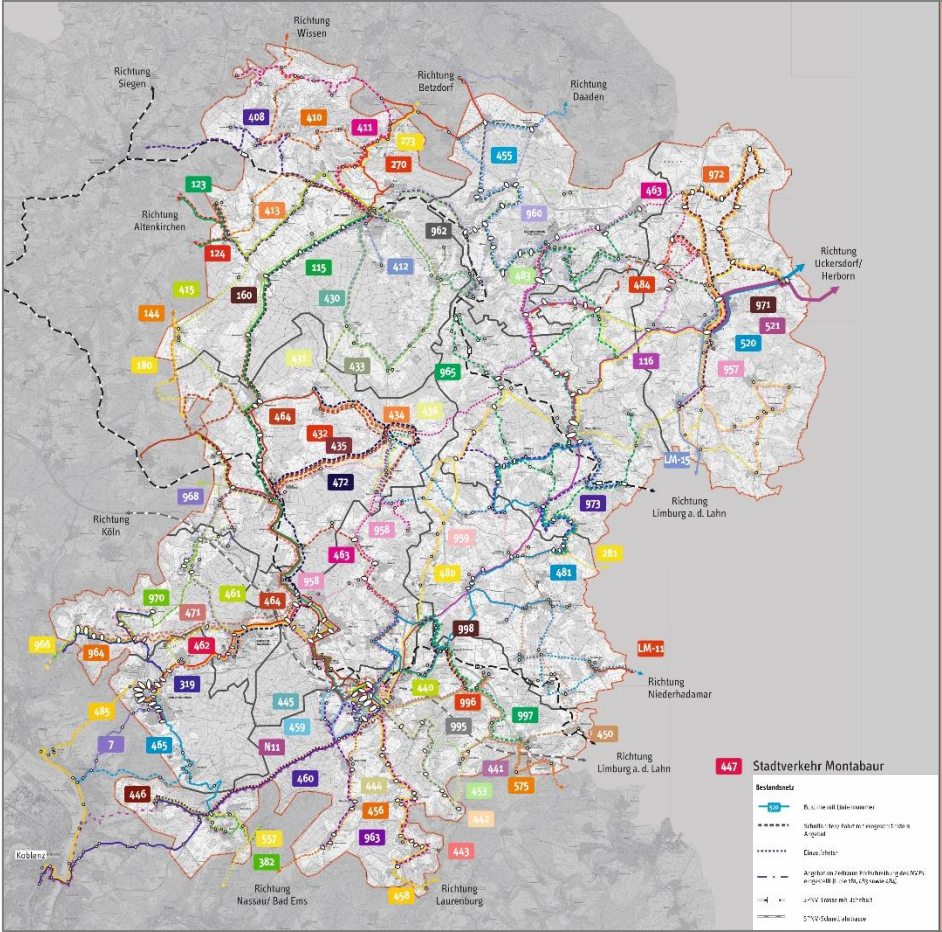
- ➔ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der Freizeit- und Naherholungsziele
- ➔ Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist zu prüfen

3.2 Bestandsaufnahme des Verkehrssystems

Der ÖPNV erschließt das Untersuchungsgebiet flächendeckend. Er stellt Verbindungen zu den relevanten Zielen innerhalb des Westerwaldkreises und umliegender Ziele sicher. Dabei ergänzen sich die unterschiedlichen Verkehrssysteme mit den jeweiligen spezifischen Verkehrsaufgaben zu einem Gesamtsystem.

Als Grundlage für die ÖPNV-Analyse dient das Fahrplanangebot im Juni 2019.

Abbildung 6: Liniennetz Westerwaldkreis (Fahrplanstand Juni 2019) (Ausschnitt Karte 8)



3.2.1 SPNV – schienengebundener ÖPNV

Im Westerwaldkreis verkehren im schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) zwei Bahnen: die Ober- und Unterwesterwaldbahn. Die Oberwesterwaldbahn (RB90) erschließt den Norden des Landkreises mit den benachbarten Zentren Altenkirchen, Siegen und Limburg an der Lahn. Die Unterwesterwaldbahn (RB29) hingegen erschließt den Süden des Landkreises und bindet die Städte Siershahn, Wirges und Montabaur an das benachbarte Mittelzentrum Limburg an der Lahn an. Der Rheinland-Pfalz-Takt-2015 sieht sowohl auf der Strecke der Ober- als auch der Unterwesterwaldbahn eine stündliche Anbindung vor. Im Zuge dessen ist eine umsteigefreie Linienführung zwischen Siegen – Westerburg, soll jedoch bis 2022 im Rahmen einer Streckenmodernisierung bis nach Limburg an der Lahn realisiert werden. Auf der Strecke Limburg – Montabaur – Siershahn (RB29) besteht die vorgesehene Taktung bereits vollständig.

Das SPNV-Angebot wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 13: Bedienungsangebot im SPNV (Stand: November 2020)

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr	Sa	So/Fe
RB29	Limburg – Montabaur – Siershahn	vormittags unver- taktet nachmittags ~ T60	~ T60 (mit Lücken)	~ T60 (mit Lücken)
RB90	Siegen – Limburg	Hin 1 Fahrt, Rück 2 Fahrten		
	Teilstrecke: Siegen – Westerburg	T60	T60	T60
	Teilstrecke: Westerburg - Limburg	unvertaktet	T120	T120
	Teilstrecke: Altenkirchen – Limburg	1 Fahrt pro Richtung		

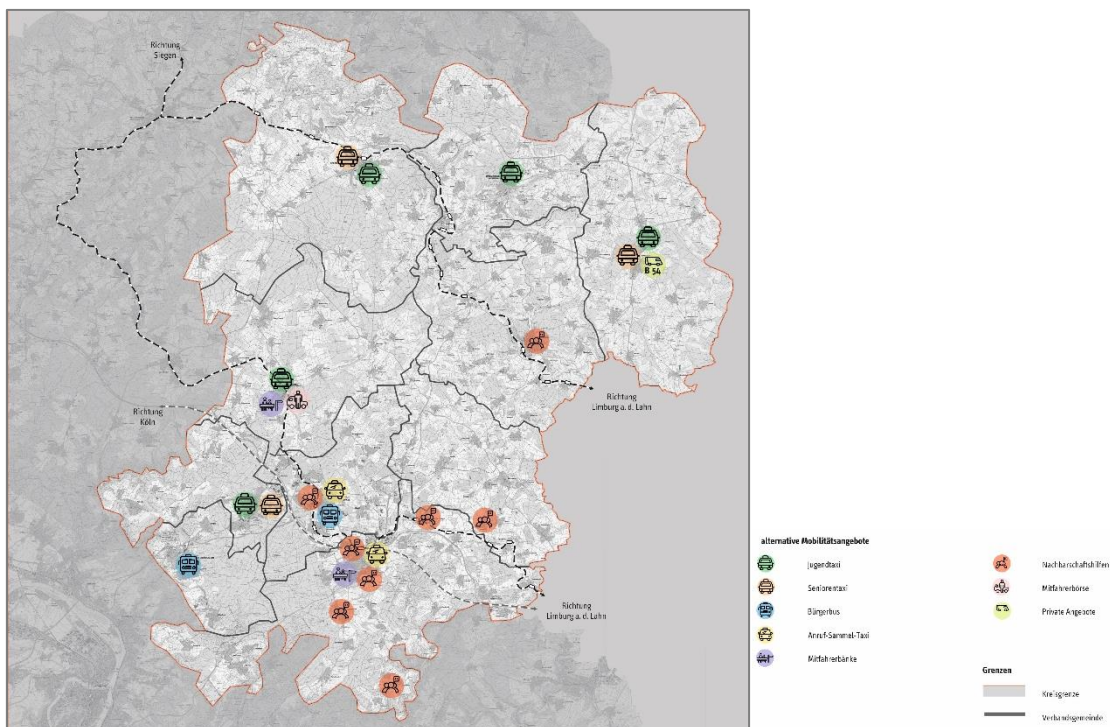
In Montabaur besteht eine Anbindung an die Fernverkehrsstrecken Basel – Köln sowie München – Köln/ Strasbourg – Köln.

3.2.2 Straßengebundener ÖPNV

Im straßengebundenem ÖPNV im Westerwaldkreis werden rund 75 regionale Buslinien von 14 Verkehrsunternehmen überwiegend eigenwirtschaftlich betrieben. Die ÖPNV-Linien verbinden die Gemeinden mit den übergeordneten Zentren bzw. Sitzen der Verbandsgemeinden oder binden wichtige Bildungs- oder Arbeitsstandorte an. Zwei Tangentiallinien (RegioLinie 115, RegioLinie 116) erschließen den östlichen wie westlichen Bereich des Landkreises in Nord-Süd-Ausrichtung.

Zusätzlich zu den im Regelverkehr durchgeführten Linienfahrten bestehen in den Verbandsgemeinden weitere bedarfsgesteuerte Angebote. Dazu zählt unter anderem das Anruf-Sammel-Taxi (AST) Montabaur, welches auf acht Linienwegen die Stadt werktags in den Nachmittags-/ Abendstunden sowie am Wochenende erschließt. Darüber hinaus bietet ein Großteil der Verbandsgemeinden zielgruppenorientierte Verkehre (Jugend- und Seniorentaxis, etc.) an, wodurch eine zielgruppenspezifische Mobilität sichergestellt werden kann. Weitere bedarfsgesteuerte Verkehre bestehen in Form des Bürgerbusses in Höhr-Grenzhausen, Wirges und in der Ortsgemeinde Görgeshausen (Montabaur) sowie Nachbarschaftshilfen in Montabaur, Wallmerod, Westerburg und Wirges mit entsprechenden Mobilitätsangeboten. Zudem werden vereinzelt Mitfahrerbanken (z. B. in der VG Montabaur) angeboten.

Abbildung 7: ergänzende Mobilitätsangebote Westerwaldkreis (Ausschnitt Karte 9)



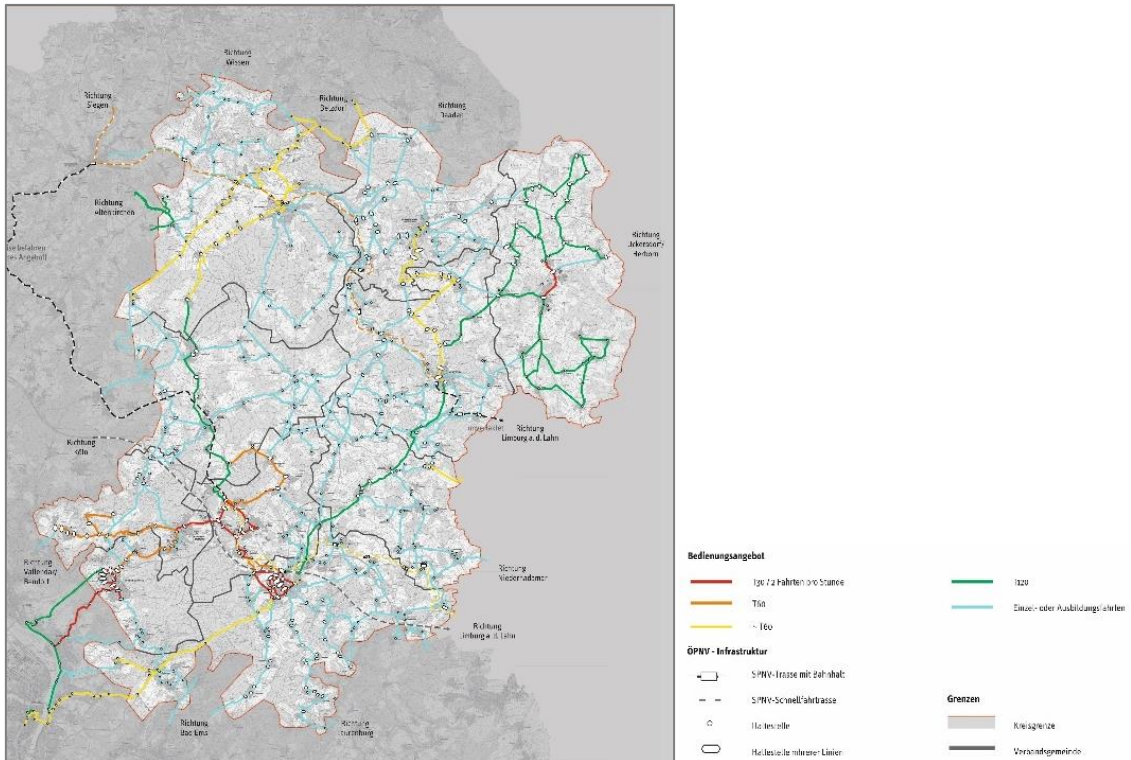
Des Weiteren ergänzen vereinzelte Fahrtenangebote des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) das Fahrtenangebot in den östlichen Randbereichen des Landkreises.

Bedienungsangebot

Es besteht ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot im Jedermannverkehr. Nur auf vereinzelten Relationen besteht werktags ein vertaktetes Angebot. Dies ist vorrangig auf den Tangentiallinien Ost und West sowie auf der Relation Montabaur-Koblenz vorzufinden. Ansonsten erfolgt die Erschließung des Raumes vorrangig durch den Schülerverkehr bzw. durch Einzelfahrten.

In den Schwachverkehrszeiten Zeiten sowie an den Wochenenden und Feiertagen besteht ein deutlich ausgedünntes ÖPNV-Angebot. Auf wenigen Linien wird am Wochenende eine zweistündliche Anbindung gewährleistet, sonst erfolgt die Erschließung durch Einzelfahrten oder wird nicht bedient (siehe Karte 10 bis Karte 12 im Kartenband).

Abbildung 8: tagesdurchgängiges Bedienungsangebot Mo-Fr (Fahrplanstand Juni 2019) (Ausschnitt Karte 10)



Eine Übersicht über das Bedienungsangebot, differenziert nach Wochentagen, der im Westerwaldkreis verkehrenden Linien ist dem Anhang 2 zu entnehmen.¹⁹

Schülerverkehr

Schülerverkehre sind wichtig für den ÖPNV. Der Schülerverkehr ist insgesamt für sehr hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich und hat dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Aufgrund raumstruktureller und demographischer Veränderungen der letzten Jahre, sind die Rahmenbedingungen für den Schülerverkehr schwieriger geworden. Folgende Aspekte sind dabei besonders bedeutend und wirken sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus:

- Veränderungen der Schullandschaft mit der Ausweitung von Ganztagsunterricht, Standortschließungen, Schulfusionen und Kooperationen sowie die Einrichtung besonderer Bildungsangebote von Schulen führen zu (zeitlich) veränderten Schülerströmen, in Verbindung mit Ansprüchen aus der Elternschaft nach umsteigefreien Verbindungen im Schulverkehr. Damit gehen tendenziell ausgeweitete Einzugsbereiche der Schulen, eine erschwerte Bündelungsfähigkeit der Verkehre, weitere Wege für Schüler:innen und insgesamt ein gesteigerter Beförderungsaufwand einher.
- In Folge des generellen Preisanstiegs (Kraftstoffe, Löhne und Gehälter, Fahrzeugkosten etc.) nimmt der Aufwand für die Durchführung des ÖPNV und insbesondere des Schülerverkehrs in

¹⁹ Das Fahrtenangebot auf einzelnen Linien hat sich im Zeitraum der Fortschreibung des NVPs geändert. Vereinzelt Linien wurden eingestellt oder in die Umläufe noch bestehender Liniennummer integriert. Es wurden zusätzlich zwei ergänzende Linien im Schülerverkehr (Linie 471/ Linie 472) eingerichtet

Spitzenzeiten zu. Dies gilt v.a. dann, wenn eine hohe Angebotsqualität, z. B. durch eine moderne Fahrzeugflotte, geboten wird.

- Die zunehmenden spezifischen Anforderungen der Schülerbeförderung auf der einen Seite, wie auch die Anforderungen an die Beförderung für andere Fahrtzwecke (vor allem Berufs- und Freizeitverkehre) auf der anderen Seite, führen zu einer schwieriger werdenden Kombination bzw. Integration der einzelnen Fahrtzwecke. Zu lösen ist dies häufig nur durch Zusatzangebote mit entsprechenden Sprungkosten und damit insgesamt steigendem Aufwand.
- Das daraus resultierende Missverhältnis zwischen Aufwand und Erträgen wird zukünftig größer und kann durch den Aufgabenträger und Träger der Schülerbeförderung aufgrund der eigenen Finanzsituation und der Kommunen zunehmend nicht mehr kompensiert werden.

Die Festlegung von verbindlichen Anforderungen an die Ausgestaltung des Schulverkehrs durch definierte Qualitätsstandards schafft die Möglichkeit, den vorgenannten Themenfeldern zu begegnen (siehe Kapitel 4.3.6). Folgenden Aspekten wird dabei eine besondere Bedeutung beigemessen:

- Bedienungsangebot
- Warte- und Umsteigezeiten
- Reisezeit
- Sitzplatzanspruch
- Fahrtenhäufigkeit
- Erschließung

3.2.3 Tarif und Vertriebssystem

Die Organisation des Vertriebes ist Aufgabe des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) und wird durch die Verkehrsunternehmen abgewickelt. Der Direktverkauf und der Online-Verkauf von Zeitkarten bei den Unternehmen werden hierbei vorrangig genutzt. Die Bedeutung ortsgebundener Verkaufsstellen nimmt dagegen stark ab. Im Bereich des Schülerverkehrs werden Fahrkartenkäufe i. d. R. über die Kreisverwaltung abgewickelt. Tariflich ist das Untersuchungsgebiet in den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) integriert, welcher in einem einheitlichen Verbundtarif organisiert ist. Der Westerwaldkreis trat bereits 1996 dem VRM als Gesellschafter bei, zunächst jedoch ohne Anwendung des VRM-Tarifes. Dieser findet seit dem 1. Januar 2017 im Untersuchungsraum Anwendung.

Der VRM-Verbundraum ist in Tarifwaben unterteilt, wobei der Westerwaldkreis 60 Waben im Tarifsysteem beinhaltet. Im Verbundraum gelten die Fahrscheine für alle Busse und Züge des Nahverkehrs (z. B. RegionalBahn und RegionalExpress) sowie gegen Aufpreis auch in Intercity-Zügen. Neben den Städten und Gemeinden des Westerwaldkreises können aufgrund des Verbundtarifes auch Ziele in den angrenzenden Landkreisen Altenkirchen, Neuwied, Mayen-Koblenz, Rhein-Lahn-Kreis sowie der Stadt Koblenz mit VRM-Fahrkarten erreicht werden. Eine praktikable Lösung konnte insbesondere für den Übergangsbereich (Tarifkragen) zum benachbarten hessischen Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gefunden werden. Für Fahrten von und zu Zielen des VRM-Gebietes, ausgehend vom benachbarten RMV-Gebiet, gilt teilweise der VRM-Tarif. Gleiche Regelung trifft bei umgekehrten Relationen zu. Zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg wird derzeit ein Übergangstarif für den SPNV vorbereitet.

Das Fahrscheinsortiment im VRM²⁰ berücksichtigt die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen. Folgende Fahrkarten sind erhältlich:

- Einzelkarte für eine Person – für eine Hin- oder Rückfahrt im Geltungsbereich
- VRM mobil-card (Jahresgebühr) - Verringerung der Kosten von Einzelfahrscheinen
- Tageskarte für eine Person (übertragbar) – für beliebig viele Fahrten am Gültigkeitstag innerhalb des Geltungsbereichs bis Betriebsschluss
- 3er-Tageskarte wie drei Tageskarten (übertragbar) – jedoch günstiger gegenüber der Tageskarte
- Minigruppenkarte für bis zu fünf Personen – für beliebig viele Fahrten am Gültigkeitstag innerhalb des Geltungsbereichs bis Betriebsschluss
- Wochenkarte für eine Person (übertragbar) – gültig für sieben aufeinanderfolgenden Tagen im gewählten Geltungsbereich
- Monatskarte für eine Person (übertragbar) – gültig bis zum gleichen Tag des Folgemonats; zusätzliche Mitnahmemöglichkeiten nach 19 Uhr im Abonnement
- 9-Uhr-Monatskarte für eine Person (übertragbar) – gültig Montag bis Freitag ab 9 Uhr bis Betriebsschluss sowie am Wochenende und Feiertagen ganztägig; bis zum gleichen Tag des Folgemonats gültig
- Schülerfahrkarten für eine Person – als Wochen- oder Monatskarte; Monatskarte kann auch im Freizeitverkehr verwendet werden
- Schüler-Plus-Ticket für eine Person als Zusatzkarte zur Schülerkarte – gültig für ein Jahr auch für Auszubildende und Studierende; werktags ab 14 Uhr, an Wochenende sowie Feiertagen ganztags gültig
- VRM-SemesterTicket – erhältlich für Studierende an einer im VRM-Verbundgebiet gelegenen Hochschule; Fahrradmitnahme ermöglicht
- 60-Plus-Ticket für Personen ab 60 Jahren – gültig bis zum gleichen Tag des Folgemonats im gesamten Verbundgebiet
- VRM-Job-Ticket für eine Person – preisreduziertes Jahresticket für Firmen, mit mehr als 50 Mitarbeiter; an allen Wochentagen ganztägig gültig sowie von Montag bis Freitag ab 19 Uhr und an den Wochenenden und Feiertagen kostenlose Mitnahme eines weiteren Erwachsenen und bis zu drei Kinder im Alter von max. 14 Jahren
- VRM-Gästeticket für eine Person – kostenloses Ticket für die Nutzung des gesamten VRM-Gebietes während des Aufenthalts in einem angeschlossenen Beherbergungsbetriebes (in teilnehmenden Gebieten); Ausstellung über Beherbergungsbetrieb mit analogem Quittungssystem (Durchschreibeblocke)

20 Fahrscheinsortiment VRM mit dem Stand von September 2019

- Rheinland-Pfalz-Ticket für eine bis maximal fünf Personen – gültig montags bis freitags von 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages sowie am Wochenende und an Feiertagen ganztägig im SPNV in gesamt Rheinland-Pfalz
- Die Einführung eines AZUBI-Ticket ist aktuell in Vorbereitung (Stand: Jan. 2021)

Neben den herkömmlichen Vertriebswegen in Form des Fahrkartenkaufs über einen Fahrkartenautomaten bzw. beim Fahrpersonal bietet der VRM zudem die Möglichkeit an, Tickets auch online oder über das Handy zu kaufen. Folgende Fahrkarten können ebenfalls auch über die App „DB Navigator“ der Deutschen Bahn AG erworben werden:

- Einzelfahrschein
- Ermäßigter Einzelfahrschein
- Einzelfahrschein BahnCard/ Einzelfahrschein VRM-MobilCard
- Tageskarten für 1 bis 5 Personen
- 3-Tageskarte

Fahrgastinformation

Die Verbesserung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld, ist ein Handlungsfeld mit kontinuierlicher Weiterentwicklung. Als Informationsmedien sind prinzipiell alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen.

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste ist das Angebot an Informationsstellen und der dynamischen Fahrgastinformation schrittweise weiter auszubauen.

Zur individuellen Planung sind detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch kompetente Mobilitätsberatung in einer Kundenzentrale, telefonisch (auch abrufbar über SMS) oder das Internet als Serviceleistung zu erbringen.

3.2.4 KFZ-Bestand

Zum 01.01.2019 sind im Westerwaldkreis rund 166.000 Kraftfahrzeuge gemeldet, davon ca. 134.000 Personenkraftwagen. Pro 1.000 Einwohnern sind dies rund 670 Pkw, was annähernd dem Bundesdurchschnitt von 692 Pkw je 1.000 Einwohnern entspricht. Die höchste Anzahl an Pkw je 1.000 Einwohnern weisen die Verbandsgemeinden Wallmerod (696 Pkw) sowie die Kreisstadt Montabaur (693 Pkw) auf. In der Verbandsgemeinde Höhr-Grenzhausen entfallen auf je 1.000 Einwohnern hingegen 639 Pkw.

Tabelle 14: Pkw-Bestand pro 1.000 Einwohner im Westerwaldkreis (Stand: 01.01.2019)

Verbandsgemeinde	Anzahl Kfz	Anzahl Pkw	Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner
Bad Marienberg	15.908	12.717	657
Hachenburg	20.681	16.261	672
Höhr-Grenzhausen	10.007	8.603	639
Montabaur	33.172	27.554	693
Ransbach-Baumbach	11.644	9.906	662
Rennerod	14.311	10.873	647
Selters	13.419	10.664	661
Wallmerod	12.903	10.177	696
Westerburg	18.329	14.764	650
Wirges	15.487	12.688	650
Westerwaldkreis	165.861	134.207	666

3.3 Zukünftige Entwicklungstendenzen (bis ins Jahr 2030)

Die Verkehrsprognose für den Westerwaldkreis wird für die nächsten Jahre (Planungshorizont des Nahverkehrsplans 2025) abgeschätzt. Dabei werden neben den wesentlichen verkehrsrelevanten Entwicklungen im Kreis auch die Entwicklungen im angrenzenden Oberzentrum Koblenz und den umliegenden Nachbarkreisen betrachtet, die verkehrliche Auswirkungen im Kreisgebiet hervorrufen können. Für eine Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung kann auf folgende Basisdaten zurückgegriffen werden:

- Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen (landkreisspezifisch; verbandsgemeindespezifisch)
- Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2029/2030 an den weiterführenden Schulen im Westerwaldkreis
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur)
- Planungsvorhaben des VRM und der benachbarten Aufgabenträger mit Relevanz für Verkehrsverflechtungen im Westerwaldkreis

3.3.1 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Gemäß der fünften regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Landes Rheinland-Pfalz wird bis zum Jahr 2030 ein weiterführender Bevölkerungsrückgang im Westerwaldkreis um rund 2,2 % prognostiziert. Bei der Bevölkerungsvorausberechnung wird bis zum Jahr 2025 von einem leichten

Rückgang von rund 1 % ausgegangen, bis zum Jahr 2040 um durchschnittlich 5 %. Die aktuelle Bevölkerungsentwicklung von 2014 bis 2020 zeigt hingegen den Erwartungen einen leicht positiven Trend auf.

Tabelle 15: Bevölkerungsprognose Westerwaldkreis bis 2030

Verbandsgemeinde	Bevölkerung				Veränderung 2017 - 2030
	2017	2020	2025	2030	
Bad Marienberg	19.402	19.377	19.130	18.791	- 3,2 %
Hachenburg	24.119	24.040	23.764	23.374	- 3,1 %
Höhr-Grenzhausen	13.559	13.538	13.406	13.204	-2,7 %
Montabaur	39.392	39.643	39.729	39.371	-0,1 %
Ransbach-Baumbach	14.828	14.948	15.041	15.015	1,3 %
Rennerod	16.771	16.639	16.338	16.058	-4,2 %
Selters	16.212	16.073	15.801	15.490	-4,6 %
Wallmerod	14.620	14.617	14.518	14.417	-1,4 %
Westerburg	22.635	22.440	22.000	21.550	-4,8 %
Wirges	19.501	19.575	19.552	19.347	-0,8 %
Westerwaldkreis	201.039	200.912	199.309	196.692	-2,2 %

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019): Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz. Fünfte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2017). Ergebnisse für den Westerwaldkreis

Für die Bevölkerungsprognose im Westerwaldkreis werden die Daten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz zu Grunde gelegt. Basisjahr sind dabei die Bevölkerungsdaten vom 31.12.2017.

Grundsätzlich ist in allen Verbandsgemeinden zukünftig mit einem kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang zu rechnen. Dabei ist der Westerwaldkreis mit einem teils differenzierten Grad des Bevölkerungsrückgangs gekennzeichnet. Insbesondere für die Verbandsgemeinden Westerburg (-4,8 %), Selters (-4,6 %) sowie Rennerod (-4,2 %) wurde ein überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Einzig die Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach weist bis 2025 einen Zugewinn an Bewohnern auf.

Demographische Entwicklung

Die demografische Entwicklung des Westerwaldkreis zeigt seit Jahren eine kontinuierliche Bevölkerungsalterung. Während die Altersgruppe der 20- bis 65-Jährigen noch 2017 gegenüber dem Jahr 2006 einen Zugewinn in allen Verbandsgemeinden zu verzeichnen hatte, ist langfristig dennoch aufgrund des Bevölkerungsrückganges in der Altersgruppe der unter 20-Jährigen sowie einer seit Jahren bestehenden negativen Entwicklung des natürlichen Wanderungssaldos von einer Alterung der Bevölkerung auszugehen.

Ein besonders starker Rückgang bis zum Jahr 2040 wird in der Altersgruppe der unter 20-Jährigen (-28 %) prognostiziert. Insbesondere in den Verbandsgemeinden Selters, Rennerod, Wallmerod sowie Westerbürg wird von einem überdurchschnittlichen Rückgang in dieser Altersgruppe ausgegangen. Ebenso in der Altersgruppe der 20- bis 65-Jährigen wird ein kontinuierlicher Bevölkerungsrückgang von durchschnittlich -17 % prognostiziert. Wohingegen gemäß der vorausgerechneten Entwicklung die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen einen Zugewinn von über 50 % aufweist.

Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen

Der Schulentwicklungsplan des Westerwaldkreises 2015 enthält eine Fortschreibung der Schülerinnen- und Schülerzahlen an den weiterführenden Schulen der Verbandsgemeinden bis zum Schuljahr 2029/2030, ausgehend von den Entwicklungen zwischen den Schuljahren 2002/2003 und 2014/2015.

Für den Westerwaldkreis wird dabei grundlegend von einem Rückgang der Schülerinnen- und Schülerzahlen an den weiterführenden Schulen ausgegangen. Ebenso die vierte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz (Stand 2015) prognostiziert einen teils starken Rückgang in der Altersgruppe der 10- bis 20-Jährigen bis zum Jahr 2035 um durchschnittlich 24 %.²¹

Jedoch zeigen sich in den einzelnen Bildungsregionen des Westerwaldkreises unterschiedliche Entwicklungen auf. Vor allem an den Gymnasien bzw. Schulen mit gymnasialer Oberstufe wird von einem Anstieg bzw. konstanter Entwicklung der aktuellen Schülerinnen- und Schülerzahlen ausgegangen. Die Profilierung der Schulen führt zudem zu einem veränderten Pendlerverhalten der Schülerinnen und Schüler, sodass diese teils weitere Strecken zum Schulort in Kauf nehmen.

Siedlungs- und Flächenentwicklung

Trotz der nach Prognose abnehmenden Bevölkerungszahl planen nahezu alle Verbandsgemeinden, die an der Auftaktbefragung teilgenommen haben, Siedlungsgebiete auszubauen oder nachzuverdichten. Auch die Inanspruchnahme umfangreicher Bauflächenpotentiale (Baulücken und innerörtliche Potenzialflächen) wird beispielsweise in der Verbandsgemeinde Wallmerod vorangetrieben.

Konkrete Angaben zu geplanten Wohngebieten sind:

Tabelle 16: Geplante Wohngebiete bis 2030

Verbandsgemeinde	Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
Bad Marienberg	Eichenstruth	„Auf dem Oberschär“ (Bebauungsplan im Entwurf)	1,6 ha
	Hardt	„Vor der Häsel“ (2. Bauabschnitt)	19 WE
	Hof	„Wohngebiet westliche der Höhenstraße“	13 WE

²¹ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2015): Statistische Analysen Nr. 35/ 2015. Rheinland-Pfalz 2060. Vierte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013).

Verbandsgemeinde	Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
	Langenbach bei Kirburg	„Ober dem Großen Garten“	20 WE
	Nisterau	„Großstück I“	18 WE
	Nistertal-Büdingen	„Im Kappesgarten“	15 WE
	Norken	„Scheuergarten“ (Bebauungsplan im Entwurf)	1,6 ha
Selters	Ewighausen	Neubaugebiet (im Planungsentwurf)	15 Bauplätze
	Goddert	Neubaugebiet „Steinberg Erweiterung“	15 Bauplätze
	Hartenfels	Neubaugebiet „Oberhalb Nonnenbäume“	20 Bauplätze
	Herschbach	Neubaugebiet „Ginsterberg 2“	35 Bauplätze
		Innenentwicklung Bereich Altes Sägewerk	15 Bauplätze
	Marienrachdorf	Neubaugebiet „Auf dem Glasacker“	20 Bauplätze
	Maxsain	Neubaugebiet „Rübengarten 3“	25 Bauplätze
	Selters	Neubaugebiet „In der Sonnenbach“	45 Bauplätze
		Projekt-Quartier Saynbachau	50 WE
	Sessenhausen	Neubaugebiet „Im neuen Garten“	30 Bauplätze
	Steinen	Neubaugebiet „Sturth 2. Bauabschnitt“	15 Bauplätze
	Vielbach	Neubaugebiet „Auf der Schlüpp“	15 Bauplätze
	Weidenhahn	Neubaugebiet „Eichelgarten“	25 Bauplätze
Wölferlingen	Neubaugebiet „Feld-Hofacker“	15 Bauplätze	
Wirges	Bannberscheid	„Am Heidchen“; 2. Bauabschnitt	30 Bauplätze
	Dernbach	„Oberm Kappensgarten II“ (Bebauungsplan im Entwurf)	30 Bauplätze
	Leuterod	„Hasenmorgenfeld II“	30 Bauplätze
	Mogendorf	„Zugemäch II“ (Bebauungsplan im Entwurf)	30 Bauplätze
	Moschheim	„Im Seifen“ (Bebauungsplan im Entwurf)	25 Bauplätze
	Ötzingen/ Sainerholz	Erweiterung Baugebiet Haide II (Bebauungsplan im Entwurf)	25 Bauplätze
	Siershahn	Rückbau ehem. Berggartenschule	6 Bauplätze
Wirges	Staudt	„Im Bergfeld“ (Bebauungsplan im Entwurf)	20 Bauplätze
	Wirges	„Am Bahndamm“	20 Bauplätze

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im April 2019.

Auch im Bereich der Gewerbeflächen sind Ausweitungen bestehender oder die Einrichtung neuer Gewerbegebiete geplant. An konkreten Planungsvorhaben wurden benannt.

Tabelle 17: Geplante Gewerbegebiete bis 2030

Verbandsge- meinde	Gemeinde/ Stadt	Geplante Gewerbegebiete	Größe
Bad Marienberg	Kirburg	„Kirburg West“	1 ha
	Dreisbach	“Unter den Weiden”	Erweiterungsfläche für ortsansässige Betriebe + 5.000 m ²
Montabaur	Görgeshausen	Entwicklung Fachmarktzentrum XXL Lutz (Bebauungsplan im Entwurf)	15.000 m ²
	Montabaur	Gewerbegebietserweiterung „Alter Gal- gen“	60.000 m ²
	alle Gemeinden	Wohnbauentwicklungen	Jeweils 30 – 50 Bau- plätze
Wirges	Dernbach	„Hinter der Burg I (Burgweg)“ (Bebauungsplan im Entwurf)	k. A.
	Ebernahn	„Kronenacker“	20 ha
	Mogendorf	„Hinter den Eichen“ (Vielbacher Weg) (Bebauungsplan im Entwurf)	3 ha

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden im April 2019

Entwicklungen außerhalb des Westerwaldkreises

Im Zuge der Befragung der Nachbarlandkreise wurden folgende Entwicklungen mit Relevanz für die ÖPNV-Entwicklung benannt:

- ggf. Erweiterung der Gewerbegebiete in Neuwied
- Rengsdorf (Kreis Neuwied) Errichtung „Natur-Aktiv-Resort-Rengsdorf“ mit Freizeitanlagen und Hotelbetrieben
- Neuaufstellung Regionalplan Mittelhessen, worin zukünftig auch Aussagen über Entwicklung von Limburg a. d. Lahn, Weilburg sowie Vorhaben entlang der Autobahn A3 sowie der Bundesstraßen B5, B54, B49 sowie B456 enthalten sein können

3.3.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes

In den letzten Jahren hat eine positive Entwicklung des Arbeitsmarktes stattgefunden. Die Anzahl der Arbeitsplätze stieg stetig leicht an. Langfristig sollten folgende Aspekte bei der Planung berücksichtigt werden:

- Durch die Wirtschaftsstruktur des Westerwaldkreises mit vielen Kleinst- und Kleinunternehmen werden die Arbeitsplatzstandorte weiterhin vor allem für die landkreiseigene Bevölkerung eine hohe Bedeutung aufweisen.
- Insbesondere die Kreisstadt Montabaur ist im Westerwaldkreis ein bedeutender Arbeitsplatzstandort.
- Eine auch künftig hohe Pendlerdynamik in Richtung des angrenzenden Oberzentrums Koblenz.

- Eine geplante Ansiedlung eines Klinikstandortes im Nahbereich des Mittelzentrums Stadt Hachenburg und andere arbeitsplatzintensive Neuansiedlungen

3.3.3 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Im Bereich des Einzelhandels sowie der sozialen Infrastruktur sind für die Zukunft vereinzelte relevante Entwicklungen mit (teil-)regionaler Bedeutung geplant. Hierzu zählen:

- Höhr-Grenzhausen: Rastal-Center
- Montabaur: Entwicklung des Fachmarktzentriums XXL Lutz in Eschelbach Görghausen, Ausbau des Schulzentrums
- Montabaur: geplante Erweiterung des Factory Outlet Centers („Style Outlet“)
- Selters: Neuerrichtung Seniorenresidenz Kloster in Herschbach (UWW)
- Wirges: Wohnbauprojekt mit Mehrgenerationenwohnen in Mogendorf
- Siershahn: Wohnbauprojekt mit Mehrgenerationenwohnen und Tagespflege

Bereits bestehende Einrichtungen sind im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

3.3.4 Entwicklung des Verkehrsverhaltens

Nationale und internationale Trends

Nicht nur die Entwicklungen und Angebote vor Ort werden das zukünftige Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger bestimmen. Vielmehr sind es Megatrends der Mobilität und der gesellschaftlichen Entwicklung im Allgemeinen, die es darüber hinaus zu berücksichtigen gilt. Für den NVP Westerwaldkreises soll an dieser Stelle eine kurze Übersicht an beispielhaften Megatrends gegeben werden, die sich im besonderen Maße auf das Themenfeld Verkehr und Mobilität auswirken werden:

- Digitalisierung: Im ÖPNV fallen aufgrund seiner vielen Nutzer sehr viele Daten an. Durch die stärkere Nutzung der Daten als bisher, bietet sich die Möglichkeit neue Angebote zu schaffen bzw. vorhandene Angebote besser zu vermarkten und zum Kunden zu transportieren. Die Nutzung und die Beherrschbarkeit großer Datenmengen ist ein Schlüssel für einen effektiveren ÖPNV und intelligente verkehrliche Lösungen und damit ein bedeutender Teil der Verkehrswende
- 24-Stunden-Gesellschaft: Abkehr von traditionellen Lebensrhythmen die von klassischen Berufs- oder Geschäftszeiten bestimmt werden, hin zu flexiblen Arbeits- und Freizeitmodellen, die eine rund um die Uhr Verfügbarkeit von Dienstleistungen inklusive Mobilitätsangeboten erfordern.
- Dekarbonisierung / Klimaschutz: Umstellung der Wirtschaftsweise, hier im Speziellen auf den Verkehrssektor bezogen, in Richtung eines niedrigeren Umsatzes von Kohlenstoff. Es werden Prozesse, durch die Kohlenstoffdioxid (CO₂) freigesetzt wird, durch solche Prozesse abgelöst, bei denen diese Freisetzungen unterbleiben oder kompensiert werden (beispielsweise E-Motoren statt Verbrennungsmotoren). Ziel ist die CO₂-Neutralität. Die Bundesregierung hat sich im Pariser Klimaschutzabkommen dazu verpflichtet, den Verkehr bis 2050 CO₂-neutral zu gestalten.

- Elektromobilität/alternative Antriebe: Umstellung sämtlicher Flotten auf Fahrzeuge, die ihre Energie überwiegend aus dem Stromnetz beziehen, also extern aufladbar sind. Durch die zunehmende Digitalisierung des Verkehrssektors wird der Wandel der Flotten beschleunigt. Die Nachfrage nach E-Bikes und Pedelecs steigt rasant, im Jahr 2017 wurden über 720.000 E-Bikes verkauft, was gut ein Fünftel des Fahrradmarktes ausmacht.
- Langsam-Verkehr: Unter Langsam-Verkehr wird die steigende Popularität von langsamen Verkehrsmitteln in Städten verstanden, die inzwischen aber vielfach einen Geschwindigkeitsvorteil gegenüber dem MIV haben. Der Langsam-Verkehr umfasst alle Fortbewegungsarten mittels eigener Muskelkraft. Es besteht aktuell die Nachfrage nach umweltfreundlichen Verkehrslösungen, es gibt einen Gesundheitstrend gepaart mit dem Bedürfnis nach High-Tech-Lösungen und deren Einsatz. Hier liegt insbesondere das Fahrrad in der Schnittmenge unterschiedlicher Trends. Die Förderung des Langsam-Verkehrs geht oftmals einher mit einer Begrenzung der individuellen Automobilität.
- Multimodalität: Die kombinierte Mobilität definiert sich durch die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln, wie zum Beispiel die des öffentlichen Verkehrs (Bus- und Bahn) mit dem Fuß- und Radverkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr (Privatauto, Carsharing, Taxi usw.). Multimodale Konzepte zielen auf die effiziente Nutzung aller zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel durch vernetzte und aufeinander abgestimmte Angebote ab.
- Third Places: Dritte Orte sind all das, was sich zwischen dem Heim und dem Arbeitsplatz abspielt – Orte in einer mobilen Gesellschaft, in der man technologisch von „überall aus alles“ machen kann. Bahnhöfe, Flughäfen, Wartebereiche, Shoppingumgebungen, all diese Orte werden stark an Bedeutung gewinnen und somit mit neuen Anforderungen durch ihre Benutzer konfrontiert

Weniger münden die vorangestellten Trends in direkt ableitbare Maßnahmen, viel mehr zeigen sie an, dass ausgewählte Themenfelder zukünftig eine besondere Bedeutung erlangen werden. Insbesondere die Generierung, Aufarbeitung und Nutzung von Daten wird eine bedeutende Rolle spielen, um hierdurch die Verfügbarkeit, die Zugänglichkeit und die Vereinfachung der Nutzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote voranzutreiben.

Entwicklung der Motorisierung im Westerwaldkreis

Es herrscht an vielen Orten zu bestimmten Zeiten Stillstand. Autobahnen, Kreis-, Ring- und Einfallstraßen stoßen an Kapazitätsgrenzen. Dabei ist der öffentlichen Personennahverkehr eine Alternative, den Druck von den Straßen zu nehmen. Im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen sind auch die Themen Luftreinhaltung, neue Antriebstechnologien und neue Mobilitätsformen für den Landkreis von hoher Bedeutung. Grundsätzlich werden für die zukünftige Entwicklung der Motorisierung in Deutschland folgende Szenarien erwartet²²:

- Weiterer Anstieg der Motorisierung von Frauen.
- Der Motorisierungsgrad der Männer legt nur noch geringfügig zu.

22 Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH (Hrsg.), Shell PKW-Szenarien bis 2030, 2009

- Die Motorisierung wird von den meisten Altersgruppen in höhere Altersklassen mitgenommen; zukünftig wird daher vor allem die Motorisierung von Frauen in den Altersklassen über 50 Jahre stark ansteigen; die von älteren Männern wird leicht zunehmen. Grundsätzlich sind daraus eine zunehmende Pkw-Motorisierung und Auto-Mobilität im Alter zu erwarten.
- Für das Jahr 2030 ergibt sich bundesweit ein durchschnittlicher „statistischer“ Motorisierungsgrad über alle Haltergruppen von rund 630 Pkw pro 1.000 Einwohner gegenüber heute von gut 570.

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz geht in seiner Prognose über den zukünftigen Pkw-Bestand und Verkehrsentwicklung außerorts, ausgehend vom Basisjahr 2011, bis 2030 von einer marginalen Zunahme (+0,4%) des Pkw-Besitzes im Bundesland aus. Für den Westerwaldkreis hingegen wird eine deutlichere Zunahme des Pkw-Bestandes auf 656 Pkw je 1.000 Bewohner (+ 8,4%) prognostiziert.²³

Tabelle 18: Prognose Pkw-Bestand bis 2030

	Pkw-Bestand 2011 (je 1.000 Erwachsene)	Prognose Pkw-Bestand 2030 (je 1.000 Erwachsene)	Prognose Entwicklung 2011 – 2030
Westerwaldkreis	605	656	+8,4 %
Rheinland-Pfalz	568	570	+0,4 %

Quelle: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (2012): PKW-Bestand und Verkehrsentwicklung außerorts Teil II

3.3.5 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)

Der prognostizierte Bevölkerungsrückgang bzw. Stagnation im Westerwaldkreis wird dazu führen, dass zukünftig die Summe der zurückgelegten Wege und somit der Verkehr (ausgedrückt in Personenkilometer) abnehmen wird.

- Gleichzeitig führt die demographische Entwicklung zu einer Erhöhung des Anteils älterer Menschen. Ältere Menschen werden zukünftig nicht grundsätzlich weniger Wege zurücklegen, während davon auszugehen ist, dass die zurückgelegten Distanzen geringer werden (Effekt auf Personenkilometer)
- Die Lage des Westerwaldkreises angrenzend an Koblenz führt im südlichen Kreisgebiet zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre wird zukünftig geringfügig zunehmen.
- Auch innerhalb des Westerwaldkreises, vor allem zu den nächstgelegenen Mittelzentren, bestehen wichtige Verflechtungen. Anzumerken ist jedoch, dass sich die Verbandsgemeinden im nördlichen Kreisgebiet vorrangig in Richtung der Mittelzentren Hachenburg und Westerbund orientieren,

²³ Quelle: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (2012): PKW-Bestand und Verkehrsentwicklung außerorts Teil I + Teil II

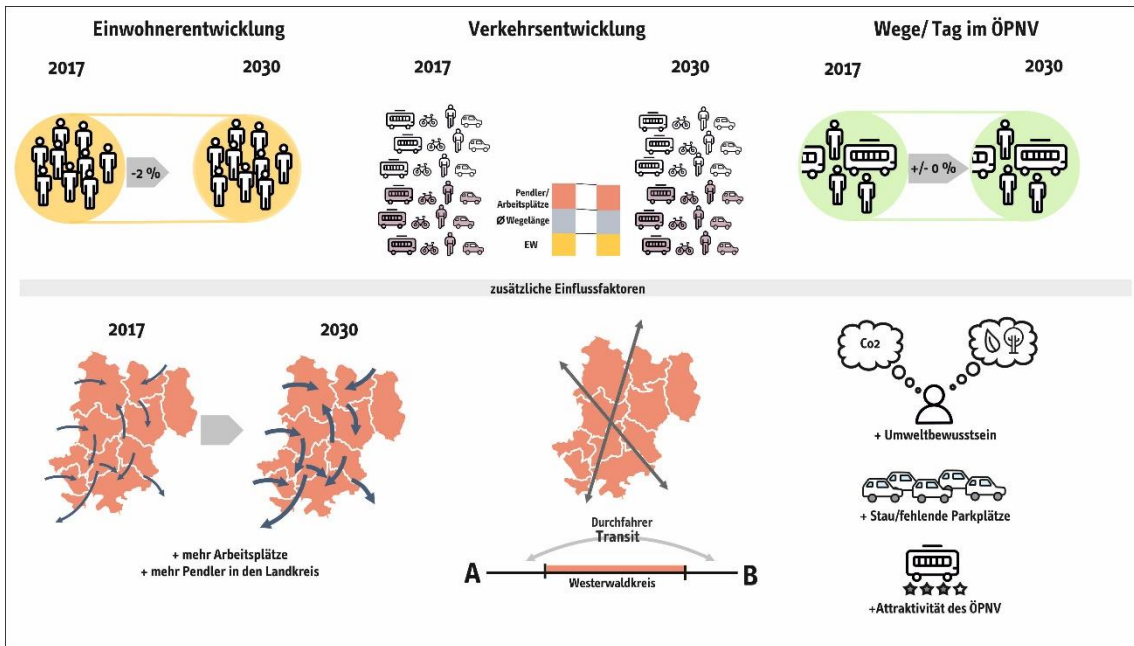
während die im Süden liegenden Verbandsgemeinden vorrangig auf Montabaur, aber auch auf Wirges und Höhr-Grenzhausen ausgerichtet sind. Dies wird auch weiterhin zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen.

- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungsflächen bestimmen maßgebend das Mobilitätsverhalten der künftigen Bevölkerung und Nutzenden dieser Flächen. Aufgrund der dargestellten Flächenentwicklungen wird zukünftig eine optimierte verkehrliche Anbindung erforderlich.
- Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität in der Stadt und im Westerwaldkreis ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine bundesweite Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in Städten und Ballungsräumen – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV-Verbindungen längst kein Muss mehr, und der eigene Pkw hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist zudem ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt. Im Westerwaldkreis sind in den letzten Jahren jedoch steigende Motorisierungsgrade festzustellen.
- Aktuell und auch zukünftig wird eine Bedeutungssteigerung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel bestehen, was durch günstigere Anschaffungskosten von Pedelecs bzw. E-Bikes verstärkt wird. Auch in topographisch ausgeprägteren Gebieten wie im Westerwaldkreis ist davon auszugehen, dass der Radverkehrsanteil zumindest saisonal steigen wird.
- Bundesweit ist eine Zunahme der intermodal oder mit Sharing-Angeboten zurückgelegten Wege zu beobachten. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass ausreichend attraktive Angebote bestehen.
- In Zeiten der Corona-Pandemie zeigt sich, dass insbesondere in den Lock-Down-Monaten die Anzahl der zurückgelegten Wege, die zurückgelegten Distanzen sowie die Bewegungsradien zurückgegangen sind. Zeitgleich führt die Pandemie zu einem Anstieg der individuellen Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad sowie insbesondere mit dem Pkw. Risiken bestehen vor allem in einer langfristigen Schwächung des ÖPNV. Zeitgleich wird die pandemiebedingte Mobilität insbesondere in den Innenstädten als Chance für lebenswerte Städte mit der Schaffung eines attraktiven Angebotes im Bereich der Nahmobilität gesehen.²⁴

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen sowie der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Rahmenbedingungen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Verkehrssituation getroffen:

24 DStGB, Agora Verkehrswende(2020)

Abbildung 9: Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Westerwaldkreis



4 Anforderungsprofil

4.1 Leitbild der Nahverkehrsplanung des Westerwaldkreises

Die nachfolgenden Ziele und inhaltlichen Rahmenbedingungen orientieren sich an den gesetzlichen Rahmenbedingungen gemäß § 1 NVG und den regionalen Vorgaben Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs, relevanten Zielen und Anforderungen der Raumordnung und Landesplanung, des Städtebaus, des Umweltschutzes der Wirtschaftlichkeit sowie an den an den „Vorgaben und Rahmenbedingungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Westerwaldkreises“ mit Beschluss durch den Kreistag vom 28.09.2018.

4.1.1 Allgemeine Rahmenziele

Der Westerwaldkreis strebt als Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV an. Langfristiges Ziel ist mindestens die Erhaltung einer bedarfsgerechten Grundversorgung für die Bevölkerung im Bereich der Mobilität insbesondere an Werktagen. Die Orientierung erfolgt vorrangig am bestehenden und dem absehbaren Bedarf der Bevölkerung in der Fläche. Die tatsächliche Inanspruchnahme der ÖPNV-Angebote ist ein wesentliches Kriterium für deren Erhalt und Ausbau.

Die gesetzlichen Bestimmungen für Mobilitätsbeeinträchtigte sind vorrangig zu beachten; darüber hinaus sind die besonderen Belange von Menschen mit Behinderungen, alten Menschen, Kindern, Familien mit Kindern und Frauen soweit möglich sicherzustellen. Die Bedürfnisse aufkommensstarker Zielgruppen (SchülerInnen, Pendelnde, SeniorInnen etc.) sind besonders zu berücksichtigen.

Die Verantwortung für den Erhalt und den Ausbau eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes trägt nicht alleine der gesetzliche Aufgabenträger. Eine Mitverantwortung liegt auch bei Bürgerinnen und Bürgern, Anbietern von mit ÖPNV erreichbaren Dienstleistungen, Schulen, medizinische Versorgungsschwerpunkten, Einkaufsstandorten, Straßenbaulastträgern und Anderen. Diese können die zukunftsgerechte Ausgestaltung des ÖPNV mit vielfältigen Maßnahmen unterstützen.

Mit den Nachbaraufgabenträgern, dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) sowie dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) als Aufgabenträger für den SPNV und dem Land Rheinland-Pfalz wird eine enge, permanente und partnerschaftliche Zusammenarbeit angestrebt. Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll als wesentlicher Bestandteil der Verkehrspolitik dazu beitragen, die Mobilität der Bevölkerung zu sichern, die Umweltbelastungen und den Flächenverbrauch durch den privaten Kfz-Verkehr einzugrenzen sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Gestaltung des ÖPNV orientiert sich an den Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung und soll deren Zielsetzungen aufgreifen und konkretisieren. Im Rahmen der Bauleitplanung soll auf eine vorrangige und frühe Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr geachtet werden. Ein zentraler Aspekt ist hierbei, dass die Netzgestaltung auf die zentralen Orte ausgerichtet wird. Mit attraktiven Verbindungen und einer guten Erreichbarkeit werden die Funktionen der zentralen Orte und die Nahversorgung gestärkt. Die unterschiedlichen Anforderungen an den ÖPNV in Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen sind ein wesentlicher Bestandteil einer differenzierten Angebotsplanung.

Neben der Angebotsqualität ist der Erfolg des ÖPNV auch abhängig von der Stadt- und Regionalentwicklung. Wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des ÖPNV ist die Sicherung und Weiterentwicklung einer auf den ÖPNV orientierten Siedlungsstruktur. Diese soll so gestaltet werden, dass sie einen wirtschaftlichen und attraktiven Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis sind mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen. Bei Verkehrsplanungen in den Städten und Gemeinden sind die Belange des ÖPNV, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Verkehrsablaufs, zu berücksichtigen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie größerer Verkehrserzeuger mit Relevanz für den ÖPNV ist die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu berücksichtigen.

Das Ziel der Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV²⁵ ist in Zusammenarbeit aller gesetzgebenden (Bund und Land) und ausführenden (relevanten) Akteure (u. a. Land Rheinland-Pfalz, Westerwaldkreis, Gemeinden/ Städte, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter) zu erreichen. Mit dem hier vorliegenden Nahverkehrsplan sind dazu die wesentlichen Grundlagen zu erarbeiten, konkrete Ziele für den Geltungszeitraum des NVP zu formulieren sowie einen längerfristigen Ausblick für die Frist des PBefG zum 1. Januar 2022 zu geben.

4.1.2 Produktprofilierung und ÖPNV-Angebot

- Das Netz des ÖPNV orientiert sich - soweit räumlich und verkehrlich sinnvoll - an hierarchischen Strukturen. Vorrang hat die Verbindung möglichst aller Ortsgemeinden mit dem zugeordneten zentralen Ort im Verflechtungsbereich (Grund- oder Mittelzentrum) und/oder ggf. mit den Orten an denen Angebote der Daseinsvorsorge (Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs, Arzt, Apotheke, Krankenhaus etc.) oder touristische Schwerpunkte vorhanden sind. Die jeweiligen Grund- bzw. Mittelzentren sind an die Kreisstadt und möglichst auch an die umliegenden, außerhalb des Kreises gelegene Oberzentren anzubinden. Diesbezüglich notwendige Umsteigeverbindungen, soweit diese zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erforderlich und möglich sind, bleiben in begründeten Fällen (Umlaufplanung, Fahrzeugverfügbarkeit, Fahrerruhezeiten etc.) möglich.
- In Schwachverkehrszeiten (Tagesrandlagen, Wochenenden etc.) können auch anrufbasierte ÖPNV- Bedienformen (z. B. Anruf- Linienverkehre) das Grundangebot aufrechterhalten. Die Möglichkeit, diese Bedienformen zu anderen Zeiten anzubieten, bleibt unbenommen.
- Die Taktdichten orientieren sich vorrangig am Bedarf. Erhöhte - angebotsorientierte - Taktdichten sind auf Grund von übergeordneten Rahmenbedingungen (Anschlussbeziehungen zur Schiene, regionalen Buslinien oder verfügbaren unternehmerseitigen Kapazitäten) in begründeten Einzelfällen möglich, wenn hierdurch die Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtangebots nicht gefährdet wird.

25 Novellierung des PBefG vom 19. Dezember 2012, § 8 Abs. 3 Satz 3: vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022.

- Die Neueinrichtung beziehungsweise erhebliche Ausweitung von Angeboten im ÖPNV steht unter dem Vorbehalt der ausreichenden Inanspruchnahme und kann nach einer angemessenen Erprobungszeit in den Bestand überführt, verändert oder auch zurückgenommen werden.
- Alternative Bedienformen (auch außerhalb des ÖPNV wie z. B. Bürgerbusse, Jugend- und Seniorentaxis) können als Ergänzung des Angebots eingerichtet bzw. beibehalten werden, sollen jedoch nicht in Konkurrenz zum ÖPNV treten.

4.1.3 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

- Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten.
- Die Eigenwirtschaftlichkeit bestehender und zukünftiger ÖPNV- Angebote im Westerwaldkreis ist zu erhalten. Ein Abweichen vom Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit ist nur bei Gefährdung der Grundversorgung der Bevölkerung oder zur Unterstützung übergeordneter Entwicklungsziele und -konzepte auf Basis des Nahverkehrsplans möglich. Eine Abweichung auf Grund von Wünschen außerhalb des Kreises gelegener Gebietskörperschaften ist im Regelfall nur mit Zustimmung seitens des Westerwaldkreises möglich.
- Konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem.
- Der Westerwaldkreis als Aufgabenträger im ÖPNV bildet vorsorglich, in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und weiteren Organisationen (VRM, ZV-Nord), Linienbündel im Kreisgebiet. Die Einbeziehung von Linien aus benachbarten Kreisen in diese Bündel ist nur mit Zustimmung der jeweiligen Aufgabenträger möglich. Bei diesen Überlegungen ist auch eine weitest gehende Einbeziehung von Vertragsfahrten (Schülerbeförderung) beachtlich. Eine diesbezügliche Überprüfung ist regelmäßig vorzunehmen. Ziel der Bildung von derartigen Bündeln ist vorrangig deren wirtschaftliche Ausgestaltung (d.h. die Minimierung des gemeinwirtschaftlichen Anteils) und die Erschließungsfunktion (ggf. zu Lasten der Fahrtzeiten). Die Aktivierung solcher Bündel unter Synchronisation der jeweiligen Konzessionslaufzeiten stellt nur die „Ultima Ratio“ dar. Alle anderen denkbaren Maßnahmen für eigenwirtschaftliche Lösungen sind zwingend nachweislich gemeinsam mit allen Beteiligten zu diskutieren und zu prüfen.
- Regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen. Hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote.
- Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung, insbesondere außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Berufs- und Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung.

4.1.4 Zugänglichkeit und Information

- Das öffentliche Verkehrsangebot soll die wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse zur Zufriedenheit der Bürger erfüllen können. Hierfür sind Informationen über das Angebot und den Zugang essenziell. Folgende Aktivitätsfelder im Bereich Information, Beratung und Orientierung an

Kundenbedürfnissen (mit teilweise zeitlich unterschiedlichem Entwicklungshorizont) sind von zentraler Bedeutung.

- Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für die Menschen (Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, eingesetzte Fahrzeuge, Tarif- und Vertriebssystem sowie leicht verständliche und transparente Informationen).
- Erweiterung des Angebots aus mobilen Verkaufsgeräten in Bussen, stationären Verkaufs- und Servicestellen (Servicebüros von Verkehrsunternehmen, touristische Anlaufstellen etc.). Die Einführung weiterer Kaufmöglichkeiten (online-gestützte Ticket „Apps“ mit Tickets (z. B. über QR-Code etc. auf mobilen Endgeräten) wird unterstützt.
- Die Fahrplanauskunft wird vom Verkehrsverbund sichergestellt (Telefonisch über zentrale Auskunft, Online-Plattformen mit entsprechenden Apps für mobile Endgeräte, einer nutzerfreundlichen und barrierefreien Home-Page sowie linienbezogene Fahrpläne und Flyer). Kreisseitig werden die Angebote des Verbundes im Bedarfsfall ergänzt bzw. unterstützt. Es ist darauf hinzuwirken, dass Fahrpläne und Flyer in verständlicher bzw. leichter Sprache verfasst werden.

4.1.5 Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung

- Die Haltestelleninfrastruktur ist an moderne Erfordernisse (Sicherheit, Barrierefreiheit, Komfort) anzupassen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen (§ 8 Abs.3 Personenbeförderungsgesetz und § 8 Nahverkehrsgesetz Rheinland- Pfalz) und Zeitrahmen sind hierbei zu beachten. Die Neuanlage von Haltestellen- und Verkehrsinfrastrukturen (Wendeanlagen, zentrale Umsteiganlagen etc.) orientieren sich an verkehrlichen Erfordernissen und werden im engen Einvernehmen mit den Verkehrsunternehmen, Ordnungsverwaltungen, Polizei- und Verkehrsbehörden, dem Aufgabenträger, der Schülerbeförderung, der Straßenbaulastträger, dem Beauftragten des Westerwaldkreises für die Belange behinderter Menschen und den Bewilligungsbehörden geplant und umgesetzt. Die Ausnahmetatbestände des § 62 Abs. 2 PBefG sind im Bedarfsfall zu nutzen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen (DIN-Norm 18040-3 [ÖPNV – Bahnhöfe, Gleisanlagen] und DIN 32984 [Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen]) sind zu berücksichtigen. Belange der Radnutzer sind nach Möglichkeit zu berücksichtigen.
- Die Fahrzeugstandards können sich - ohne Abstriche bei der Fahrgastsicherheit - in einer diversifizierten Unternehmerlandschaft wie dem Westerwaldkreis sinnvollerweise nur an den Möglichkeiten der vorhandenen Unternehmen, den rechtlichen Rahmenbedingungen (Fahrzeugsicherheit, Barrierefreiheit, Nutzung von Niederflurbussen, bzw. das Mitführen von Rampen bei älteren Bussen etc.) und den Erfordernissen des Verkehrsraums (Topographie und Witterungsverhältnisse) orientieren. Der Einsatz auch älterer Fahrzeuge (Zweitverwertung) sollte möglich bleiben, soweit die Fahrgastsicherheit oder übergeordnete verbindliche rechtliche Rahmenbedingungen nicht entgegenstehen. Die Größe der einzusetzenden Fahrzeuge soll sich i. d. R. am Fahrgastpotenzial orientieren. Belange von Radfahrern (Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder) sind nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

4.2 Raum- und Netztypologie

4.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Westerwaldkreises

Wesentliche Grundlage für die Erarbeitung von Qualitätsstandards für das kreisweite ÖPNV-Angebot und dessen räumliche Differenzierung ist die Gliederung des Kreisgebietes nach einheitlichen raum- und siedlungsstrukturellen Kriterien. Damit wird insbesondere die unterschiedliche verkehrliche Bedeutung der Städte und Gemeinden (sowie innerhalb derer die Kernbereiche, Stadt- und Ortsteile) und die Beziehungen zwischen diesen Städten und Gemeinden untereinander berücksichtigt.

Aufbauend auf dem Gliederungsansatz des aktuellen Nahverkehrsplans des Westerwaldkreises, dem Entwurf des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord sowie der zentralörtlichen Gliederung gemäß Landesentwicklungsplanes werden die Städte und Gemeinden in vier Gemeindetypen unterteilt:

- (benachbarte) Oberzentren
- Mittelzentren
- Mittelzentrale Verbünde
- Grundzentren

Die Unterteilung berücksichtigt

- die unterschiedliche Konzentration in den Bereichen Arbeit / Wohnen / Freizeit / Einkauf / Bildung,
- die Bevölkerungsgröße sowie
- das Vorhandensein regional bedeutsamer Institutionen.

In der folgenden Tabelle 19 wird die Kategorisierung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreises dargestellt.

Tabelle 19: Gemeindetypologie im Westerwaldkreis

(benachbarte) Oberzentren (OZ)	Mittelzentren (MZ)	Mittelzentrale Verbünde	Grundzentren (GZ)
(Koblenz) (Siegen)	Dernbach Hachenburg Höhr-Grenzhausen Montabaur Westerburg Wirges	Montabaur – Wirges – Dernbach Hachenburg – Westerburg Höhr-Grenzhausen – Bendorf – Koblenz – Lahnstein – Vallendar	Bad Marienberg Ransbach-Baumbach Rennerod Selters Wallmerod

4.2.2 Hierarchisierung des regionalen ÖPNV-Netzes

Die Netzhierarchie ist für die Formulierung der Standards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots von maßgeblicher Bedeutung. In einem ersten Schritt werden die **Verkehrskorridore** im ÖPNV definiert. Diese beinhalten sowohl das Angebot im Schienen- als auch im Busverkehr.

Hierzu werden die verfügbaren quantitativen Basisdaten (Ortskategorien mit Einwohnerzahlen, Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Pendler sowie der Schülerrelationen) verwendet, um die Relationen zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Westerwaldkreises sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb des Kreises zu bewerten. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass mit der Darstellung und Verwendung der Pendlerdaten nur ein Teil der Potenziale zwischen zwei Orten quantitativ ableitbar ist. Weitere Mobilitätswege z. B. im Versorgungs- und Freizeitverkehr spielen ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Festlegung der Verkehrskorridore, auch wenn für diese Wege ggf. nur eingeschränkt Daten vorliegen. Hierzu erfolgt bei den relevanten Verbindungen eine qualitative Einschätzung und Bewertung auf Basis regionaler Erfahrungen der am Planungsprozess Beteiligten.

Für die Kategorisierung der Verkehrskorridore wird für den Westerwaldkreis nachfolgende Differenzierung vorgenommen. Der Umstieg zwischen den hierarchischen Netzebenen erfolgt an zentralen Verknüpfungspunkten. (vgl. Kapitel 4.3.3)

Tabelle 20: Hierarchie der Verkehrskorridore im regionalen ÖPNV-Netz

Korridorkategorie	Charakterisierung
Hauptkorridore	<ul style="list-style-type: none"> ■ Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, z. B. Relationen zwischen Oberzentren und mittelzentralen Verbänden/Mittelzentren und zwischen mittelzentralen Verbänden/Mittelzentren und im Stadtverkehr. ■ Hauptkorridore übernehmen die Rückgratfunktion des ÖPNV-Angebots im Westerwaldkreis als starke und leistungsfähige Achsen im Bahn- und Busverkehr. Sie sollen dafür Sorge tragen, dass weite Teile des Kreisgebiets schnell und direkt miteinander sowie an die benachbarten Zentren (insbesondere Richtung Koblenz, Limburg, Siegen und Köln) angebunden sind.
Grundkorridore	<ul style="list-style-type: none"> ■ Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem bis mittlerem Nachfragepotenzial. Funktion der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore und Hauptkorridore. ■ Übernehmen ergänzend Zu- und Abbringerfunktion über definierte Knotenpunkte zu und von den Hauptverbindungen.
Erschließungsverkehre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbindungen mit vergleichsweise geringem oder zeitlichem (bzw. saisonal) begrenztem Nachfragepotenzial bzw. Verkehrsverflechtungen. ■ Erschließungsverkehre umfassen die Schülerverkehre zur Anbindung der Schulstandorte sowie Verkehrsangebote zur lokalen Erschließung und saisonale Angebote. Ortschaften und Siedlungsbereiche werden an den Hauptort angebunden, zudem besteht eine Zu-/Abbringerfunktion zu den übergeordneten Hierarchieebenen. Der Umstieg zwischen den hierarchischen Netzebenen erfolgt ebenfalls an den definierten Verknüpfungspunkten

Die definierten Korridore sind keine Übersetzung aktueller Linienverläufe, sondern eine Abbildung der verkehrlichen Beziehungen im Westerwaldkreis auf Basis quantitativer und qualitativer Kriterien. Auf Basis der Hierarchisierung der Verkehrskorridore im ÖPNV wird in den weiteren Arbeitsschritten das Liniennetz im ÖPNV abgeleitet.

4.3 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Westerwaldkreis

Im Anforderungsprofil erfolgt eine Konkretisierung der Zielsetzungen (vgl. Kapitel 4.1.1) in Form von Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot. Die hier definierten Qualitätsstandards definieren die Vorstellung des Aufgabenträgers von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die agierenden Verkehrsunternehmen sind aufgerufen, sich bei der Ausgestaltung der durch sie erbrachten Verkehre an diesen Kriterien zu orientieren und alle ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu nutzen, um deren Umsetzung zu realisieren.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Westerwaldkreis derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist in § 8, Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger *„Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“* definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessensspielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifisch vorzunehmende, planungshoheitliche Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.²⁶

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: *„Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht.“* (§ 13 Absatz 2a PBefG, Satz 3). Abweichungen, die als „wesentlich“ gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: *„Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur*

²⁶ Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

Für die nachfolgenden Merkmale werden Anforderungen formuliert:

- Verkehrstage und Verkehrszeiten
- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Anforderung an die Netz- und Fahrplangestaltung
- Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Qualitätsanforderungen Haltestellen
- Qualitätsanforderungen Fahrzeuge
- Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards
- Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement
- Anforderungen an Information und Vertrieb
- Anforderungen an das Qualitätscontrolling
- Tarif
- Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

4.3.1 Verkehrstage und Verkehrszeiten

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Für die Festlegung der Verkehrszeiten werden tageszeittypische Strukturen von Wirtschaft und Bevölkerung berücksichtigt:

- Charakteristische Nutzerstrukturen (Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, ...)
- Aktuelle Ladenöffnungszeiten
- Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im ÖV und im MIV

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf. Ausnahmen von den dargestellten Verkehrszeiten sind im begründeten Einzelfall möglich. Es wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
- Nachtverkehrszeit (NaVZ)

Tabelle 21: Definition der Verkehrszeiten

Verkehrstag	Zeitfenster	Abk.	Verkehrszeit
Montag-Freitag	05:00 – 06:00 Uhr	SVZ I	Schwachverkehrszeit
	06:00 – 08:00 Uhr	HVZ I	Hauptverkehrszeit
	08:00 – 12:00 Uhr	NVZ I	Normalverkehrszeit
	12:00 – 14:00 Uhr	HVZ II	Hauptverkehrszeit
	14:00 – 16:00 Uhr	NVZ II	Normalverkehrszeit
	16:00 – 19:00 Uhr	HVZ III	Hauptverkehrszeit
	19:00 – 22:00 Uhr	SVZ II	Schwachverkehrszeit
	22:00 – 05:00 Uhr	NaVZ	Nachtverkehrszeit
Samstag	06:00 – 08:00 Uhr	SVZ I	Schwachverkehrszeit
	08:00 – 14:00 Uhr	NVZ	Normalverkehrszeit
	14:00 – 20:00 Uhr	SVZ II	Schwachverkehrszeit
	20:00 – 06:00 Uhr	NaVZ	Nachtverkehrszeit
Sonn- und Feiertag	08:00 – 20:00 Uhr	SVZ	Schwachverkehrszeit
	20:00 – 08:00 Uhr	NaVZ	Nachtverkehrszeit

■ Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die HVZ bilden innerhalb der NVZ die Spitzenzeiten ab, in denen erhöhte Kapazitäten (dichteres Bedienungsangebot, ggf. größere Fahrzeuge) erforderlich sind. Die HVZ ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Berufs-, Schul- und Ausbildungsverkehren. Die Verkehre in diesem Zeitfenster sind zeitlich stark an den Beginn sowie das Ende der Schulen, sowie die Arbeits- und Ladenöffnungszeiten an Arbeits- und Einkaufsstandorten geknüpft.

■ Normalverkehrszeit (NVZ)

Die NVZ ist durch ein mittleres Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Sie orientiert sich an den Zeiträumen gängiger Ladenöffnungszeiten an Werktagen sowie an Samstagen, außerhalb der Zeitfenster der HVZ. Die NVZ ist charakterisiert durch einen Schwerpunkt an Einkaufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehren.

■ Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die SVZ umfasst den Frühverkehr an Werktagen vor der morgendlichen HVZ sowie den Spätverkehr nach der abendlichen HVZ. An Wochenenden umfasst die SVZ die Zeitfenster außerhalb der NVZ. Der Verkehrszweck der ÖPNV-Nutzer bildet sich schwerpunktmäßig aus Freizeitverkehren.

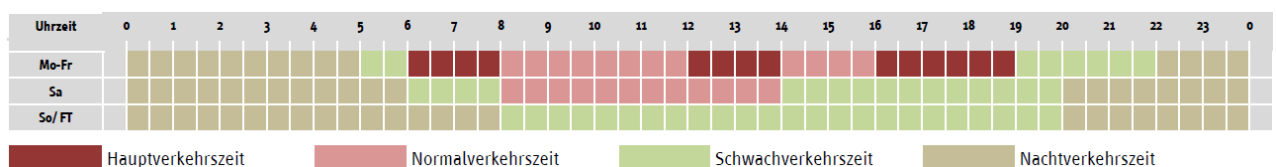
■ Nachtverkehrszeit (NaVZ)

Die NaVZ umfasst den Betrieb des ÖPNV während den Nachtstunden sowie den frühen Morgenstunden. Ein ÖPNV-Angebot insbesondere in dieser Verkehrszeit ist abhängig von den Bedarfen im Freizeitverkehr und den Finanzierungsgegebenheiten.

Die Verkehrszeiten sind dabei als Rahmen zu interpretieren, der im Einzelfall (bspw. hinsichtlich der Berücksichtigung von Entfernungen, Schul- und Schichtzeiten, eine erhöhte Nachfrage auf bestimmten Relationen an Wochenenden oder lastrichtungsbezogene Schwankungen mit Ausrichtung auf zentrale Orte und Nachfrageschwerpunkte) flexibel auszugestalten ist.

An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein Fahrtenbedarf. Ein kreisweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert, die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes in der Linienliste entsprechend berücksichtigt.

Abbildung 10: Übersicht über die Verkehrszeiten



Anforderungen an die Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof bzw. Haltepunkt im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unwahrscheinlicher. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisezeit für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig zu anderen Verkehrsangeboten und insbesondere zum MIV.

Erschließung von Orten bzw. Ortsteilen

Im Westerwaldkreis sind alle Gemeinden und Ortsteile an den ÖPNV anzubinden, welche eine Einwohnerzahl von mindestens 200 Personen aufweisen. Das Mindestziel der Anbindung aller Ortsteile ab 200 EinwohnerInnen schließt nicht aus, dass auch kleinere Gemeinden und Ortsteile an den ÖPNV angebunden werden. Sie können beispielsweise auf Grund ihrer Lage an einer Straßenverbindung zwischen zwei größeren Orten oder durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen erreicht werden.

Einzugsbereiche von Haltestellen

Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlung des VDV (VDV 2000: Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV) die in Tabelle 22 dargestellten Werte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Die Einzugsbereiche der Haltestellen sind dabei vereinfacht als konzentrische Kreise zu verstehen und geben die Luftlinienentfernung wieder.

Tabelle 22: Vorgaben zur Erschließungsqualität

Ortskategorie	Siedlungsstruktur	Einzugsbereiche (Luftlinie in Meter)	
		Bus	SPNV
Verbandsgemeinden	Zentrale Bereiche	300 Meter	1.000 Meter
	Außerhalb der zentralen Bereiche	400 Meter	

Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topografischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (im Einzelfall auch geringere Richt- und Grenzwerte für den Haltestelleneinzugsbereich) zu berücksichtigen.

Ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet gilt dann als erschlossen, wenn insgesamt 80 Prozent der Einwohner im Einzugsbereich mindestens einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofes oder Bahnhaltepunktes liegen.

4.3.2 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die quantitative Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit und Regelmäßigkeit von zentraler Bedeutung.

Der Aufgabenträger Westerwaldkreis sichert eine Mindestbedienung, welche die Untergrenze der Bedienungshäufigkeit darstellt, die nicht unterschritten werden soll. Mit dem Mindestangebot soll eine Grundversorgung an ÖPNV-Leistungen zur Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen im Westerwaldkreis gewährleistet werden. Hierzu wird eine Mindestbedienung für jede Netzkategorie (vgl. Kapitel 4.2.2), differenziert nach den Verkehrszeiten (vgl. Kapitel 4.3.1), formuliert. Diese gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Zu beachten ist, dass sich das Bedienungsangebot sowohl aus dem Fahrplanangebot (Bus und Bahn) einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann.

Ausgestaltung von Taktverkehren im Regionalbusverkehr

Zur Schaffung transparenter und kundenfreundlicher Angebote gehört i.d.R. die Einrichtung von Taktverkehren zu merkbaren Taktzeiten. Ziel ist es daher, das Verkehrsangebot auf den Hauptkorridoren,

möglichst aber auch auf den anderen Hierarchieebenen, soweit wie möglich zu vertakten. Dazu ist neben der Weiterentwicklung des Taktsystems die Einführung von Systemknoten an den Hauptverknüpfungspunkten der verschiedenen Bedienungsebenen notwendig. Das Taktsystem im Westerwaldkreis soll sich am Taktraster 30/60/120 orientieren. Dies bedeutet, dass der gesamte Verkehr möglichst auf der Grundlage miteinander kompatibler Takte zu konzipieren ist, bei dem dauerhaft merkbare Anschlüsse ermöglicht werden.

Bei einer Linien-Bedienung im 120-Minuten-Takt (T120) oder mit Fahrtenpaaren ist bei der Planung besonderes Augenmerk auf Anschlüsse zu legen, um z. B. den Umstieg zwischen zwei Linien zu gewährleisten.

Tabelle 23: Anforderungen Bedienstungsqualität im Westerwaldkreis

Bedienungskorridor	Bedienstungsangebot (Taktzeiten)					
	Montag-Freitag			Samstag		So/Fei
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Hauptkorridor	T 30 ²⁷ /T60	T60	T120	T60	T120	T120
Grundkorridor	mindestens acht Fahrtenpaare/Tag keine Bedienstungslücken größer zwei Stunden			mindestens acht Fahrtenpaare/Tag keine Bedienstungslücken größer zwei Stunden		mindestens vier Fahrtenpaare/Tag
Ergänzungsverbindung/ Erschließungsverkehre	bedarfsgerechte Bedienung			bedarfsgerechte Bedienung		bedarfsgerechte Bedienung
<p>Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt, XFP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde, bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit.</p> <p>Die dargestellten Bedienstungsangebote können auch in Kombination der Fahrtenangebote mehrerer Linien erreicht werden.</p> <p>Generell:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten oder saisonalen Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden. ■ Bereiche mit erhöhtem Nachfragepotenzial können häufiger bedient werden. ■ An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein Fahrtenbedarf. Ein kreisweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert, die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes in den Liniensteckbriefen entsprechend berücksichtigt. 						

²⁷ T30 auf Relationen mit erhöhter ÖPNV-Nachfrage

- Ein kreisweit gültiger Standard für die Bedienung in der NaVZ wird nicht definiert. Auf den SPNV-Strecken wird die Mindestbedienung durch den zuständigen SPNV-Aufgabenträger festgelegt. Bei erkennbarem Bedarf sind Angebote für bestimmte Relationen im straßengebundenen ÖPNV durch Kreis, Städte und Gemeinden sowie mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen und aufzunehmen.

In einzelnen Netzabschnitten kann die parallele Bedienung mehrerer Linien, insbesondere auch von SPNV-Linien und Bus-Linien zu einem höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht zwangsläufig als Indiz für eine Überbedienung zu werten. Vielmehr wird dadurch folgenden Aspekten Beachtung geschenkt:

- Vermeiden des Brechens von Linien kurz vor dem Erreichen wichtiger Ziele und Verknüpfungspunkte,
- parallele Bedienung aus Kapazitätsgründen aufgrund hoher Nachfrage sowie
- Erschließung und Bedienung von Zwischenbereichen ohne SPNV-Haltepunkt.

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Dies gilt bspw. für Ausnahmefälle, z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten, Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln oder aufgrund spezieller Fahrgastwünsche (z. B. zu den Ladenschlusszeiten). Hier kann von der festen Taktfolge abgewichen werden. Diese Abweichungen sind jedoch im Einzelfall für bestimmte Linien und Fahrten zu prüfen, wenn dadurch für die Mehrzahl der betroffenen Fahrgäste eine Verbesserung des Gesamtangebots verbunden ist.

Für Fahrtenangebote, die auf Grund ausbleibender ÖPNV-Nachfrage in den vergangenen Jahren zu bestimmten Uhrzeiten nicht mehr realisiert wurden, kann von einer entsprechenden Wiederaufnahme dieser Angebote vor dem Hintergrund der dargestellten Standards abgesehen werden, wenn die Nachfragestruktur nachweislich unverändert ist.

4.3.3 Anforderungen an Verbindungsqualität und an die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Standards zur Verbindungsqualität beschreiben die Anforderungen an die Reisezeit einer Verbindung zwischen zwei Orten und die Zahl der Umstiege.

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Ziel für die Nahverkehrsplanung im Westerwaldkreis ist es daher, die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen. Die Anforderungen gelten grundsätzlich auf den Verbindungen vom kleineren Ort zum Hauptnetz, auf den Relationen zum nächstgelegenen Mittelzentrum und den Verbindungen vom Hauptort eines Mittelzentrums zum nächstgelegenen Oberzentrum. Die Formulierung der Zielwerte orientiert sich an der Netzhierarchie.

Tabelle 24: Zielwerte zur Verbindungsqualität im Westerwaldkreis²⁸

Kategorie	Zielwerte	
Verbindung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umsteigefreie Anbindung aller Ortsgemeinden mindestens an die zugehörige Verbandsgemeinde bzw. umsteigefreie Anbindung der Ortsteile an den Hauptort einer Gemeinde ■ Erreichbarkeit mindestens der nächstgelegenen Mittelzentren von den Sitzen der Verbandsgemeinden innerhalb von 45 Minuten mit dem ÖPNV ■ Anbindung aller Mittel-/Grundzentren an die nächstgelegenen Oberzentren in der HVZ und NVZ ■ Erreichbarkeit mindestens der zentralen Orte im Spätverkehr ■ Erreichbarkeit der Arbeitsplatz- und Einkaufsschwerpunkte sowie der überörtlich bedeutsamen Ziele auch außerhalb der HVZ, abhängig von den Nachfragezeiten der Einrichtungen auch in der SVZ (z. B. Krankenhäuser) ■ Erreichbarkeit eines SPNV-Halts aus allen Siedlungsbereichen innerhalb von 30 Minuten mit dem Bus und/oder Fahrrad. Das Taktangebot bleibt dabei unberücksichtigt. 	
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV ¹	Hauptkorridore	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,5
	Grundkorridore	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 2,0
	Erschließungsverkehre	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 2,0

²⁸ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010)

Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug oder zwischen Buslinien untereinander Anschlüsse mit möglichst optimalen Wartezeiten zu gewährleisten. Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematische Anschlüsse / Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie neben umsteigenden Fahrgästen auch aufgrund ihrer oftmals zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und Aussteigern auf. Wesentliches Kennzeichen der Bus-Bus-Verknüpfungspunkte ist, dass Anschlüsse nicht nur geplant, sondern auch in der Praxis gesichert werden, z. B. bei Verspätungen.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung festgelegt. Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind. Im Folgenden sind die Verknüpfungspunkte dargestellt, die aus konzeptioneller Sicht für das ÖPNV-Gesamtangebot und die Verknüpfung der Teilräume von besonders hoher Relevanz sind. Für diese werden Umsteigezeiten festgelegt.

Für alle weiteren Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV ebenfalls sinnvoll aufeinander abzustimmen sind, unter Berücksichtigung, dass Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten gemäß Tabelle 25 Priorität haben. Integrale Taktfahrpläne mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind im Westerwaldkreis vor allem auf den Hauptverbindungen vorzusehen, um die übrigen Taktangebote auf weiteren Relationen daran auszurichten.

Tabelle 25: Definition von Verknüpfungspunkten im Westerwaldkreis

Kategorie	Beschreibung	Verknüpfungspunkt
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus und/ oder Buslinien auf den Hauptlinien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bad Marienberg – Neuer Weg ■ Hachenburg – Markt ■ Montabaur – Bahnhof ■ Montabaur – Konrad-Adenauer-Platz ■ Rennerod – Busbahnhof ■ Selters – Markt ■ Siershahn – Bahnhof (bzw. Konrad-Adenauer-Platz) ■ Unnau-Korb - Bahnhof ■ Westerburg - Bahnhof
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Weitere Verknüpfungspunkte mit SPNV-/ Bus- und Bus-Bus-Verknüpfung sowie zwischen Regel- und bedarfsgesteuertem Angebot	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hattert – Bf. ■ Hersbach (UW) – Brunnen ■ Höhn – Marktplatz ■ Höhr-Grenzhausen – Schulzentrum ■ Langenhahn – Bahnhof ■ Meudt – Meudt-Eisen

		<ul style="list-style-type: none"> ■ Neuhäusel – Hauptstr. ■ Neunkhausen – Betzdorfer Str. ■ Ransbach-Baumbach – Kirche ■ Wallmerod – Volksbank ■ Wirges - Mitte
--	--	---

Tabelle 26: Richtwerte an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung
	(max. Übergangszeiten in Minuten); zu erfüllen für Hauptumsteigerelationen (insbesondere in und aus Richtung der Mittel- und Oberzentren)	
Umsteigen Bus auf SPNV oder zwischen Buslinien bzw. bedarfsgesteuerten Bedienungsformen	bis 10 Minuten	bis 15 Minuten
	Bei gut einsehbaren Verknüpfungssituationen kann auch eine kürzere Übergangszeit zwischen Buslinien bzw. bedarfsgesteuerten Bedienungsformen vereinbart werden, wenn die Anschlüsse somit durch das Fahrpersonal im Regelfall gewährleistet werden können.	

Da verschiedene Linien an mehrere Verknüpfungspunkte gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind daher Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen.

Zur Verbesserung der inter- und multimodalen Verknüpfung sind ergänzende bauliche Ausstattungen durch die Baulastträger an den Verknüpfungspunkten anzustreben (vgl. hierzu Kapitel 4.4).

4.3.4 Anforderung an die Netz- und Fahrplangestaltung

Linienwege und Streckenführungen sind möglichst einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie soll eine möglichst geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen, um eine hohe Transparenz des ÖPNV-Systems für die Fahrgäste gewährleisten zu können. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen möglichst gleich sein.

Die Netz- und Fahrplangestaltung orientiert sich an folgenden Leitsätzen:

- Die Festlegung der Angebotsstandards im Sinne der ausreichenden Bedienung erfolgt gemäß der vorangestellten Hierarchisierung der Verkehrskorridore, der Verkehrszeiten und der Standards der Bedienungsqualität.
- Sämtliche Verkehre sind möglichst einprägsam und übersichtlich zu strukturieren. Dies gilt auch für die Erschließungsverkehre und bedarfsgerechten Verkehre mit Bezug zu den Haupt- und Grundverbindungen.

- Die Einrichtung von Direktverbindungen zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren im jeweiligen Verflechtungsbereich ist Umsteigeverbindungen vorzuziehen. Sollten Umsteigeverbindungen erhebliche Reisezeitvorteile generieren sind diese umzusetzen.
- Parallelverkehre sind zu vermeiden.
- Direkte Anbindungen der Region an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), insbesondere den ICE-Halt Montabaur, sind zu sichern.

4.3.5 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist für die Fahrgäste neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und den Tarif ein entscheidendes Merkmal für die Beurteilung der Qualität des ÖPNV-Systems. Dies ergeben regelmäßig Befragungen von Fahrgästen zur Kundenzufriedenheit. Dabei ist für den Fahrgast entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Ziel ist es, eine hohe Pünktlichkeitsquote für alle öffentlichen Verkehrsmittel im Westerwaldkreis zu erreichen.

Die Koordination des Betriebsablaufs soll unter Einbezug des SPNV sowie flexibler Bedienungsformen durch ein Betriebsleitsystem erfolgen. Dabei sollen auch aktuelle Daten zur Pünktlichkeit der Verkehrsmittel erhoben werden. Nach Vorlage und Auswertung dieser Daten soll eine Ermittlung der bestehenden Pünktlichkeitsquote erfolgen und daraus Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und damit Zuverlässigkeit des Bedienungsangebotes abgeleitet werden.

Weitere Projekte zur Kundengewinnung und Kundenbindung sollen geprüft werden, bei denen die Serviceorientierung des Nahverkehrs im Vordergrund steht. Beispiele aus anderen Regionen wie die Einführung einer Mobilitätsgarantie oder 5-/ 10-Minuten-Garantie²⁹ mit verbindlichen Ersatzleistungen bei Nicht-Einhaltung der Garantieverprechen (Erstattung Fahrpreis, Übernahme von Taxikosten bei Nicht-Erreichen eines Anschlusses etc.) sind hier als Vorbild zu nennen.

4.3.6 Qualitätsstandards der Schülerbeförderung

Im Kapitel 3.1.5 wurden die hohe Bedeutung des Schulverkehrs dargestellt und die sich verändernden Rahmenbedingungen der Schülerbeförderung aufgezeigt. Die Festlegung von verbindlichen Anforderungen an die Ausgestaltung des Schulverkehrs durch definierte Qualitätsstandards wird als maßgebliche Steuerungsoption betrachtet, um zum einen die Qualität der Schülerbeförderung zu sichern und zum anderen überzogene Ansprüche an die Beförderungsquantität und -qualität im Sinne des wirtschaftlichen Betriebs zu reglementieren. Vor diesem Hintergrund sollte folgenden Aspekten eine besondere Bedeutung beigemessen werden:

- Bedienungsangebot

²⁹ Beispiele: 5-Minuten-Garantie des Nordhessischen Verkehrsverbundes, Garantieverprechen für saubere und sichere Fahrzeuge und Haltestellen; 10-Minuten-Garantie in verschiedenen Verkehrsräumen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes; Mobilitätsgarantie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr bei Verspätungen über 20 Minuten.

- Warte- und Umsteigezeiten
- Reisezeit
- Sitzplatzanspruch
- Fahrtenhäufigkeit
- Erschließung

Dabei ist im Sinne eines verständlichen Liniennetzes und Fahrplanangebots insbesondere Folgendes zu beachten:

- Die Bedienung der Haltestellen für den Schülerverkehr erfolgt möglichst auf dem Hauptlinienweg einer Linie. Abweichende Linienwege vom regulären Linienweg mit der Bedienung weiterer Haltestellen speziell für den Schülerverkehr können dort vorgesehen werden, wo es die Anforderungen an einen sicheren Schulweg zwingend erfordern; auf Linien entlang von Hauptverbindungen soll dies nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen. Schulseitige Anpassungen (Schulbeginn und -ende) können hier hilfreich sein.
- Grundsätzlich sollen die Linien entlang der Hauptverbindungen in der Taktlage, die für die Aufnahme der Verknüpfungen z. B. zum SPNV relevant sind, verkehren; Abweichungen hiervon für die Belange des Schulverkehrs sind auf diesen Linien auf ein Mindestmaß zu begrenzen, Verstärkerfahrten außerhalb der Taktlagen möglichst zu vermeiden. In diesem Falle soll eine Verdichtung des Taktes (z. B. vom 60- auf den 30-Minuten-Takt) erfolgen im Sinne eines leicht verständlichen Taktfahrplans.
- Für die abseits der Hauptverbindungen gelegenen Bereiche sollen lokale Ergänzungslinien für die Belange des Schülerverkehrs beibehalten bzw. eingerichtet werden, wenn die Integration der Schülerfahrten in eine reguläre Linie deutliche Abweichungen des Hauptlinienwegs mit einem wenig transparenten Fahrplan ergeben würde und andere Anpassungsmöglichkeiten (Schulbeginn- und Endzeiten) nicht möglich sind.

Die Qualitätsstandards für den Schulverkehr im Westerwaldkreis werden in den Richtlinien des Westerwaldkreises über die Schülerbeförderung dargestellt (vom 01.08.2013, zuletzt geändert am 13.12.2013).

4.4 Anforderungen an die Barrierefreiheit

4.4.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit

grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hoch-betagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)³⁰.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 03.12.2020 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.³¹

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbaulastträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Aufgabenträger formuliert über den Nahverkehrsplan, die Vorabbekanntmachung und/ oder über die Vergabeunterlagen (ÖDA) seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

30 Vgl. Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

31 Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln³². Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 2.4). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

4.4.2 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar divergierend, sein. Als Beispiele für unterschiedliche Anforderungen seien genannt:

- ebene, kantenfreie Flächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte sowie Leitsysteme und ertastbare Kanten für Blinde;
- unterschiedliche Höhe der Anordnung von Fahrgastinformation und Bedienelementen bei kleinwüchsigen Personen (und Rollstuhlfahrern) bzw. großwüchsigen Personen.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt³³. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

Über die Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Reisegepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,

32 Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

33 Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

4.4.3 Zielsetzungen für die Umsetzung

Die Erreichung des Ziels „barrierefreier ÖPNV“ wird zeitnah nicht vollständig zu realisieren sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird die Zielerreichung für drei Teilzielfelder definiert:

- bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die Barrierefreiheit im Sinne des BGG zwingend vorzusehen,
- beim anstehenden Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose umzusetzen,
- bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben.

Die **Haltestellen der Kategorien I und II sind mit Priorität barrierefrei auszubauen**. Für die Haltestellen der weiteren Kategorien sind in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden Prioritätenlisten zu erstellen. Ausnahmen sind entsprechend zu begründen. Nachweislich von der Zielgruppe genutzte Haltestellen und Relationen haben bei unvermeidbaren Priorisierungen Vorrang.

4.4.4 Ausnahmetatbestände der Barrierefreiheit

Zu den Ausnahmetatbeständen zählen nicht nur Haltestellen der Kategorie IV. Es können auch bauliche und topographische Gründe aufgeführt werden, weshalb auf die Umsetzung der Barrierefreiheit an einer Haltestelle verzichtet werden kann bzw. verzichtet werden muss. Hierzu zählen:

- problematische räumliche Randbedingungen (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl, Haltepunkt auf freier Strecke etc.),
- unverhältnismäßig hoch ausfallende Kosten für den Ausbau (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus“ an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung stehende und für Mobilitätseingeschränkte zumutbare Nutzung dieser Haltestelle (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen die Haltestelle möglicherweise aufgelassen werden soll.

Grundsätzlich sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i.d.R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

4.5 Qualitative Standards für die Beförderungsqualität

4.5.1 Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen

Die Qualitätsstandards für die Haltestellen im Westerwaldkreis beschreiben die Anforderungen an die erforderliche Ausstattung der Haltestellen. Bei der baulichen Gestaltung sind die sich aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbulasträger zuständig. Der Westerwaldkreis gewährt mit den „Richtlinien des Westerwaldkreises zur Verbesserung der Qualität von Bushaltestellen“ vom 09.12.2016 mit Laufzeit bis zum 31.12.2021 Zuwendungen für den Aus- und Umbau von Haltestellen im Kreisgebiet.

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Es sind die Anforderungen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes zu beachten. Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Folgende Normen und Empfehlungen (in ihrer jeweils aktuellen Fassung) müssen bei dem barrierefreien Haltestellenausbau mindestens Beachtung finden:

- DIN 18040-3 (2014) Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Flächen, Raumbedarf
- DIN 32984 Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen
- H BVA Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle. Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen. Tabelle 29 konkretisiert zunächst die Kategorien. In der darauffolgenden Tabelle 30 werden die Ausstattungsstandards für die verschiedenen Kategorien festgelegt.

Aufgrund des eingeschränkten Angebots, der begrenzten Fahrgastnachfrage und einer etwaigen wegfallenden Bedienung in Zukunft (Schulabgänger, keine Neueinschulung) an den Haltestellen der **Kategorie IV, ist hier in der Regel kein barrierefreier Ausbau** bis 2022 vorzusehen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass zumindest **in jedem Ortsteil mindestens eine barrierefreie Haltestelle** vorzusehen ist.

Tabelle 27: Kategorisierung der Haltestellen

Kategorie	Eigenschaften	Haltestellen
Kategorie I	Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/Bus, Hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern	Bad Marienberg, Neuer Weg
		Hachenburg, Markt
		Montabaur, Bahnhof
		Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz
		Selters, Markt
		Siershahn, Bahnhof
		Unnau-Korb, Bahnhof
		Rennerod, Busbahnhof
Westerburg, Bahnhof		
Kategorie II	Haltestellen mit hohem bis mittleren Fahrgastaufkommen und nur moderater Umsteigebedeutung. Im Weiteren dezentrale Verknüpfungspunkte (Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Umsteigehaltestellen Bus/Bus).	Höhn, Marktplatz
		Höhr-Grenzhausen, Schulzentrum
		Langenhahn, Bahnhof
		Meudt, Meudt-Eisen
		Neunkhausen, Betzdorfer Str.
		Ransbach-Baumbach, Kirche
		Wallmerod, Volksbank
		Wirges, Mitte
Kategorie III	Standardhaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören) Geringeres Fahrgastaufkommen, kaum Umsteigebeziehungen	nicht separat aufgeführt
Kategorie IV	Haltestellen mit sehr eingeschränktem Busangebot (Bspw. Haltestelle	nicht separat aufgeführt

Kategorie	Eigenschaften	Haltestellen
	in Ortsrandlage zur Bedienung einzelner Schüler)	

Grundausrüstung der Haltestellen

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung
- * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

Tabelle 28: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit				
Witterungsschutz und Sitzgelegenheit ³⁴ für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	○*	○*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	■	■	○*	○
Abfallbehälter	■	■	■	○
Fahrgastinformation				
Haltestellenmast/ -schild	■	■	■	■
Haltestellenbezeichnung ³⁵	■	■	■	■
Aushänge (Aushangfahrpläne, Tarifinformation)	■	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation	■ ³⁶	○ ¹	-	-

34 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

35 Haltestellen sind nach Straßennamen, örtlich bekannten und wichtigen Zielpunkten wie öffentlichen Gebäuden, Kirchen, Plätzen etc. oder Ortsteilen zu benennen. Die Lage der Haltestelle muss aufgrund ihres Namens im Stadtplan in etwa auszumachen sein. Bei der Vermarktung von Haltestellenbezeichnungen durch Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass der o.g. örtliche Bezug im Haltestellennamen nicht verloren geht. Zudem sind Namen zu vermeiden, die ein öffentliches Ärgernis hervorrufen können. Namensänderungen sind im Vorfeld mit der jeweiligen Gemeinde und dem Aufgabenträger abzustimmen.

36 Soweit die überregionalen Voraussetzungen vorhanden sind, bzw. in naher Zukunft geschaffen werden.

Behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit				
Barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	○*
Bushaltestelle als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestelle mit Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	○*
Hochbord mit einer Höhe von 18cm	■	■	■	_*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	■	_*
Visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	_*
Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■	○*	_*	_*
Kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	_*
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	-	-
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)	■	■	■	_*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	_*
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	_*
Barrierefreie Toiletten	○	-	-	-
Sauberkeit und Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes)	■	■	○	-
Notruf/Telefon	■	○	-	-
Inter- und multimodale Verknüpfung				
Fahrradabstellanlagen	■	■	_1	_1
Fahrradboxen	■	○	-	-
Fahrradverleihsystem	_1	-	-	-
Ladestationen für E-Bikes	_1	-	-	-
Park+Ride-Stellplätze	■	○	-	-
Carsharing-Stellplätze	_1	-	-	-
Kurzzeitparkzonen	○	-	-	-

4.5.2 Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge ein wichtiges Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist gemäß PBefG § 8 Abs. 3 bis 1. Januar 2022 im Nahverkehrsplan zu konkretisieren. Mit einem Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung nach § 42 PBefG – spätestens aber zum 1. Januar 2018 – ist darzulegen, wie die Barrierefreiheit in den Fahrzeugen bis 1. Januar 2022 (ggf. stufenweise) umgesetzt wird. Dabei ist ein niederfluriger Ein- und Ausstieg vorrangig auf den regelmäßig im Tagesverkehr eingesetzten Fahrzeugen vorzusehen, für Schülerfahrten, Betriebsreserven und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Folgende Punkte sind zu berücksichtigen:

- bei Neu- und Ersatzbeschaffung ist Niederflurtechnik/Low-Entry generell vorzusehen. Zusätzlich ist eine ausklappbare Rampe an Tür 2 (oder Lift) und auf Kneeling-Technik als Einstiegshilfe zu achten. Die Einstiegshöhe an Tür 1 (nicht abgesenkt) darf eine Höhe von 360 mm nicht überschreiten.
- podestloser Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen.
- Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninneren an der Sondernutzungsfläche.
- Behindertengerechte Sitzplätze in der Höhe der Türen und ausreichende Abstellflächen für bspw. Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder (Sondernutzungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck, etc. (z. B. Gurte) und Rückenstütze).
- Ergänzende Fahrgastinformation (Linien- und Zielanzeige) in und an den Fahrzeugen, sowie eine Haltestellenanzeige oder- ansage in den Fahrzeugen.

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sind grundsätzlich die EU-Richtlinie 2001/ 85 / EG³⁷ (sowie Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1)) zu beachten.

In der folgenden Tabelle wird die Qualitätsanforderung an die Fahrzeugausstattung zusammenfassend dargestellt.

³⁷ Vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung
- * Bei Neuanschaffung erforderlich

Tabelle 29: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	Hauptnetz	Ergänzungsnetz	Einsatzfahrten
Fahrzeughöchstalter und Umwelanforderungen			
Maximales Fahrzeugalter (zu jedem Zeitpunkt der Vertragslaufzeit)	15 Jahre	20 Jahre	20 Jahre
Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte ³⁸	■	■	○*
Fahrgastkomfort und -sicherheit, Barrierefreiheit			
Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion	■	■	○*
Barrierefreie Ausstattung gemäß EU-Vorgaben	■	■	○*
min. 2 Türen, davon min. eine doppelbreite Tür mit einer lichten Durchgangsbreite von 1250 mm (+/- 50 mm) sowie eine Tür einflügelig, mind. 850 mm Durchgangsbreite	■	■	○*
Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektropneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite; Absenkbarkeit der Einstiegs-kante um 60-80 mm aus der Fahrstellung von 320 mm bis 360 mm	■	■	○*
Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen an der doppelbreiten Tür. Diese ist an den Haltestellen auf Anforderung durch mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen.	■	■	○*
Sitzabstand: mindestens 680 mm	■	■	○
Polster und Stoffbezügen der Fahrgastsitze in einem einheitlichen Design	■	■	○
Ausgewiesene Sondernutzungsfläche mit Einstiegshilfe für Rollstühle/ Kinderwagen/ Fahrräder nach VDV-Richtlinie 230/231	■	■	○*

38 Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand der anstehenden Vorbereitungen zur Vergabe der Verkehrsleistungen.

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	Hauptnetz	Ergänzungsnetz	Einsatzfahrten
Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	■	■	○*
Ausreichende Innenraumbeleuchtung; der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten; helle und übersichtliche Fahrzeuginnenraumgestaltung.	■	■	○*
Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz) und Kühlung (Fahrgastraum und Fahrerplatz), die folgende Vorgabe erfüllt: Temperatur- und Regelungsvorgaben bei Heiz- und Kühlbetrieb gemäß VDV-Schrift 236, gleichmäßige Temperaturverteilung im Bus (vorne-mitte-hinten)	■	○*	○
Fahrgastinformation			
Gut erreichbare Haltewunschtaster (innen) ³⁹	■	■	■
„Wagen hält“-Anzeige muss im gesamten Fahrgastraum gut einsehbar sein	■	■	■
Akustische Bestätigung des Haltewunsches für das Fahrpersonal	■	■	■
Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät)	■	■*	○*
Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste im Wageninneren	■	■	■
Außenanzeige von Liniennummer und Fahrtziel	■	■	■
Das VRM-Logo ist am Fahrzeug gut sichtbar an der Front oder an der ersten Tür anzubringen. Das jeweils gültige Logo des Zweckverbandes und/oder der Region ist am Fahrzeug gut sichtbar an der Front oder an der ersten Tür anzubringen.	■	■	○*
Die Fahrzeugfront hat zugunsten der Wiedererkennbarkeit des Fahrzeugs stets frei von Fremdwerbung zu sein. Für die weiteren Flächen und im Fahrzeug gilt: Das Verkehrsunternehmen gestattet dem Aufgabenträger bzw. von diesem beauftragten Dritten, unentgeltlich Promotion-Aktionen in den Fahrzeugen durchzuführen, wenn diese den Komfort und die Sicherheit der Fahrgäste nicht beeinträchtigen.	■	■	○*
Hard- und Software-Komponenten			

39 Die Farbgestaltung der Haltewunschtasten muss kontrastreich ausgeführt sein, damit diese für sehbehinderte Fahrgäste erkennbar sind (vgl. VDV-Richtlinie 230 oder vergleichbar)

Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	Hauptnetz	Ergänzungsnetz	Einsatzfahrten
Bordrechner zur Lieferung von Echtzeitdaten an die VRM GmbH	■	■	■
Bordrechner zur Lieferung von Echtzeitdaten an die zuständige Abrechnungsstelle gemäß Nahverkehrsgesetz RLP	■	■	■
Funkgerät (Sprechfunk, Bündelfunk, Mobiltelefon o.ä.) zur Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Betriebsleitung	■	■	■
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht	■	■	■

4.6 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens, der Hilfsbereitschaft, des Fahrverhaltens etc. sind ähnlich bedeutend einzuschätzen wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge.

Tabelle 30: Standards Fahrpersonal

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache⁴⁰ (Mindestens Level B1) ■ Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen ■ Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, DF Bus, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden ■ Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes. ■ Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte) ■ Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (§8 Abs. 2 Satz 11 NVG RLP). ■ Regelmäßige (mindestens einmal jährlich) Schulung der Fahrzeugführer und des Servicepersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (Mobilitätsberatung) ■ Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc. ■ Schulung der Fahrer zum energiesparenden Fahren ■ Schulung der Fahrer zur Einleitung von Erste-Hilfe-Maßnahmen

40 siehe <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben.“

<ul style="list-style-type: none"> ■ Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten ■ Ordentliches, sauberes äußeres Erscheinungsbild ■ Über die tariflichen Übergangsgebiete und über Sonderangebote jederzeit richtig Auskunft geben können ■ Im Bedarfsfall über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z.B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schulung der Fahrer zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen und Kunden ■ Alle Fahrzeugführer sind regelmäßig im Rahmen eines Deeskalationstrainings zu schulen ■ Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal und/ oder Fahrgäste ist Service- / Sicherheitspersonal einzusetzen.
---	---

4.6.1 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

Störungsmanagement

Bei ungeplanten Betriebsstörungen ist kurzfristig zu reagieren, um ggf. den Einsatz von Ersatzverkehr oder die Ersatzbeförderung von Fahrgästen gewährleisten zu können. Das Fahrpersonal informiert bei entsprechenden Störungen die Betriebsleitstelle (oder eine sonstige während der Betriebszeiten der Linie erreichbare Stelle) des Verkehrsunternehmens. Die Betriebsleitstelle informiert bei gravierenden Störungen (z. B. Ausfall einer Fahrt, keine unmittelbare Beförderungsmöglichkeit von Fahrgästen) den Aufgabenträger und stimmt, soweit erforderlich, mit diesen Maßnahmen zur möglichst kurzfristigen Beseitigung der Betriebsstörung ab.

Die Verkehrsunternehmen haben hierfür während des Betriebs die Kommunikation zu den Fahrzeugen zur Abstimmung von Maßnahmen bei Störungen, Sondersituationen usw. zu gewährleisten.

Fahrzeugzustand und -reinigung

Die Fahrzeuge müssen sich sowohl innen als auch außen in einem sauberen Zustand befinden sowie über Reinigungsequipment und Hygieneausstattung für Reinigungsmaßnahmen durch das Fahrpersonal verfügen.

Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit ggf. auch durch das Fahrpersonal selbst zu beseitigen, sofern ein Fahrzeugaustausch nicht ermöglicht werden kann und Anschlussverbindungen nicht gefährdet werden.

Grobe Vandalismusschäden (z. B. aufgeschlitzte Sitzpolster) sind kurzfristig zu beseitigen.

Zustand der Straßen

Der Aufgabenträger wirkt auf die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht. Der jeweilige Straßenbaulastträger sollte Baustellen und Umleitungen im Vorfeld mit dem Aufgabenträger abstimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren.

Betriebsleitsystem

Die Koordination des Betriebsablaufs soll unter Einbezug des SPNV sowie flexibler Bedienungsformen durch ein Betriebsleitsystem erfolgen. Der Westerwaldkreis, der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (oder Nachfolgeorganisationen gemäß NVG RLP) und die Verkehrsunternehmen vereinbaren mit dem Betreiber des Betriebsleitsystems Rahmenvorgaben zur Nutzung des Betriebsleitsystems, insbesondere zu Betriebsabwicklung und Fahrgastinformation im Störfall sowie zum Monitoring der Betriebsqualität.

Es können eigene Betriebsleitsysteme (RBL) der Verkehrsunternehmen zum Einsatz kommen, die per VDV 453/454 Schnittstelle angebunden werden. Alternativ kann das Verkehrsunternehmen auch über eine Mandantschaft bei einem bestehenden RBL verbunden werden.

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, Echtzeitdaten an eine von den Aufgabenträgern unterhaltene Datendrehscheibe zu liefern. Dies ist in Rheinland-Pfalz die Echtzeit-Initiative Rheinland-Pfalz⁴¹.

Das Land Rheinland-Pfalz bietet Fördermöglichkeiten für die Verkehrsunternehmen zur Einrichtung eines Betriebsleitsystems.

4.6.2 Anforderungen an Information und Vertrieb

Die verkehrspolitischen und -planerischen Vorgaben im Bereich Information und Vertrieb haben zum Ziel, dass

- der Erhalt der derzeitigen Fahrgäste im ÖPNV (unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung) gesichert wird,
- die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste und neuer Kundengruppen für den ÖPNV und damit Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV auf geeigneten Relationen, d.h. vorrangig auf den Hauptachsen der Verkehrsnachfrage, und in geeigneten Nachfragesegmenten, z.B. im Berufs- und im Freizeitverkehr initiiert wird und
- die Weiterentwicklung der Verbundorganisation und des Verbundtarifs unter Berücksichtigung des Ordnungsrahmens im ÖPNV erfolgt.

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potenziellen) Fahrgäste ist entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon oder Internet.

Unter „Vertrieb“ werden alle Dienstleistungen verstanden, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten und der Weitergabe von Informationen stehen. Beschrieben werden die Vertriebswege und Vertriebsstätten. Die stationären Verkaufsstellen sollen barrierefrei zugänglich sein.

⁴¹ <http://isim.rlp.de/de/unsere-themen/verkehr/bus-und-bahn/echtzeitinitiative-aktuelle-fahrplaninformationvort/>

Es kommen folgende Vertriebswege in Betracht:

- Verkaufsstellen und Service-Center (z.B. Servicebüros von Verkehrsunternehmen, touristische Anlaufstellen, Westerwald-Touristik)
- Verkauf in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen
- Bestellservice über Internet oder nach Telefonkontakt
- Stationäre Fahrscheinautomaten

Folgende Anforderungen werden im Bereich Information und Vertrieb formuliert:

- Ausgabe des gesamten Fahrausweissortiments (mit Ausnahme der Abonnement-/ Jahreskarten)
 - Bus: in den Fahrzeugen (elektronischer Fahrausweisdrucker)
 - SPNV: an den Bahnhöfen und Haltepunkte und/oder in den Fahrzeugen (Fahrausweisautomaten)
- Die bestehenden online und mobilen Ticketangebote im VRM sind weiterzuentwickeln. Die Einführung weiterer Kaufmöglichkeiten (online-gestützte Ticket „Apps“ mit Tickets (z. B. über QR-Code etc. auf mobilen Endgeräten) wird unterstützt.
- Weiterentwicklung und Umsetzung einer Marketingstrategie für den Verbundraum:
 - Vermittlung von Grundinformationen über das vorhandene ÖPNV-Angebot und den Verbundtarif
 - Effizienter Einsatz des Marketings mit dem Ziel, zufriedene Fahrgäste, nachhaltige Fahrgastzuwächse und zusätzliche Erlöse verzeichnen zu können
 - Eindeutige Zuordnung der Aufgabenschwerpunkte und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Verbundpartnern
 - Nachhaltige und messbare Erhöhung des Wirkungsgrades der Maßnahmen durch die Nutzung geeigneter Marketingansätze, z.B. Direktmarketing
- Verbesserung der Information über Fahrgastpotenziale und Kundenbedürfnisse durch entsprechende Marktforschungsaktivitäten
- Aufbau einer umfassenden Mobilitätsberatung:
 - Verkehrsauskunft (Fahrplan, Tarif) für alle Verkehrsträger im VRM
 - Fahrausweisverkauf
 - Beschwerdemanagement
 - Prüfung der Übernahme weiterer Funktionen, wie z.B. Taxi-, Miet- und Leihwagenvermittlung, Fahrradverleih (inkl. E-Bike und Pedelec), Car-Sharing sowie ggf. Fremdenverkehrs- und Tourismusinformationen
- Herausgabe aktueller Fahrplanmedien
- Die Fahrplanauskunft wird vom Verkehrsverbund sichergestellt (Telefonisch über zentrale Auskunft, Online-Plattformen mit entsprechenden App-Lösungen für mobile Endgeräte, einer nutzerfreundlichen und barrierefreien Homepage sowie linienbezogene Fahrpläne und Flyer. Kreisseitig werden die Angebote des Verbundes im Bedarfsfall ergänzt bzw. unterstützt.

- Prüfung der Erweiterung der Fahrgastinformation durch dynamische Fahrgastinformationen an zentralen Verknüpfungspunkten mit hohem Fahrgastaufkommen
- Prüfung der Einrichtung von Informations- und Servicestellen an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen (z.B. ZOB)

4.6.3 Anforderungen an das Qualitätscontrolling

Der Aufgabenträger strebt in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen an, regelmäßig die Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV sowie den Erfolg von Verbesserungen im ÖPNV-Angebot mittels Erhebungen, Qualitätskontrollen und Zufriedenheitsbefragungen zu prüfen.

Der Aufgabenträger ist jederzeit berechtigt, Verkehrszählungen und Fahrgastbefragungen in den Fahrzeugen durchzuführen. Die Verkehrsunternehmen haben auf Verlangen des Aufgabenträgers jährlich unentgeltlich zwei Wochenzählungen durch das Fahrpersonal durchzuführen und die Ergebnisse dem Aufgabenträger zu übergeben.

4.6.4 Tarif

Die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist weiterhin zu gewährleisten. Im Untersuchungsgebiet gilt der der Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) bzw. der im neuen NVG RLP benannten Nachfolgeorganisation. Die aktuellen Bestimmungen, Gültigkeiten und die Fahrpreistafel sind unter <http://www.vrminfo.de/fahrkarten/tarif/tarifauskunft/> abrufbar. Ergänzende Lösungen bzw. „Sonderwege“ sind (soweit rechtlich überhaupt möglich) zu vermeiden.

- Tickets können in Bussen, an den Automaten an Bahnhöfen, an den bekannten Verkaufsstellen der Verkehrsbetriebe oder bei anderen Vertriebspartnern erworben werden.
- Der Ausbau des Sortiments elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten im Rahmen von Handytickets, Chipkarten und weiteren papierlosen Ticketformen ist anzustreben.
- Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein.
- Anpassung und Entwicklung des Fahrausweissortiments mit dem Ziel des Erhalts der bisherigen Fahrgäste sowie der Gewinnung neuer Nutzergruppen und damit der Erhöhung der Tarifeinnahmen. Hierzu zählen u.a. die Einführung bzw. die Ausweitung bestehender zielgruppenorientierter Tarifangebote (Senioren-, Sozial-, Touristen-, Job- und Ausbildungsticket etc.)
- Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

Tarifliche Veränderungs- und Ergänzungswünsche werden in die Gremien des VRM eingebracht und beraten. Prämissen hierbei sind:

- Vermeidung von Tarifungerechtigkeiten
 - Erhalt und Verbesserung der Tarifergiebigkeit
- Die Vorgaben des Landestarifreugesetzes (LTTG) sind durch alle Unternehmen einzuhalten.

4.6.5 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

Der ÖPNV kann aufgrund vorgegebener Linienwege und Fahrtzeiten nicht überall und zu jeder Zeit Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Er kann und sollte daher durch weitere Mobilitätsangebote wie Verleihsysteme (z. B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und Plattformen für Mitfahrgelegenheiten etc. funktional ergänzt werden.

Die Maßnahmenträgerschaft für solche ergänzenden Mobilitätsangebote liegt dabei grundsätzlich bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Sofern solche Systeme jedoch eingerichtet werden, sollten sie regional durchgängig gestaltet sein (bezüglich des Tarifes, Marketing, Anbindung an den ÖPNV etc.). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Haltes und wichtigen ÖPNV-Haltes sowie an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten an Haltestellen mit einem hochwertiger ÖPNV-Anschluss und an Unternehmens-/ Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege vorgehalten werden.

5 Defizitbetrachtung gemäß Anforderungsprofil

5.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität werden die in Kapitel 0 dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Zu berücksichtigen ist, dass einzelne Haltestellen nur durch den Schülerverkehr bedient werden.

Die Erschließungsqualität des ÖPNV im Westerwaldkreis ist insgesamt als ausreichend zu bewerten. Die zentralen Bereiche der Orte sowie der überwiegende Teil zusammenhängender Siedlungsbereiche sind ausreichend erschlossen. Größere Defizite zeigen sich jedoch in den Ortschaften Ransbach-Baumbach sowie Selters. Daneben bestehen kleinere Defizite insbesondere in den Siedlungsrandlagen, die in ihren Potentialen allerdings nicht für eine Anbindungen an den ÖPNV im Linienbetrieb ausreichen.

→ **siehe Karte 14: Erschließungsqualität**

Grundsätzlich ist im gesamten Westerwaldkreis festzustellen, dass aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur mit zum Teil kleinsten Siedlungseinheiten und Bebauung außerhalb der ÖPNV-Korridore zahlreiche Erschließungsdefizite bestehen, die jedoch keine Notwendigkeit der Anbindung hervorrufen (Standard: Anbindung aller Orte größer 200 EinwohnerInnen). Um die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu verbessern, sollten insbesondere für die abseits der Korridore liegenden Siedlungseinheiten der Einzugsbereich der ÖPNV-Hauptnetz-Haltestellen durch die Einrichtung von B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen ausgeweitet werden oder durch flexible Bedienungsangebot angebunden werden (z. B. Bürgerbus, AST).

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen im Westerwaldkreis betroffenen Wohngebiete mit Potenzial zum ÖPNV-Anschluss angeführt. Eine ausführliche Auflistung und Bewertung aller Erschließungsdefizite von Wohn- und Gewerbegebieten im Westerwaldkreis sind der Anlage 3 zu entnehmen.

Tabelle 31: Wohngebiete mit Potenzial für ÖPNV-Anschluss im Westerwaldkreis

Nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Bewertung
Verbandsgemeinde Hachenburg		
Heimborn	Gesamter Ort nicht erschlossen EFH/ DH – ca. 100 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Hachenburg: östlich Stettiner Straße	EFH/ DH – ca. 130 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Bad Marienberg		
Bad Marienberg: Jahnstraße	EFH/ MFH – ca. 85 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist in Zusammenhang mit dem angrenzenden Gewerbegebiet gegeben

Nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Bewertung
Hof: westlich Langgasse & Hauptstraße	EFH/ DH – ca. 200 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Rennerod		
Rennerod: östlich Bahnhofstraße/ nördlich Friedhofsweg, westlich Westerwaldstraße/Falterswiese	EFH/ DH – ca. 230	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Rehe: östlich Dieselweg/ Rathausweg, nördlich Bonhoefferstraße	EFH/ DH – ca. 130 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Selters		
Selters: nördlich Nordstraße	EFH – ca. 120 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist im Zusammenhang mit dem angrenzenden Gewerbegebiet gegeben
Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach		
Ransbach-Baumbach: nordwestlich Mozartstraße/ Hohlstraße	EFH – ca. 130 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Ransbach-Baumbach: östlicher Stadtrand	EFH/ DH/ MFH – ca. 150 bis 200 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Höhr-Grenzhausen		
Höhr-Grenzhausen: OT Höhr nord-östlicher Stadtrand	EFH/ DH – ca. 120 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Höhr-Grenzhausen: OT Höhr westlich Sankt - Martin -Weg	EFH – ca. 100 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Montabaur		
Montabaur – östlicher Stadtrand	EFH/ MFH – ca. 100 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Wirges		
Teile des Ortes Ebernahn	Teile des Ortes Ebernahn sind außerhalb des Schulverkehrs nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben

Die Erschließungsdefizite in Gewerbe-/Industriegebieten werden überwiegend mit geringem oder sehr geringem Potenzial bewertet. Bei den Bereichen mit Defiziten handelt es sich meist um einzelne Gewerbebetriebe, welche nicht an den ÖPNV angebunden sind. Bei diesen besteht kein Handlungsbedarf eine entsprechende Erschließung zu gewährleisten. Daneben gibt es auch größere zusammenhängende Flächen bis hin zu ganzen Gewerbegebieten, welche über keinen ÖPNV-Anschluss verfügen (z. B. Gewerbepark „Werner – von – Siemens – Ring“ in Bad Marienberg). Bei diesen sollte die Einrichtung eines regulären ÖPNV-Angebotes überprüft werden.

Tabelle 32: Gewerbegebiete mit Potenzial für ÖPNV-Anschluss im Westerwaldkreis

Nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffenen Gewerbeeinheiten	Bewertung
Verbandsgemeinde Hachenburg		
Alpenrod: Gewerbegebiet „Am Wehrholz „	gesamtes GE-Gebiet nicht erschlossen, ca. 10 Betriebe	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Bad Marienberg		
Hof: Gewerbegebiet Ost	Großteil des GE-Gebietes nicht erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Nisterau: Industriegebiet Nisterau	Gesamtes Industriegebiet nicht erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Bad Marienberg: Gewerbepark „Werner -von-Siemens-Ring“	Gesamter Gewerbepark nicht erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Rennerod		
Rennerod: Alsbergkaserne	Gesamtes Gelände nicht erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Selters		
Selters: Gewerbegebiet Selters	Gesamtes Gelände nicht erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Hersbach (UWW): westliches Gewerbegebiet	Gesamtes Gelände nicht erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach		
Ransbach-Baumbach: Industriegebiet Rohr/Falkenhahn	Gesamtes Industriegebiet nicht erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Verbandsgemeinde Montabaur		
Montabaur: Horresser Berg	Gesamtes Gewerbegebiet nicht erschlossen	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Einrichtung zusätzlicher oder die Verlegung von Haltestellen
- ➔ Prüfung alternativer Linienführungen
- ➔ Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen

5.2 Bewertung der Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird unter Berücksichtigung verschiedener Raumstrukturen und Siedlungsgrößen das vorhandene ÖPNV-Angebot analysiert. Die konkreten Bewertungskriterien sind in Kapitel 4.3.2 definiert.

Auf folgenden Verbindungen werden die definierten Anforderungen an die Bedienungsqualität nicht erreicht:

Tabelle 33: Bewertung Bedienungsqualität Hauptkorridore (Fahrplanstand: Juni 2019)

Relation	Mo-Fr	Sa	So
Korridor: Koblenz – Höhr-Grenzhausen – Wirges			
Koblenz – Höhr-Grenzhausen	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Bedienung in SVZ 	-	-
Höhr-Grenzhausen - Wirges	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Bedienung vor 6 Uhr und nach 19 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Bedienung, derzeit T120 bis Siershahn 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Bedienung vor 9 Uhr und nach 17 Uhr
Korridor: Koblenz – Neuhäusel – Montabaur			
Koblenz – Neuhäusel - Montabaur	-	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Bedienung vor 7 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Bedienung vor 9 Uhr
Korridor: Montabaur - Selters			
Montabaur – Wirges	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Bedienung vor 6 Uhr und ab 19 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • NVZ: kein T60, lediglich ein T120 • fehlende Bedienung zwischen 6-8 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Bedienung zwischen 8-10 Uhr
Wirges - Selters	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Bedienung zwischen 20-22 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Bedienung zwischen 19-20 Uhr • NVZ: kein T60, lediglich ein T120 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Bedienung zwischen 8-9 und 19-20 Uhr
Korridor: Montabaur – Limburg a. d. Lahn			
Montabaur – Limburg a. d. Lahn	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Verbindung zwischen 11-12 Uhr Richtung Montabaur – Limburg a. d. Lahn 	<ul style="list-style-type: none"> • kein durchgängiger T60 in der NVZ, mindestens aber ein T120 	-

Relation	Mo-Fr	Sa	So
	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Verbindung zwischen 8-9 Uhr Richtung Limburg - Montabaur Fehlende Bedienung ab 21 Uhr 		
Korridor: Montabaur – Westerbürg - Höhn			
Montabaur – Westerbürg	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Verbindungen zwischen 10-11 Uhr, 14-15 Uhr und ab 18 Uhr Richtung Montabaur – Westerbürg Fehlende Verbindung zwischen 14-16 Uhr und ab 17 Uhr Richtung Westerbürg - Montabaur 	<ul style="list-style-type: none"> T180 (4 Fahrten) Keine Verbindung vor 09 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> T180 (4 Fahrten) Keine Verbindung vor 09 und ab 19 Uhr
Westerbürg - Höhn	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Bedienung vor 07 Uhr, zwischen 08-10 Uhr, 17-18 Uhr und ab 19 Uhr Richtung Westerbürg – Montabaur Fehlende Bedienung zwischen 10-11 Uhr und ab 18 Uhr und lediglich ein t120 zwischen 13-15 Uhr Richtung Höhn-Westerbürg 	<ul style="list-style-type: none"> T180 (4 Fahrten) Keine Verbindung vor 09 und ab 20 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> T180 (4/5 Fahrten) Keine Verbindung vor 09 und ab 20 Uhr
Korridor: Limbürg a. d. Lahn – Westerbürg – Hachenburg - Altenkirchen			
Limbürg a. d. Lahn - Westerbürg	- ⁴²	<ul style="list-style-type: none"> NVZ: kein T60, lediglich ein T120 	-
Westerbürg - Hachenburg	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung vor 10:00 Richtung Hachenburg – Westerbürg Keine Bedienung vor 09:00 Uhr Richtung Westerbürg - Hachenburg
Hachenburg – Altenkirchen	<ul style="list-style-type: none"> Keine Bedienung zwischen 14-15 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Bedienung zwischen 08-09 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Bedienung vor 09 Uhr Richtung

42 vormals bemängelte Angebotslücken mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 geschlossen

Relation	Mo-Fr	Sa	So
	Richtung Altenkirchen - Westerb urg	Richtung Wester- burg – Altenkirchen	Westerburg - Alten- kirchen

Tabelle 34: Bewertung Bedienungsqualität Grundkorridore (Fahrplanstand: Juni 2019)

Relation	Mo-Fr	Sa	So
Korridor: Meudt – Wallmerod - Niederhadamar			
Meudt – Wallmerod - Niederhadamar	<ul style="list-style-type: none"> Keine Direktverbindung (2 Umstiege) Unverhältnismäßige Reisezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung
Meudt - Wallmerod	<ul style="list-style-type: none"> Lediglich jeweils 4 ungetaktete Fahrten in beide Richtungen 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung
Wallmerod - Niederhadamar	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung mit einer Reisezeit unter 65 Minuten (nicht verhältnismäßig) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung
Korridor: Selters - Hachenburg			
Selters - Hachenburg	<ul style="list-style-type: none"> T60 bis T120 Fehlende Bedienungen 	<ul style="list-style-type: none"> Auf Teilabschnitten T120 sonst fehlende Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Bedienung auf Teilabschnitt
Korridor: Selters – Dierdorf – Puderbach - Altenkirchen			
Selters – Dierdorf – Puderbach - Altenkirchen	<ul style="list-style-type: none"> T120 fehlende Bedienung in den Morgen- und Abendstunden 	<ul style="list-style-type: none"> 2 FP unverhältnismäßige Reisezeit 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung
Selters - Dierdorf	<ul style="list-style-type: none"> T120 Fehlende Bedienung in den Morgen- und Abendstunden 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Bedienung vor 9 Uhr und nach 20 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung
Dierdorf - Altenkirchen	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Verbindung vor 6 Uhr Untertaktetes Angebot (~ stündlich) mit unterschiedlichen, teils unverhältnismäßigen Reisezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> 6 FP mit Bedienungslücken von drei Stunden Sehr unterschiedliche, teils unverhältnismäßige Reisezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung
Korridor: Hachenburg – Bad Marienberg			
Hachenburg – Bad Marienberg	<ul style="list-style-type: none"> Kein durchgängiger Takt Teilweise unterschiedliche Reisezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Verbindungen im T180 (über Westerb urg) mit einer Reisezeit von 90Min+ 	<ul style="list-style-type: none"> Kein durchgängiger Takt und verschiedene Reisezeiten
Korridor: Höhn – Bad Marienberg - Betzdorf			

Höhn – Bad Marienberg – Betzdorf	-	<ul style="list-style-type: none"> • 4 FP zwischen 9 und 18 Uhr über Westerb- burg und SPNV 	-
Höhn – Bad Marienberg	<ul style="list-style-type: none"> • T60 + Zusatzfahrten im Schülerverkehr • Fehlende Bedie- nung nach 19 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen im T180 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein durchgängiger Takt und größeren Fahrplanlücken
Bad Marienberg - Betzdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen mit einer Reisezeit von mehr als 60 Minu- ten, keinen durchgängigen Takt und verschiedenen Reisezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 FP • Reisezeit von ca. 180 Minuten • Fehlende Bedie- nung vor 9 Uhr und nach 18 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • Reisezeit von ca. 180 Minuten
Korridor: Westerb- burg – Rennerod – Herborn			
Westerburg - Rennerod	<ul style="list-style-type: none"> • Bedienung ausrei- chend • Kein durchgängiger Takt, unterschiedliche Reisezeiten und größere Fahrplanlücken 	<ul style="list-style-type: none"> • T180 (4 FP) • Keine Bedienung vor 11 Uhr und nach 21 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 FP mit größerer Fahrplanlücke zwi- schen 13 und 17 Uhr • Fehlende Bedie- nung vor 11 Uhr und nach 20 Uhr
Rennerod - Herborn	<ul style="list-style-type: none"> • 9 bzw. 10 Fahrten je Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> • 9 bzw. 10 Fahrten je Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> • 9 bzw. 10 Fahrten je Richtung
Korridor: Rennerod - Burbach			
Rennerod - Burbach	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Verbindung – unverhältnismäßige Reisezeit (> 3h) 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Verbindung – unverhältnismäßige Reisezeit (> 3h) 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Verbindung – unverhältnismäßige Reisezeit (> 3h)

Anhand der Bewertung der Bedienungsqualität wird ersichtlich, dass aufgrund von fehlenden Direktverbindungen zwischen zwei Orten die Wegeföhrung im ÖPNV häufig über die zentralen Orte erfolgt. Dies föhrt zu teils unverhältnismäßig langen Reisezeiten und somit zu einem Attraktivitätsverlust des ÖPNV als alternatives Verkehrsmittel gegenüber dem MIV. Davon betroffen sind vor allem die landkreisüberschreitenden Verkehre, wie z. B. die Verbindung Bad Marienberg – Betzdorf sowie Rennerod – Herborn.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung zusätzlicher Linien,
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen Vertaktung.
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Erweiterung des Angebots in Tagesrandzeiten,
- ➔ Weiterentwicklung des Abend-, Nacht- und Wochenendverkehrs.

5.3 Bewertung der Verbindungsqualität

Bei der Analyse und Bewertung der Reisezeit und Umsteigehäufigkeit werden die Anforderungen zu- grunde gelegt, die im Anforderungsprofil in Kapitel 4.3.3 definiert sind. Eine grafische Zusammenfassung der Verbindungsqualität kann der Karte 16 im Kartenband entnommen werden.

5.3.1 Anbindung aller Gemeinden an den jeweiligen Verwaltungssitz der Verbandsgemeinde

Aus nahezu allen Gemeinden sind die jeweiligen Hauptorte der Verbandsgemeinde umsteigefrei und innerhalb der definierten Zeiten erreichbar. Relationen mit Defiziten sind der Tabelle 35 zu entnehmen. Zumeist sind Verbindungen von einer peripher gelegenen Gemeinde zum Verwaltungssitz der zugehörigen Verbandsgemeinde betroffen. Auf der Relation Freirachdorf – Selters, Markt sowie der Relation Maroth – Selters, Markt besteht jedoch jeweils eine einzelne umsteigefreie Anbindung in der morgendlichen HVZ.

Tabelle 35: Defizite in der Anbindung der Gemeinden an jeweiligen Verwaltungssitz

Relation	Umsteige-häufigkeit	Reisezeit	Anmerkung
Freirachdorf – Selters, Markt	1	von 0:33 h bis 1:29 h	
Maroth – Selters, Markt	1	von 0:49 h bis 1:02 h	
Kadenbach, Gemeindehaus – Montabaur, Bahnhof	1	von 0:44 h bis 1:35 h	
Caan, Ortsrand – Ransbach-Baumbach, Ransbach Kirche	1	von 0:41 h bis 1:40 h	jedoch gute Verbindung (00:47 h) zum Oberzentrum Koblenz
Bannberscheid – Wirges, Mitte*	1	Von 0:14 bis 1:18 h	

* Einzelne umsteigefreie Verbindungen im Schülerverkehr vorhanden

Quelle: Eigene Darstellung, gemäß Fahrplanstand Juni 2019

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Prüfung der Potenziale für zusätzliche Verbindungen bzw. Ausweitung des ÖPNV-Angebotes zwischen den aufgelisteten Gemeinden an die jeweiligen Verwaltungssitze

5.3.2 Fehlende ÖPNV-Anbindung von Ortsteilen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es Ortsteile, die im Status quo keinen ÖPNV-Anschluss aufweisen und somit im Sinne der gemäß der in Kapitel 4.3.3 definierten Qualitätsstandards Defizite aufweisen. Im Einzelnen betrifft dies die folgenden Gemeinden/ Ortsteile:

- Heimborn (VG Hachenburg): 263 EW, kein Gewerbe
- Rothenbach OT Himburg (VG Westerburg): k. A., kein Gewerbe
- Meudt OT Ehringhausen (VG Wallmerod): ca. 120 EW, kein Gewerbe

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung genannter Orte/ Ortsteile
- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung unterstützender Mobilitätsangebote und/oder Infrastrukturen zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit

5.3.3 Anbindung aller Gemeinden im Landkreis an das nächste Mittelzentrum

Überwiegend weisen die Anbindungen an das nächstgelegene Mittelzentrum keine Defizite bei den geforderten Reisezeiten und Umstiegen auf. Jedoch bestehen häufig unterschiedliche Reisezeiten auf den einzelnen Relationen (z. B. Wallmerod – Dernbach), sodass vor allem in der NVZ sowie in den Tagesrandzeiten keine ausreichenden Verbindungen bestehen. Defizite bestehen vor allem auf Anbindungen der Orte Selters und Wallmerod in Ost-West-Richtung.

Die Reisezeit zwischen den Verbandsgemeinden und der Kreisstadt Montabaur ist im gesamten Kreisgebiet unter 45 Minuten. Einzig die Relation von Bad Marienberg nach Montabaur überschreitet die geforderte Reisezeit um zehn Minuten. Montabaur stellt in diesem Zusammenhang jedoch nicht das nächstgelegene Mittelzentrum aus Bad Marienberg dar.

Darüber hinaus sind die zentralen Orte im Landkreis Westerwald nur bedingt in der Schwachverkehrszeiten mittels ÖPNV angebunden.

Tabelle 36: Analyse der Anbindung aller Gemeinden an das nächste Mittelzentrum

Relation	Umsteigehäufigkeit	Reisezeit	Bewertung
Anbindung an Hachenburg			
Bad Marienberg, ZOB - Hachenburg	0	von 0:30 h bis 0:35 h	Kein Defizit
Selters - Hachenburg	0	von 0:25 h bis 0:30 h	Kein Defizit
Anbindung an Westerburg			
Bad Marienberg - Westerburg	0	von 0:35 h bis 0:49 h	Kein Defizit
Rennerod - Westerburg	0	von 0:18 h bis 0:39 h	Kein Defizit
Selters - Westerburg	1	von 1:42 h bis 2:07	Defizit vorhanden
Wallmerod - Westerburg	0	von 0:23 h bis 0:28 h	Kein Defizit
Anbindung an Wirges			
Ransbach-Baumbach - Wirges	0	von 0:08 h bis 0:18 h	Kein Defizit

Relation	Umsteigehäufigkeit	Reisezeit	Bewertung
Selters - Wirges	0	ca. 0:25 h	Kein Defizit
Wallmerod - Wirges	1	von 0:46 h bis 1:18 h	Defizit vorhanden
Anbindung an Dernbach			
Ransbach-Baumbach - Dernbach	0	ca. 0:17 h	Kein Defizit
Selters - Dernbach	0	ca. 0:30 h	Kein Defizit
Wallmerod - Dernbach	1	von 0:34 h bis 1:34 h	Defizit vorhanden, da überwiegend Reisezeit über 1 Std.
Anbindung an Montabaur			
Wallmerod - Montabaur	0	von 0:25 h bis 0:35 h	Kein Defizit
Anbindung an Höhr-Grenzhausen			
Ransbach-Baumbach - Höhr-Grenzhausen	0	von 0:17 h bis 0:28 h	Kein Defizit

Quelle: Eigene Darstellung gemäß Fahrplanstand Juni 2019

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale einer verbesserten ÖPNV-Anbindung zwischen Wallmerod und Wirges, Wallmerod und Dernbach sowie Selters und Westerburg
- ➔ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur besseren Anbindung zentraler Orte in der Schwachverkehrszeit

5.3.4 Anbindung der Mittelzentren an die relevanten Oberzentren benachbarter Gebietskörperschaften in der HVZ und NVZ

Die Auswertung der Verbindungen zwischen den Verbandsgemeinden und den umliegenden Oberzentren zeigt, dass lediglich auf der Relation zwischen Höhr-Grenzhausen und Koblenz ein Defizit besteht. Die Bedienung erfolgt in den definierten Zeiträumen der HVZ sowie der NVZ überwiegend durch einzelne Fahrten, wobei ein tagesdurchgängiges Angebot besteht.

Auch bei den Anbindungen zu den benachbarten Mittelzentren wird deutlich, dass vor allem auf Relationen ohne einen direkten SPNV-Anschluss die Reisezeit im ÖPNV gegenüber der benötigten Reisezeit mit dem MIV unverhältnismäßig ausfällt. Dies liegt zumeist in langen Umsteigebeziehungen

begründet. Dadurch ist eine Nutzung des ÖPNV unattraktiv, was vor allem den Berufs- sowie Freizeitverkehr betrifft. Ebenfalls wird ersichtlich, dass durch lange Umsteigebeziehungen unverhältnismäßige Reisezeiten bestehen.

Tabelle 37: Analyse der Anbindung der Mittelzentren an umliegende Oberzentren (HVZ und NVZ)

Relation	Umsteige- häufigkeit	Reisezeit	Anforderung
Anbindung Oberzentren			
Höhr-Grenzhausen - Koblenz	0 bis 1	ca. 45 Min.	Defizit vorhanden; Relation überwiegend über EZF bedient
Montabaur - Koblenz	0	von 0:35 h bis 1:07 h	-
Hachenburg – Siegen	0	ca. 1:40 h	Defizit vorhanden; Handlungsbedarf zur Einrichtung Schnellverbindung
Anbindung Mittelzentren			
Hachenburg - Altenkirchen	0	ca. 0:20 h	-
Höhr-Grenzhausen – Bad Ems	1 bis 2	von 1:00 h bis 2:10 h	Defizit vorhanden; geringer Handlungsbedarf aufgrund OZ Koblenz in Nähe
Montabaur – Bad Ems	0 bis 1	Von 0:40 h bis 2:15 h	Defizit vorhanden; Relation überwiegend über EZF bedient
Montabaur – Limburg a. d. Lahn	0	ca. 0:45 h	-
Westerburg – Limburg a. d. Lahn	0	ca. 0:42 h	-
Hachenburg - Betzdorf	0	ca. 1:10 h	Defizit vorhanden; geringer Handlungsbedarf in Ausweitung Angebot HVZ

Quelle: Eigene Darstellung gemäß Fahrplanstand Juni 2019

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung von Möglichkeiten und Potenzialen der Sicherstellung von Verknüpfungen zwischen ÖPNV und SPNV
- ➔ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Ausweitung der Bedienungshäufigkeit in der HVZ/ NVZ auf ausgewählten Relationen

5.3.5 Erreichbarkeit SPNV-Halt aus Siedlungsbereichen

Im Kapitel 4.3.3 wurde die Erreichbarkeit eines SPNV-Halts aus allen Siedlungsbereichen innerhalb von 30 Minuten mit dem Bus und/oder Fahrrad als Qualitätsstandard definiert. Für weite Teile des Landkreises wird dieser Standard erfüllt. Eine Ausnahme bildet das schienenferne Gebiet entlang der nordöstlichen Landkreisgrenze in der Verbandsgemeinde Rennerod. Aus dem Ortsteils Weißenberg in der Gemeinde Liebenscheid ist der nächste SPNV-Halt nicht binnen 30 Minuten zu erreichen.

Bei Betrachtung der Erreichbarkeit der SPNV-Halte aus den Siedlungsbereichen nur mit dem ÖPNV-Angebot zeigen sich wesentlich größere Defizite. Die im Anforderungsprofil definierte Erreichbarkeitszeit ist somit in vielen Gemeinden nur gewährleistet, wenn das Fahrrad mit einbezogen wird. Eine systematische Überprüfung der ÖPNV-Bedienung zu den SPNV-Halten sowie eine direkte Linienführung zu den Verknüpfungspunkten ist zu empfehlen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung unterstützender Mobilitätsangebote und/oder Infrastrukturen zur Verbesserung der SPNV-Erreichbarkeit
- ➔ Prüfung von direkten Linienführungen zu den Verknüpfungspunkten mit dem SPNV

5.3.6 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Arbeitsplatzstandorte mit hohen Beschäftigtenzahlen

Größere Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 300 Beschäftigten befinden sich in allen Verbandsgemeinden des Landkreises Westerwald. Die größte Fahrgastnachfrage ist Mo-Fr 06-08 Uhr und 15-19 Uhr zu erwarten. Außerhalb dieser Kernzeiten und am Wochenende ist mit Ausnahme von großen Betrieben mit Schichtarbeit nur mit einer geringen ÖPNV-relevanten Nachfrage zu rechnen.

Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 300 Arbeitsplätzen konzentrieren sich vor allem in den zentralen Lagen der Siedlungsbereiche und sind gut durch den ÖPNV erschlossen. Dennoch bestehen auch einige Erreichbarkeitsdefizite zusammenhängenden Gewerbeflächen und Gewerbegebieten. Im Einzelnen sind dies:

- Bad Marienberg: Gewerbepark
- Herschbach (UWW): westliches Gewerbegebiet
- Ransbach-Baumbach: Industriegebiet Rohr/ Falkenhahn
- Rennerod: Erschließung der Alsbergkaserne
- Selters: Gewerbegebiet

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen
- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung von Stichfahrten
- ➔ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur besseren Takt-Anbindung von Arbeitsplatzstandorten sowie Ausweitung von Haltestellenbedienungen hinsichtlich bestehender Arbeitszeiten

5.3.7 Bewertung der Erreichbarkeit bedeutender Freizeitziele

Grundsätzlich befinden sich überwiegend alle im Kapitel 3.1.7 genannten Freizeiteinrichtungen im Erschließungsradius des ÖPNV. Die Start- bzw. Endpunkte der einzelnen Etappen des Westerwaldsteiges befinden sich meist an größeren ÖPNV-/SPNV-Haltestellen. Dennoch wurden im Rahmen der Gemeindebeteiligung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Hinweise geäußert, dass eine verbesserte ÖPNV-Anbindung der touristischen Ziele wünschenswert wäre. Auch vor dem Hintergrund des teils deutlich eingeschränkten ÖPNV-Bediensangebotes am Wochenende sowie in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage, ist es zu empfehlen, die Potenziale einer verbesserten ÖPNV-Anbindung an relevanten Freizeitzielen mit hohem Besucheraufkommen zu prüfen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Ausweitung der Bedienungshäufigkeit sowie des Bedienzeitraumes zur Anbindung der Freizeitziele
- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung unterstützender Mobilitätsangebote und/oder Infrastrukturen zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit

5.3.8 Bewertung der Erreichbarkeit von Krankenhäusern und Kliniken

Die Kliniken und Krankenhäuser im Westerwaldkreis sind überwiegend an das ÖPNV-Netz angebunden. Sowohl die Klinik in Montabaur, das Herz-Jesu-Krankenhaus in Dernbach, das Krankenhaus in Selters und das Krankenhaus Hachenburg sind durch öffentliche Verkehrsmittel mehrmals täglich erreichbar. Defizite bestehen in der Anbindung der Klinik- und Krankenhausstandorte in Vielbach sowie in Wied. Der Klinikstandort Wied verfügt jedoch über einen eigenen hausinternen Shuttleservice, um eine Anbindung zwischen Klinikstandort und nächstgelegene SPNV-Halte zu gewährleisten.

Generell ist bei der Bewertung der ÖPNV-Anbindung von Krankenhäusern zu beachten, dass akut kranke Personen nur in Ausnahmefällen den Bus nutzen, um ins Krankenhaus zu fahren. Für die Arbeitnehmer der Krankenhäuser stellt der Bus oftmals kein geeignetes Verkehrsmittel dar, da mit der Beschäftigung in den Krankenhäusern Arbeitszeiten und Arbeitssituationen einhergehen, die nur selten einen klar definierten Feierabend ermöglichen. Die größte Fahrgastnachfrage ist aus dem Bereich der Besucher zu erwarten. Diese entfällt insbesondere auf das Wochenende, die Nachfrage in der Woche ist dahingegen eher moderat. Trotz der vorhandenen Anbindung der Krankenhausstandorte an den

ÖPNV, weisen vereinzelte Haltestellen in der Nähe der jeweiligen Gesundheitseinrichtungen nur eine geringe Bedienungshäufigkeit auf, insbesondere am Wochenende.

Des Weiteren ist bei der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes der geplante Krankenhausstandort in der Verbandsgemeinde Hachenburg zu berücksichtigen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen
- ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung von Stichfahrten
- ➔ Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur besseren Takt-Anbindung von Gesundheitseinrichtungen

5.4 Bewertung der Verknüpfungs- und Systemwirksamkeit

Alle Hauptorte der Verbandsgemeinden im Westerwaldkreis werden entweder direkt oder mit einem Umstieg (Bus/Bus und/oder Bus/Schiene) erreicht. An den verschiedenen Verknüpfungspunkten bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Busverkehr und/oder dem Schienen- und Busverkehr. Grundlage für eine attraktive Umsteigeverbindung ist eine einheitliche Vertaktung der einzelnen Linien. Durch die geringe Anzahl an tagesdurchgängig vertaktetem Linienangebot und regelmäßigem Bedienungsangebot besteht nur selten ein attraktiver Umstieg ohne lange Wartezeiten. Hierauf verweisen auf Rückmeldungen der Gemeinden im Rahmen der Auftaktbefragung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Im Rahmen der Überplanung sind – aufgrund der Vielzahl an möglichen Beziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn sowie Bus und Bus – Prioritäten für die einzelnen Relationen und den damit verbundenen Verknüpfungspunkten zu formulieren. Da verschiedene Buslinien in ihrem Verlauf mehrere Verknüpfungspunkte andienen und somit nicht alle möglichen Verknüpfungen fahrplanseitig zufriedenstellend hergestellt werden können, muss eine entsprechende Konkretisierung und Priorisierung für die einzelnen Linien erfolgen.

Im Anforderungsprofil im Kapitel 4.3.3 wurden die bedeutendsten Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Bus/Bus mit Relationen von regionaler Bedeutung im Westerwaldkreis definiert. Von größter Systemrelevanz sind hierbei:

- Bad Marienberg, Neuer Weg (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Hachenburg, Markt (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Montabaur, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Rennerod, Busbahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Westerburg, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)

Tabelle 38: Bewertung Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkt	Art der Verknüpfung	Bewertung
Bad Marienberg, Neuer Weg	Bus / Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 455, 116, 483, 960, 463 ■ Eine regelmäßige Verknüpfung (bis 10min.) findet aktuell zwischen den Buslinien nicht statt
Hachenburg; Markt	Bus / Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 115, 270, 408, 410, 411, 412, 415, 431, 433, 483 ■ Unregelmäßige Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen unter anderem zwischen Linien 408-483, 483-270, 270-433, 410-410 ■ Die nächstgelegene Bushaltestelle mit Verknüpfungsfunktion zum SPNV ist Hachenburg Bahnhof.
Montabaur; Bahnhof	Bus / Bus und Bus / SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 115, 116, 442, 447, 450, 453, 456, 458, 459, 460, 462, 463, 464, 480, 481, ■ Unregelmäßige Verknüpfungen bestehen zwischen mehreren Linien und dem SPNV ■ Linie 460: tlw. Verknüpfung zwischen Koblenz – Montabaur – Rennerod/Bad Marienberg ■ Linie 462: tlw. Anschluss an Linie 464 aus Montabaur ■ Linie 480: tlw. Anschluss nach Koblenz ■ Linie 481: tlw. Anschluss nach Koblenz
Montabaur; Konrad-Adenauer-Platz	Bus / Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 115, 116, 442, 447, 450, 453, 456, 458, 459, 460, 462, 463, 464, 480, 481 ■ Unregelmäßige Verknüpfungen bestehen zwischen mehreren Linien ■ Linie 460: tlw. Anschluss nach Rennerod und Bad Marienberg ■ Linie 462: tlw. Anschluss an die Linie 464 aus Montabaur ■ Linie 481: tlw. Anschluss nach Koblenz
Rennerod, Busbahnhof	Bus / Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: LM-15, 116, 480, 483, 484, 957, 521, 520, 971, 962 ■ Linie 520 Herborn (Bus/Bus), LM-15 Rennerod – Limburg ■ Unregelmäßige Verknüpfungen bestehen vereinzelt ■ Die nächstgelegene Bushaltestelle mit Verknüpfungsfunktion ist Wester Bahnhof. ■ Linie 480: tlw. Anschluss nach Koblenz
Selters; Markt	Bus / Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 968, 435, 160, 432, 181, 461, 115, 464

Verknüpfungspunkt	Art der Verknüpfung	Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Es bestehen keine Verknüpfungsmöglichkeiten an diesem Haltepunkt ■ Die nächstgelegene Bushaltestelle mit Verknüpfungsfunktion an den SPNV ist Siershahn Bahnhof.
Siershahn, Bahnhof	Bus / Bus und Bus / SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 115, 462, 464, 958, RB29 ■ Unregelmäßige Verknüpfungen zwischen Linie 464-115
Unnau-Korb, Bahnhof	Bus / Bus und Bus / SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 455, 960, 483, RB90 ■ Es bestehen wenige Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus/Bus und Bus/SPNV ■ Linie 455: regelmäßiger Zuganschluss nach Betzdorf
Westerburg, Bahnhof	Bus /Bus und Bus / SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 116, 481, 483, 484, 965, RB90 ■ Es bestehen vereinzelte Verknüpfungsmöglichkeiten ■ Linie 481: tlw. Anschluss nach Koblenz
Hattert, Bahnhof	Bus / Bus und Bus / SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 408, 415, RB90 ■ Es bestehen unregelmäßige Verknüpfungen zwischen Bus und SPNV ■
Herschbach (UW), Brunnen	Bus / Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 115, 160, 415, 464 ■ Eine regelmäßige Verknüpfung besteht zwischen Linie 464 und 115
Höhn, Marktplatz	Bus / Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 116, 483, 484 ■ Es bestehen keine Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Linien ■ Linie 483 tw. Anschluss nach Koblenz/Montabaur
Höhr-Grenzhausen, Schulzentrum	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 7, 465, 461, 485, 319, 462, 968 ■ Es bestehen unregelmäßige Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Linien
Langenhahn, Bahnhof	Bus/SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 463, 959, 965, RB90 ■ Keine erkennbare Verknüpfung zwischen Bus/Bus und SPNV
Meudt, Meudt-Eisen	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 116, 481, 959, 965 ■ Keine Verknüpfungsmöglichkeiten

Verknüpfungspunkt	Art der Verknüpfung	Bewertung
Neuhäusel, Hauptstr.	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 382, 460, 465, 557 ■ Unregelmäßige Verknüpfungen zwischen den verkehrenden Linien
Neunkhausen, Betzdorfer Str.	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 270, 279, 455, 483, 962 ■ Unregelmäßige Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen wenigen Linien
Ransbach-Baumbach, Kirche und Volksbank	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 461, 462, 485, 989 ■ Unregelmäßige, keine systematischen Verknüpfungsmöglichkeiten
Wallmerod, Volksbank	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 450, 481, 959 ■ Keine Verknüpfungsmöglichkeiten
Wirges, Mitte	Bus/Bus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrende Linien: 115, 462, 464, 485, 958 ■ Unregelmäßige Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen wenigen Linien

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Sicherstellung der Verknüpfung zwischen Linien auf systemrelevanten Relationen durch Berücksichtigung der Anforderungen der Angebotsqualität des Hauptkorridors gemäß ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord
- ➔ Kontinuierliche Prüfung der Anpassung der Taktlage bei systemrelevanten Verknüpfungen, insbesondere bei Bus-Schiene-Verknüpfungen

5.5 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung

Im Westerwaldkreis weisen nur wenige Linien einen Taktverkehr bzw. ein regelmäßiges Angebot mit weitgehend einheitlicher Linienführung auf, sodass für den Fahrgast eine eingeschränkte Übersicht und Transparenz über das bestehende ÖPNV-Angebote geboten wird. Ein Großteil des derzeitigen ÖPNV-Angebots ist auf die Belange des Schulverkehrs angepasst.

Durch diese Orientierung des Angebots kommt es in der Gestaltung der Linienwege zu variierenden Strecken und der Bedienung unterschiedlicher Haltestellen im Laufe eines Tages, auch die Fahrpläne variieren dadurch. Das Bedienungsangebot orientiert sich überwiegend an den Schulzeiten.

Für Fahrgäste im Jedermannverkehr ist die Transparenz und Übersichtlichkeit dieser Linien deutlich eingeschränkt. Linien im Taktverkehr sind weitgehend auf die SPNV-Halte im Landkreis ausgerichtet. Bei Verknüpfungen der Fahrten mit dem SPNV bestehen teilweise längere Übergangszeiten, die wenig attraktiv sind.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Möglichkeiten zur Einführung von Taktverkehren bzw. einheitlichen Linienwegen der ÖPNV-Angebote

- Prüfung der Möglichkeit zur einfachen Fahrplangestaltung (Beschränkung von Fußnoten im Fahrplan)
- Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Verknüpfungssituation.

5.6 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Grundlagendaten zur Bewertung der Pünktlichkeit liegen nicht vor.

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind zentrale Kriterien für die Bewertung der Bedienungsqualität im ÖPNV. Insbesondere der Aspekt der Pünktlichkeit stellt dabei eine Einflussgröße für andere Qualitätskriterien wie z. B. die Anschlusssicherung, das Warten auf Nachzügler sowie die Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Personen dar.

Sowohl auf einzelnen Relationen als auch im Schülerverkehr wurden im Rahmen der Auftaktbefragung der Gemeinden Defizite in der Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit der ÖPNV-Bedienung gemeldet. Insbesondere die fehlenden Informationen bei Verzögerungen bzw. Störungen im Betriebsablauf werden als negativ bewertet.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Störanfälligkeiten und Beeinträchtigungen auf einzelnen Relationen sowie in der Schülerbeförderung sind zu beseitigen
- Lieferung von Echtzeitdaten ist umzusetzen

5.7 Bewertung der Garantie- und Serviceleistung

Im Westerwaldkreis ist von allen Verkehrsunternehmen das Landestariftreugesetz einzuhalten. Demnach sind die Konzessionsinhaber dazu verpflichtet, das Fahrpersonal mindestens gemäß dem rheinland-pfälzischen Landestariftreugesetz zu entlohnen.

Weitere Garantieregelungen seitens des VRM bestehen nicht. Eine Ausweitung von Garantie- und Serviceleistungen zur attraktiven Gestaltung des ÖPNV ist zu prüfen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Ausbau des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls durch Bewerbung von Serviceleistungen
- Ausbau der attraktiven ÖPNV-Nutzung durch Einführung von Garantieleistungen, z. B. Mobilitäts- oder Anschlussgarantie

5.8 Bewertung der Haltestellen

Die Bewertung der Haltestellen erfolgt anhand einer stichprobenhaften Vor-Ort-Untersuchung im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes sowie dem Haltestellenkataster des Westerwaldkreises (Stand 2012). Bei der Bewertung der Haltestellen werden die Aspekte Fahrgastinformation, Komfort, Sicherheit sowie Barrierefreiheit der bestehenden Haltestellen im Untersuchungsraum bewertet. Insgesamt weist der überwiegende Teil der Haltestellen einen befriedigenden (ca. 57 %) bzw.

einen ausreichenden Standard (ca. 36 %) auf (Zahlen Stand 2012). Haltestellen in zentralen Siedlungsbereichen sowie an Bahnhöfen weisen hingegen einen guten Ausstattungsstandard auf.

Seit 2016 besteht seitens der Landkreisverwaltung die „Richtlinie zur Verbesserung der Qualität von Haltestellen“, im Rahmen dieser Zuwendungen zur Qualitätsverbesserungen an die Verbandsgemeinden, aber den Verkehrsunternehmen gewährt werden. Ziel ist die Verbesserung der Sicherheit, der Abbau von Nutzerhemmungen, die verbesserte Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, eine Komfortverbesserung, die Verbesserung von Servicefunktionen sowie eine langfristige Realisierung eines einheitlichen Ausstattungsstandards.

Fahrgastinformation

Eine stichprobenhafte Überprüfung der Haltestellen ergab, dass eine Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n), der diese Haltestellen anfahrenen Linie(n) bei Haltestellen in zentraleren Lagen besteht.

An den Bahnhöfen und SPNV-Haltestellen gibt es im gesamten Untersuchungsgebiet Fahrscheinautomaten und Informationsvitrinen mit Liniennetzplänen, Tarifinformationen und tlw. weitergehenden Informationen wie Wegeleitung zwischen Bus und SPNV.

Komfort und Sicherheit

Die Aufenthaltsqualität einer Haltestelle wird im Wesentlichen durch den Komfort der Ausstattung, ihr Erscheinungsbild, ihre Lage sowie durch das Umfeld bestimmt. Haltestellen sind neben den Fahrzeugen das Aushängeschild für den ÖPNV. Im Westerwaldkreis gibt es keinen einheitlichen Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für die Haltestellen. Ein einheitliches Aussehen würde jedoch zu einem Wiedererkennungseffekt bei den Kunden führen. Eine Gestaltungsrichtlinie sollte für die Zukunft vorgesehen werden.

Die Haltestellen im Untersuchungsraum weisen eine sehr unterschiedliche Ausstattungsqualität auf. Die nachfragestarken Haltestellen verfügen weitgehend, zumindest in der Haupteinstiegsrichtung, über Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz. An einzelnen Haltestellen und Bahnhöfen sind Bike + Ride- und Park + Ride-Plätze vorhanden.

An verschiedenen Bushaltestellen sind keine Sitzgelegenheiten und kein Witterungsschutz vorhanden, z. B. Hachenburg-Krankenhaus, Montabaur-Fürstenweg oder Westerburg-Bahnhof (Bus).

Darüber hinaus werden eine teils fehlende Instandhaltung und Wartung der Haltestellen, insbesondere in den Wintermonaten, gemäß Befragung der Verbandsgemeinden bemängelt. Eine kontinuierliche Überprüfung der Haltestellen sowie eine ggf. durchzuführende Wartung sind sicherzustellen.

Bushaltestellen können Mängel in der Aufenthaltsqualität und auch der Sicherheit aufweisen, z. B. Sicherheit aufweisen, z. B. Bahnhof Rotenhain, Höhr-Grenzhausen Nassau oder Rennerod Gewerbegebiet Pfaffenberg. Vorrangig sind dies Haltestellen, welche sich im Außenbereich bzw. am Ortsrand befinden. Zusätzlich besitzen diese Haltestellen selten Fahrgastunterstände bzw. eine Beleuchtung der Wartefläche.

Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen sind der Zugang zur Haltestelle, der Aufenthalt an der Haltestelle sowie der Einstieg in das Fahrzeug zu beachten. Beim Einstieg ist neben dem Fahrzeug (Niederflur) auch die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle relevant. Die sich im Einsatz befindlichen Fahrzeuge mit Niederflurtechnik können ihre Vorteile beim Ein- und Ausstieg nur optimal zum Einsatz bringen, wenn die Haltestellen entsprechend gestaltet sind, d. h. Haltestellen sollten sich nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt der Haltestelle bzw. in die Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von blinden oder sehbehinderten Fahrgästen müssen Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der Bustür verfügen (taktiles Leitsystem).

Insgesamt ist die Situation an den Haltestellen bezüglich der Barrierefreiheit im Untersuchungsraum als verbesserungswürdig einzuschätzen. Während der fußläufige Zugang zu den zentral gelegenen untersuchten Haltestellen im Untersuchungsraum weitgehend barrierefrei gestaltet ist, liegen gerade beim Einstieg in die Fahrzeuge verbreitet deutliche Defizite vor.

Im Westerwaldkreis sind wenige Haltestellen mit der für einen niederflurgerechten Einstieg erforderlichen Bordsteinhöhe zwischen 16 und 18 cm ausgestattet. Die Bahnhöfe und zentrale Haltepunkte sind nur vereinzelt mit barrierefreien Zugängen und Blindenleitstreifen ausgestattet.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Erstellung eines Ausbauprogramms für Verknüpfungspunkten/ Haltestellen mit Prioritätenliste unter Berücksichtigung der Frequentierung der Haltestellen sowie der Anforderungen an die Haltestellenausstattung gemäß Kapitel 4.1.5
- Erweiterung der Fahrgastinformation in Form von zusätzlichen dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) an Bus-Schiene-Verknüpfung-Haltestellen und einzelnen Bus-Bus-Knoten
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß Kapitel 4.4

5.9 Bewertung der Fahrzeuge

Im Nahverkehrsraum des Westerwaldkreises werden Fahrzeuge von verschiedenen Verkehrsunternehmen, teils als Subunternehmer im Auftrag der konzessionierten Verkehrsunternehmen, eingesetzt.

Aufgrund der geringen Rücklaufquote an Befragungsergebnissen seitens der örtlichen Verkehrsunternehmen, liegen zu den Fahrzeugen keine detaillierten Informationen vor. Erkennbar ist die Ausstattung der Fahrzeuge jedoch nur vereinzelt als gut und modern zu bewerten.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Prüfung des möglichen Einsatzes kleinerer Fahrzeuge
- Prüfung des möglichen Einsatzes von E-Bussen
- Kontinuierlicher Erneuerungsprozess der eingesetzten Fahrzeuge gemäß definierter Qualitätskriterien

5.10 Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards

In den Vorabbekanntmachungen formulierte Erwartungen an das Fahrpersonal betreffen den regulären Linienbetrieb. Im Einzelnen sind folgende Anforderungen seitens des Fahrpersonals zu erfüllen:

- das Fahrpersonal leistet Hilfestellung für hilfsbedürftige Personen
- Informationen werden vom Fahrpersonal an die Kunden erteilt und Informationsmedien liegen im Fahrzeug aus
- das Fahrpersonal telefoniert während der Fahrt nur mit Freisprechanlage
- das Fahrpersonal muss der deutschen Sprache mächtig sein und Streckenkunde besitzen

Die Sicherung der Standards erfolgt durch Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Fahrerinnen und Fahrer.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ kein Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status quo

5.11 Bewertung der Sicherheit

Bei der Betrachtung der Sicherheit sind neben der Lage und dem Umfeld der Haltestelle weitere Kriterien wie die Entfernung zu Zielen, die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs, insbesondere in den Wintermonaten, die ausreichende Beleuchtung sowie die Abgrenzung und Querungsmöglichkeiten der Straße von Bedeutung.

5.12 Bewertung des Betriebs- und Störungsmanagements

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Erstellung des Nahverkehrsplans bestätigen die Verkehrsunternehmen die Dringlichkeit dieses Themenfeldes. Betriebliche Störungen werden bspw. zu den Linien 115, 415, 462, 464 sowie 472 genannt. Vor allem für die Linie 115 sowie 464 werden in mehreren Ortschaften Störungen im Verkehrsfluss benannt, wodurch teils Anschlussbeziehungen zu weiterführenden Linien nicht eingehalten werden können.

5.13 Bewertung der Fahrgastinformation, Service, Tarif und Vertrieb

Das Themenfeld Fahrgastinformation, Service, Tarif und Vertrieb wurde im Kapitel 3.2.3 zusammenfassend dargestellt. Es besteht ein sehr ausdifferenziertes Angebot im Bereich Marketing, Fahrgastinformation sowie Tarif, was in seiner Form fortzuführen und auszuweiten gilt.

Fahrgastinformation

Informationen zum Fahrplan und Liniennetz im Untersuchungsraum können über vielfältige Kommunikationswege bezogen werden. Zentrale Informationsmöglichkeiten bietet der VRM. Dazu gehören:

- Linienbezogene Taschenfahrpläne (v.a. bei RegioBuslinien) des VRM

- Internetauftritte des VRM mit Fahrgastinformationen, Fahrplänen und weiteren Informationen zu Angebot und Tarif
- Fahrgastinformation über die VRM-App sowie über den DB-Navigator
- Verkaufsstellen (Fahrkartenautomaten)
- Telefonische Fahrplaninformation über eine kostenlose VRM-Info-Hotline
- Weitere Informationsmaterialien des VRM
- Aushängfahrpläne an den Haltestellen

Die bereitgestellten Informationswege und -angebote sind positiv hervorzuheben, da sie sowohl analoge, digitale und persönliche Informationswege ermöglichen. Dennoch werden vorhandene Angebote der Fahrgastinformation im Westerwaldkreis von den Städten und Gemeinden als mangelhaft eingeschätzt. Es fehlen vor allem Informationen über aktuelle Verspätungen, Busausfälle oder Umleitungen an den Haltestellen. Daneben wird die Situation der Aushängfahrpläne bemängelt, diese sind in Hinblick auf die Lesbarkeit (Größe der Informationen und Höhe des Aushangs unter Berücksichtigung der Aspekte der Barrierefreiheit) stark verbesserungswürdig. Ebenso werden aufgrund der vielen Abkürzungen in den Fahrplänen diese als schwer verständlich bewertet. Zudem wurde für das Jahr 2019 die kostenlose Bereitstellung des Verbundfahrplans in Taschenbuchformat aufgrund gesunkener Nachfrage eingestellt. Darüber hinaus bestehen weder seitens des VRMs noch der DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH Kundencentren zur Beratung der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer im Westerwaldkreis.

In den Fahrplanmedien und der Fahrgastinformation wäre zudem für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hinweis „Diese Linie wird durchgehend mit Niederflurbussen befahren“ sehr wertvoll. Hilfsweise sollten auch diesbezüglich auf Einzelfahrten mit verbindlichem Einsatz von Niederflurbussen dargestellt werden. Wünschenswert wäre darüber hinaus eine Kennzeichnung der barrierefrei / niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz bzw. in den Fahrplantabellen, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern.

- Interaktive Karte des gesamten VRM-Gebietes mit EFA-Verbindungsauskunft verknüpft → Streckenverlauf, Park+Ride-Plätze sowie Verkaufsstellen von Tickets verortet; zudem können Haltestellen als Start- und Zielpunkt einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden
- Fahrplanauskunft kann zudem mit zusätzlichen Optionen wie Grad der Mobilitätseinschränkung, der eigenen Gehgeschwindigkeit sowie eine bevorzugte Auswahl an Verkehrsmittel bespickt werden → gefilterte Verbindungen werden aufgezeigt

Eine kostenlose Fahrradmitnahme ist in den Bussen und Bahnen im VRM-Gebiet grundsätzlich von Montag bis Freitag ab 9 Uhr im Rahmen des jeweils verfügbaren Platzes möglich. An den Wochenenden und feiertags werden Fahrräder ohne zeitliche Einschränkung mitgenommen, sofern Platz vorhanden ist (Vorrang haben Personen mit Kinderwagen oder mit einem Rollstuhl). Außerhalb der Zeiten ist eine Fahrradmitnahme in den Bussen nicht gestattet. In den Bahnen muss hingegen eine Pauschale von 2,80 Euro entrichtet werden.

Zudem ist im ÖPNV die Mitnahme von E-Scootern mit aufsitzender Person - sofern dieses für den Krankentransport bestimmt ist und gesonderte Maße aufweist, welche dem Punkt 6.10 der Tarifbestimmungen des VRM zu entnehmen sind – erlaubt. Auch Elektrotretroller und Falträder werden gemäß

der Tarifbestimmung des VRM als „Sache“ eingestuft und dürfen im ÖPNV des Westerwaldkreises mitgenommen werden.

Marketing

Der ÖPNV im Westerwaldkreis wird durch den VRM und der Nassauischen Verkehrs-Gesellschaft (NVG) vermarktet. Hierzu gehört ein Layout/Corporate Design für alle Marketingmaßnahmen wie Informationen, Liniennetz- und Fahrpläne, Printmedien sowie die Informationsplattform ‚www.vrm.info.de‘ als zentrale Schnittstelle.

Folgende Beispiele können herangezogen werden, um das Spektrum der Marketingmaßnahmen aufzuzeigen:

- um Gelegenheitskunden zu erreichen werden Veranstaltungsverkehre beworben.
- Neubürger-Paket: Bei einer An- oder Ummeldung im VRM-Gebiet, vergibt der VRM kostenlos die VRM-MobilCard (Jahreskarte mit 20%-Rabatt beim Kauf von Einzelfahrscheinen) sowie ein Infopakete mit Tarifwabenplan, Liniennetzplan und Fahrkarteninfo-Broschüre.
- Direkter Kundenkontakt: Der direkte Kundenkontakt geschieht durch den Kontakt des Personals in den Fahrzeugen und Verkaufsstellen mit Kunden und Fahrgästen.
- Bewerbung von touristischen Angeboten: Auf der Internetseite des VRM werden allgemeine touristische Angebote der Region, wie z. B. Radrouten und lokale Veranstaltungen, vorgestellt. Zudem werden bei einigen Tourismusangeboten, wie z. B. Wandergenuss im Westerwald, Broschüren zum Download bereitgestellt, welche Informationen zur Erreichbarkeit der touristischen Angebote mit Bus und Bahn beinhalten. Sofern keine Ticketauskünfte in diesen vorhanden sind, wird auch die Internetseiten/ Hotlines der jeweiligen Verkehrsverbände bzw. der Verkehrsunternehmen hingewiesen.

Weitere Marketing- und Informationsmaßnahmen sind Haltestellenaushänge zu Linienfahrplänen und Tarifen.

Neben dem VRM betreiben die Verkehrsunternehmen eigene Aktivitäten im Bereich Marketing und Vertrieb im Westerwaldkreis.

Tarif

Die Organisation des Vertriebes ist Aufgabe des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) und wird durch die Verkehrsunternehmen abgewickelt. Tariflich ist das Untersuchungsgebiet in den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) integriert, welcher in einem einheitlichen Verbundtarif organisiert ist. Der Westerwaldkreis trat bereits 1996 dem VRM als Gesellschafter bei, zunächst jedoch ohne Anwendung des VRM-Tarifes. Dieser findet seit dem 1. Januar 2017 im Untersuchungsraum Anwendung.

Der VRM-Verbundraum ist in Tarifwaben unterteilt, wobei der Westerwaldkreis 60 Waben im Tarifsystem beinhaltet. Im Verbundraum gelten die Fahrscheine für alle Busse und Züge des Nahverkehrs (z. B. RegionalBahn und RegionalExpress) sowie gegen Aufpreis auch in Intercity-Zügen. Neben den Städten und Gemeinden des Westerwaldkreises können aufgrund des Verbundtarifes auch Ziele in den angrenzenden Landkreisen Altenkirchen, Neuwied, Mayen-Koblenz, Rhein-Lahn-Kreis sowie der Stadt Koblenz mit VRM-Fahrkarten erreicht werden. Eine praktikable Lösung konnte insbesondere für

den Übergangsbereich zum benachbarten hessischen Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gefunden werden. Für Fahrten von und zu Zielen des VRM-Gebietes, ausgehend vom benachbarten RMV-Gebiet, gilt der VRM-Tarif. Gleiche Regelung trifft bei umgekehrten Relationen zu.

Das Fahrscheinsortiment im VRM⁴³ berücksichtigt die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen. Folgende Fahrkarten sind erhältlich:

- Einzelkarte für eine Person – für eine Hin- oder Rückfahrt im Geltungsbereich
- Tageskarte für eine Person (übertragbar) – für beliebig viele Fahrten am Gültigkeitstag innerhalb des Geltungsbereichs bis Betriebsschluss
- 3er-Tageskarte wie drei Tageskarten (übertragbar) – jedoch günstiger gegenüber der Tageskarte
- Minigruppenkarte für bis zu fünf Personen – für beliebig viele Fahrten am Gültigkeitstag innerhalb des Geltungsbereichs bis Betriebsschluss
- Wochenkarte für eine Person (übertragbar) – gültig für sieben aufeinanderfolgenden Tagen im gewählten Geltungsbereich
- Monatskarte für eine Person (übertragbar) – gültig bis zum gleichen Tag des Folgemonats; zusätzliche Mitnahmemöglichkeiten nach 19 Uhr im Abonnement
- 9-Uhr-Monatskarte für eine Person (übertragbar) – gültig Montag bis Freitag ab 9 Uhr bis Betriebsschluss sowie am Wochenende und Feiertagen ganztägig; bis zum gleichen Tag des Folgemonats gültig
- Schülerfahrkarten für eine Person – als Wochen- oder Monatskarte; Monatskarte kann auch im Freizeitverkehr verwendet werden
- Schüler-Plus-Ticket für eine Person als Zusatzkarte zur Schülerkarte – gültig für ein Jahr auch für Auszubildende und Studierende; werktags ab 14 Uhr, an Wochenende sowie Feier- und Ferientagen ganztags gültig
- 60-Plus-Ticket für Personen ab 60 Jahren – gültig bis zum gleichen Tag des Folgemonats im gesamten Verbundgebiet
- VRM-Job-Ticket für eine Person – preisreduziertes Jahresticket für Firmen, mit mehr als 50 Mitarbeiter; an allen Wochentagen ganztägig gültig sowie von Montag bis Freitag ab 19 Uhr und an den Wochenenden und Feiertagen kostenlose Mitnahme eines weiteren Erwachsenen und bis zu drei Kinder im Alter von max. 14 Jahren
- VRM-Gästeticket für eine Person – kostenloses Ticket für die Nutzung des gesamten VRM-Gebietes während des Aufenthalts in einem beteiligten Beherbergungsbetrieb; Ticket wird vom Beherbergungsbetrieb ausgestellt und quittiert
- Rheinland-Pfalz-Ticket für eine bis maximal fünf Personen – gültig montags bis freitags von 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages sowie am Wochenende und an Feiertagen ganztägig im SPNV in gesamt Rheinland-Pfalz

⁴³ Fahrscheinsortiment VRM mit dem Stand von September 2019

Neben den herkömmlichen Vertriebswegen in Form des Fahrkartenkaufs über einen Fahrkartenautomaten bzw. beim Fahrpersonal bietet der VRM zudem die Möglichkeit an, Tickets auch online oder über das Handy zu kaufen. Folgende Fahrkarten können ebenfalls auch über die App „DB Navigator“ der Deutschen Bahn AG erworben werden:

- Einzelfahrschein
- Ermäßigter Einzelfahrschein
- Einzelfahrschein BahnCard/ Einzelfahrschein VRM-MobilCard
- Tageskarten für 1 bis 5 Personen
- 3-Tageskarte

Trotz des umfangreichen Ticketangebotes werden einzelne Aspekte, wie z. B. die Antragstellung für Abonnement-Kunden als kompliziert bewertet. Zudem wird im Rahmen der Befragung eine bessere Unterscheidung der Fahrkarten gewünscht. Neben dem Ticketangebot wird darüber hinaus das bestehende Tarifsysteem als schwer verständlich eingeschätzt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Das Tarif- und Ticketangebot ist insgesamt als gut und ausreichend differenziert zu bewerten.
- ➔ Bestehende Übergangstarife sind in ihrer Form beizubehalten und einer kontinuierlichen Prüfung zur Anpassung zu unterziehen.
- ➔ Verbesserte Aushangfahrpläne an den Haltestellen → Größere und besser lesbare Haltestellenfahrpläne
- ➔ zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Fahrzeuge, Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen
- ➔ Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen sind auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen. Die dynamische Fahrgastinformation ist mit visuellen Anzeigen und akustischen Ansagen auszustatten („Zwei-Sinne-Prinzip“).

5.14 Bewertung von Verleihsystemen, Mitnahmeangeboten und Mobilitätsmanagement

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots werden im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen beworben. Dabei werden zum Teil bereits spezifische Zielgruppen angesprochen.

Eine kontinuierliche oder regelmäßig-periodische Nachfrageermittlung durch die Aufgabenträger findet nicht statt. Die Kundenzufriedenheit wird bislang nur im Rahmen des Qualitätsmanagements der Leistungserbringung bezogen auf einzelne Linien bzw. Unternehmen erhoben, nicht aber mit Blick auf das Gesamtsystem ÖPNV.

Verleihsysteme

Im Westerwaldkreis bestehen derzeit nur wenige Angebote von Verleihsystemen (kein Fahrradverleihsystem, jedoch E-Carsharing-Standorte in Wirges (seit 2021), Staudt (seit 2021) und Ransbach-Baumbach (seit 2020). Die Wahrnehmung von größeren Verleihangeboten sind in den nächstgelegenen Oberzentren Koblenz und Siegen sowie im Mittelzentrum Limburg an der Lahn möglich.

Zur Ergänzung des ÖPNV sowie zur Nutzungsförderung des Fahrrades zur Bewältigung der sogenannten letzten Meile, ist die Einrichtung von Verleihsystemen als alternative Mobilitätsangebote im Westerwaldkreis auszubauen und zu empfehlen.

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement bildet einen strategischen Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung wird nicht auf das Angebot, sondern auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen fokussiert. Anknüpfungspunkt ist i.d.R. eine verkehrserzeugende Einrichtung (z.B. Unternehmen, Verwaltung, Schule) mit ihren standortspezifischen verkehrlichen Rahmenbedingungen und definierten Zielgruppen (z.B. Beschäftigte, Schüler, Bewohner, Besucher). Es bedarf der Einbindung einer Vielzahl von Akteuren, welche gemeinsam aus den Handlungsfeldern Information, Serviceangebot, Infrastruktur und Verkehrsangebot passgenaue Maßnahmen für die jeweilige Situation identifizieren. Mobilitätsmanagement basiert auf Multiplikatorwirkung: Über die Ansprache einer Institution können sehr viele Menschen erreicht werden, beispielsweise sind große Arbeitgeber idealer Ansatzpunkt zur Etablierung. Aktuell sind keinerlei Formen des betrieblichen, schulischen oder quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements verankert bzw. bekannt. Mobilitätsmanagement kann auch im Rahmen von Marketingaktivitäten als Maßnahme ausgestaltet werden.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Verankerung des Mobilitätsmanagements im NVP als andauernde und langfristige Handlungsaufgabe
- Ausdifferenzierter Ansatz des Mobilitätsmanagements für unterschiedliche Zielgruppen

5.15 Bewertung von Parallelverkehren

Im Kreisgebiet gibt es Relationen, auf denen ein Busverkehr über eine Teilstrecke parallel zum Schienenverkehr verkehrt. Aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben der beiden Systeme besteht dort kein Parallelverkehr im Sinne eines konkurrierenden Angebotes.

In mehreren Bereichen des Westerwaldkreises verkehren mindestens zwei Buslinien auf einem längeren Abschnitt mit gleichem Linienweg. Die parallel verkehrenden Linien weisen jedoch unterschiedliche Funktionen (wie z. B. Anbindung Westerwaldkreis an das Oberzentrum Koblenz durch die Linie 485, Ergänzung des Fahrtenangebotes auf dem Abschnitt Siershahn – Hörh-Grenzhausen durch die Linie 462 mit zusätzlicher Anbindung der Orte an die Kreisstadt Montabaur) auf, sodass eine konkurrierende Bedienung hier grundsätzlich nicht vorhanden ist. Eine bessere Abstimmung ist jedoch im Rahmen der detaillierten Fahrplanung regelmäßig zu prüfen.

Bestehende Parallelverkehre und deren Bewertung kann der Tabelle 39 entnommen werden.

Tabelle 39: Parallele Angebote im ÖPNV

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
Linie 462 und Linie 115	Montabaur – Siershahn <ul style="list-style-type: none"> ■ 115: übernimmt Erschließungsaufgaben in den westlichen Verbandsgemeinden sowie Anbindung dieser an die Ober- und Unterwesterwaldbahn ■ 462: übernimmt Erschließungsfunktion in Höhr-Grenzhausen und Wirges sowie für deren Anbindung an den SPNV-Halt Montabaur 	teilweise konkurrierend (tlw. verkehren die Angebote mit nur sehr geringem zeitlichen Versatz zueinander)
Linie 461 und Linie 464	Siershahn – Ransbach-Baumbach – Kammerforst <ul style="list-style-type: none"> ■ Linien binden unterschiedliche Orte an die SPNV-Halte Siershahn bzw. Montabaur an ■ Übernehmen unterschiedliche Funktionen im Schülerverkehr 	nicht konkurrierend
Linie 462 und Linie 485	Wirges – Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen <ul style="list-style-type: none"> ■ 462: übernimmt Erschließungsfunktion in Höhr-Grenzhausen und Wirges sowie für deren Anbindung an den SPNV-Halt Montabaur ■ 485: Anbindung des Westerwaldkreises an das Oberzentrum Koblenz 	teilweise konkurrierend
Linie 464, Linie 964 und Linie 970	Sessenbach – Nauort <ul style="list-style-type: none"> ■ Linien erfüllen unterschiedliche Funktionen (z. B. Linie 464 Anbindung an SPNV-Halt in Siershahn, Linie 970 Anbindung an Ortschaften im Landkreis Neuwied) 	nicht konkurrierend
Linien 456 und Linien 963	Niederelbert – Welschneudorf <ul style="list-style-type: none"> ■ 456: Anbindung an Westerwaldkreis an das Mittelzentrum Bad Ems ■ 963: Erschließung Orte der VG mit Kreisstadt Montabaur/ Anbindung an SPNV-Halt in Montabaur 	nicht konkurrierend
Linien 458 und Linien 963	Montabaur – Holler – Horbach – Hübingen <ul style="list-style-type: none"> ■ 458: Anbindung an Westerwaldkreis an den Rhein-Lahn-Kreis ■ 963: Erschließung der Ortsgemeinden der VG mit der Kreisstadt Montabaur/ Anbindung an den SPNV-Halt in Montabaur 	nicht konkurrierend
Linien 453 und Linien 995	Montabaur – Isselbach <ul style="list-style-type: none"> ■ E-Anbindung unterschiedlicher Ortsgemeinden überwiegend im Schülerverkehr; ergänzendes Angebot 	nicht konkurrierend
Linien 116 und Linien 481	Boden – Meudt – Herschbach (OWW)	teilweise konkurrierend

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 116: übernimmt Erschließungsaufgaben der östlichen Verbandsgemeinden sowie Anbindung dieser an die Ober- und Unterwesterwaldbahn ■ 481: übernimmt Erschließungsaufgaben weiterer Ortsgemeinden der VG Wallmerod, Westerburg, Wirges sowie Montabaur und Anbindung dieser an Hauptlinien sowie die Ober- und Unterwesterwaldbahn 	
Linie 480 und Linie 959	<p>Langenhahn – Rothenbach – Ober-/ Niederahr</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 480: Anbindung der Ortsgemeinden der VG Rennerod an SPNV- Halte Westerburg, Langenhahn und Montabaur ■ 959: Erschließung von Ortsgemeinden und deren Anbindung an Hauptliniennetz 	nicht konkurrierend
Linie 463 und Linie 958	<p>Leutenrod – Helferskirchen – Weidenhahn</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 463 bindet unterschiedliche Orte an den SPNV-Halt Montabaur an ■ Erschließung von Ortsgemeinden im Schülerverkehr 	nicht konkurrierend
Linie 115 und Linie 160	<p>Selters – Herschbach (UWW)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 115: Nord-Süd-Erschließung des Kreisgebietes sowie Anbindung Ortsgemeinden an SPNV-Halt in Montabaur und Hachenburg ■ 160: Anbindung Westerwaldkreis an LK Neuwied sowie Oberzentrum Koblenz 	teilweise konkurrierend
Linie 116 und Linie 484	<p>Westerburg – Dreisbach – Höhn</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 116: Nord-Süd-Erschließung des Kreisgebietes sowie Anbindung von Ortsgemeinden an SPNV-Halt in Montabaur und Westerburg ■ 484: Anbindung der VG Rennerod an SPNV-Halt Westerburg sowie Erschließung von Ortsgemeinden 	teilweise konkurrierend
Linie 455, Linie 483 und Linie 960	<p>Bad Marienberg – Unnau – Kirburg/ Norken</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung von Ortsgemeinden an SPNV-Halt Unnau, jedoch Linien weisen unterschiedliche Anbindungen zu zentralen Orten auf 	nicht konkurrierend
Linie 270 und Linie 273	<p>Kloster Marienstatt – Atzelgift – Luckenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 270: Anbindung Gemeinden an SPNV-Halt Hachenburg ■ 273: Anbindung von Ortsgemeinden an Mittelzentrum Betzdorf sowie Anbindung Westerwaldkreis an Landkreis Altenkirchen 	nicht konkurrierend
Linie 957 und Linie LM-15	<p>Irmtraut – Rennerod</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 957: Erschließung der VG Rennerod 	nicht konkurrierend

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> ■ LM-15: Anbindung der VG Rennerod sowie des Westerwaldkreises an Lahn-Dill-Kreis sowie Limburg a.d. Lahn 	
Linie 480, Linie 971 und Linie 972	<p>Rehe – Liebenseid – Zehnhausen bei Rennerod</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 480: Anbindung der Ortsgemeinden der VG Rennerod an SPNV- Halte Westerbürg, Langenhahn und Montabaur ■ 971: Nord-Süd-Erschließung der VG Rennerod ■ 972: Erschließung der nördlichen Ortsgemeinden n der VG Rennerod 	teilweise konkurrierend

Quelle: Eigene Darstellung gemäß Fahrplanstand Mai 2019

6 Rahmenkonzept für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Das Rahmenkonzept (und das daran anschließende Maßnahmenpaket) für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Westerwaldkreis konkretisiert die Vorgaben des Anforderungsprofils für die Nahverkehrsplanung und berücksichtigt die Ergebnisse der Defizitanalyse und dem dort formulierten Handlungsbedarf, der Abschätzung der zukünftigen Entwicklung sowie der Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen und den weiteren Beteiligten der Nahverkehrsplanung.

Das Rahmenkonzept gliedert sich in die Kapitel

- Anregungen für das SPNV-Angebot,
- Hierarchisierung und Differenzierung des Angebotes und
- Verknüpfungssystematik.

Die Rahmenkonzeption und das Maßnahmenkonzept sollen auf der Grundlage der vorhandenen Strukturen und Rahmenbedingungen im Westerwaldkreis das bestehende ÖPNV-Angebot durch gezielte und wirkungsvolle Maßnahmen weiterentwickeln. Dabei wird das Ziel verfolgt, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern und neue Fahrgastpotenziale zu gewinnen.

Wesentliche Handlungsstrategien sind dabei

- die Sicherung der Grundmobilität für alle Bereiche im Landkreis,
- die Verbesserung der Angebotsqualität auf den bedeutsamen Hauptkorridoren sowie
- die sukzessive Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen wie Infrastruktur (Haltestellen und Fahrzeuge), Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif, Sicherheit etc.

6.1 Anregungen für das SPNV-Angebot

Eine Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes bildet das Verkehrsangebot auf der Schiene (RB29 und RB90) mit einem angenäherten 60-Minuten-Takt in Ausrichtung auf die Zentren Limburg und Montabaur sowie Siegen.

Aus Sicht des Westerwaldkreises sollen im SPNV folgende zusätzliche Ansätze geprüft werden:

- RB 29: Durchgehend vertaktetes Angebot im T60 Mo-So

6.2 Hierarchisierung und Differenzierung des Angebotes

Aus den definierten Qualitätsstandards für die Bedienungsqualität wurde ein kreisweites Netz entwickelt. Dabei wurden die definierten Relationen in verkehrlich sinnvolle Korridore zusammengefasst.

- Das Hauptnetz besteht dabei aus Linien, die im Wesentlichen die definierten Hauptkorridore abdecken sowie den bestehenden Verbindungen im SPNV.
- Das Ergänzungsnetz besteht aus Linien, welches im Wesentlichen durch die definierten Grundkorridoren und Erschließungsverkehren abgedeckt wird. Diese sind an Verknüpfungspunkten auf das Hauptnetz ausgerichtet.

Tabelle 40: Systematik Netzhierarchie

Kategorie	Relation
Hauptkorridore	SPNV: Limburg a. d. Lahn - Montabaur
	SPNV: Limburg a. d. Lahn – Westerburg – Hachenburg - Altenkirchen
	Montabaur – Siershahn - Selters
	Koblenz – Ransbach-Baumbach - Wirges
	Koblenz – Neuhäusel - Montabaur
	Montabaur – Westerburg - Höhn
Grundkorridore	Meudt – Wallmerod - Hadamar
	Westerburg – Rennerod - Herborn
	Rennerod – Burbach
	Höhn – Bad Marienberg - Siegen
	Bad Marienberg - Hachenburg
	Selters - Hachenburg
	Selters - Altenkirchen
Erschließungsverkehre	Die Erschließungsverkehre bezeichnen räumliche Einheiten, die außerhalb der Netzkorridore liegen und in der Regel nur an Schultagen mit wenigen Fahrten im Schulverkehr bedient werden. In diesen Bereichen werden bedarfsgerechte Verbindungen zum nächsten zentralen Ort bzw. Verknüpfungspunkt an den Haupt- und Grundverbindungen hergestellt.

Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes auf den einzelnen Relationen erfolgt im Rahmen der Entwicklung der Maßnahmenkonzeption und des Linienkonzeptes. Dabei sind nicht zwingend alle genannten Relationen auch als einzelne Direktverbindungen mit Bahn oder Bus abzudecken. Auch Umsteigeverbindungen sind hier zulässig, sofern die Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität eingehalten werden (vgl. 4.3.2 und 4.3.3).

Zu berücksichtigen ist, dass das Angebot insbesondere auf den Grundkorridoren und Erschließungsverkehren insbesondere in den Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage auch als flexible/bedarfsgesteuerte Bedienungsform gestaltet werden kann.

Differenzierte Angebote im ÖPNV

Die Wünsche und Anforderungen der Kunden an das ÖPNV-Angebot in einem Nahverkehrsraum sind sehr differenziert. Die Nachfrage der einzelnen Nutzergruppen weist deshalb unterschiedliche Merkmale auf. Diese liegen im Schulverkehr häufig anders als bei Berufspendlern oder Fahrgästen im Freizeitverkehr.

Das typische Einheitsangebot im Busverkehr, der herkömmliche „Linienbus“, mit seiner häufig sehr starken Ausrichtung auf die Anforderungen im Schulverkehr, kann den Wünschen der anderen Zielgruppen nur selten gerecht werden. Notwendig ist eine marktgerechte Differenzierung der Angebote im straßengebundenen ÖPNV auf die Anforderungen der einzelnen Zielmärkte. Neben den typischen „ÖPNV-gebundenen“ Verkehrsteilnehmern, deren Anteil künftig geringer werden wird, sind stärker die

heutigen Nichtnutzer und die ÖPNV-Gelegenheitskunden, also in erster Linie die „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmer, für die regel- oder unregelmäßige Nutzung der ÖPNV-Angebote anzusprechen.

Für den Einsatz im Westerwaldkreis sind die folgenden differenzierten Angebote vorgesehen. Bei den verwendeten Bezeichnungen handelt es sich um Arbeitstitel, die ggf. unter Vermarktungsgesichtspunkten auf die Situation im Nahverkehrsraum zu typischen „Markennamen“ angepasst bzw. geändert werden können.

Regiobus

Der Regiobus soll als zukünftiges hochwertiges Produkt des Regionalbusverkehrs im Westerwaldkreis vorgesehen werden. Er soll die „Qualität der Schiene“ auf den Hauptkorridoren in die Fläche tragen.

Der Regiobus umfasst als wesentliche Produkthanforderungen

- eine möglichst direkte Linienführung,
- systematische Anschlüsse zum Schienenverkehr oder zu anderen Regiobuslinien,
- eine mindestens zweistündliche Bedienung auf einem weitgehend einheitlichen Linienweg als Standard, mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten zu einem stündlichen Angebot sowie
- moderne Fahrzeuge mit bequemem Einstieg und Fahrgastinformation.

Eine regelmäßige Bedienung ist als Standard notwendig, um die Qualität des Regiobusses als Hauptprodukt zur Ergänzung des SPNV kommunizieren zu können.

Im Mittelpunkt der Qualitäten des Regiobusses steht insbesondere die Regelmäßigkeit des Angebotes.

Der Regiobus übernimmt in erster Linie Verbindungs- und nachgeordnet auch Erschließungsfunktionen, wobei die Linienführung und die Haltestellenabstände an die Rahmenbedingungen anzupassen sind. Zu gewährleisten ist eine akzeptable Reisegeschwindigkeit im Vergleich zur Autonutzung.

Längerfristig ist anzustreben, das Produkt mit einheitlichen Qualitätsmerkmalen im Bereich der Fahrzeugausstattung und des Reisekomforts zu verbinden. Dazu gehört u. a. der Einsatz hochwertiger Fahrzeugmaterials (Einsatz von Niederflurtechnik auf bestimmten Relationen, ggf. auch Klimaanlage etc.).

Schnellbus/Expressbus

Expressbusverbindungen bedienen auf direktem Wege Relationen mit einem hohen Nachfragepotenzial im Berufs- oder Ausbildungsverkehr, häufig ergänzend zu weiteren ÖPNV-Angeboten, die weitere Haltestellen im Bedienungskorridor bedienen. Die Einführung von Expressbusverkehren ist dann aus verkehrlichen Gründen sinnvoll, wenn bei hoher Nachfrage nennenswerte Fahrzeitgewinne für die Fahrgäste entstehen, z. B. auf dem Weg zu einem Verknüpfungspunkt mit dem Schienenverkehr in Ausrichtung auf ein Oberzentrum.

Freizeitbus

Im Westerwaldkreis bestehen bisher keine Freizeitbuslinien, die eine Anbindung wichtiger touristischer Anziehungspunkte mit dem ÖPNV auch am Wochenende in den Sommermonaten gewährleisten

(auch mit Beförderung von Fahrrädern). Aufgrund des bedeutsamen touristischen Angebotes im Westerwaldkreis und den damit verbundenen Potenzialen im Freizeitverkehr hat dieses auf Fahrgäste im Freizeitverkehr ausgerichtete Produkt eine hohe Bedeutung und ist in seinen Angebotsmerkmalen in Bereichen mit besonders hoher Nachfrage zu stärken. Die Werbung für den Freizeitbus soll konsequent für die Vermarktung der touristischen Ziele im Landkreis betrieben werden. Ein weiterer Aspekt in diesem Zusammenhang können saisonal wechselnde Haltestellen (z.B. Wiesensee) sein, die vom regulären ÖPNV bedient werden. Auch zusätzliche Bedarfshaltestellen (außerhalb der Ortslagen zum Beispiel für Wanderer) können diese Funktion mit übernehmen.

Ergänzende Angebotsformen

Flexible bzw. bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (z. B. Rufbus auf einem Korridor und Ruftaxi als Flächenbedienung)

Diese Bedienungsformen können als Angebot für den Schwachlastverkehr (Abend- und Wochenendverkehr) sowie zur Behebung von räumlichen Erschließungs- und Bedienungslücken bei geringer Nachfrage vorgesehen werden, wenn dies aus verkehrlicher und insbesondere aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll erscheint.

Grundsätzlich ist bei solchen Bedienungsformen zusammen mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen, ob bestimmte Besonderheiten in der Bedienung, Linienführung, in der Fahrplangestaltung oder auch im Tarif (z. B. Einsatz besonderer Fahrzeuge, On-Demand-Angebote, Halt auf Handzeichen oder Ausstieg auch zwischen genehmigten Haltestellen, eigenständiger Ortstarif etc.) den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes unterliegen.

Bürgerbus

Der Bürgerbus ist den ergänzenden Angebotsformen zugeordnet und kommt primär in den Bereichen zum Einsatz, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betriebswirtschaftlichen Gründen durch den normalen Linienbus oder durch ein Rufbus-System nicht angeboten werden kann.

Die Organisation und Durchführung des Verkehrs übernimmt ein Bürgerbus-Verein. Die Fahrer gehören diesem Verein an und fahren ehrenamtlich nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“.

Ehrenamtliche Nachbarschaftshilfe

Für weniger mobile Personen, die Unterstützung brauchen, leistet auch die ehrenamtliche Nachbarschaftshilfe in vielen Gemeinden des Landkreises Fahr- und Botendienste, z. B. zu Ärzten, Behörden oder bei Einkäufen.

Weitere innovative Mobilitätsangebote

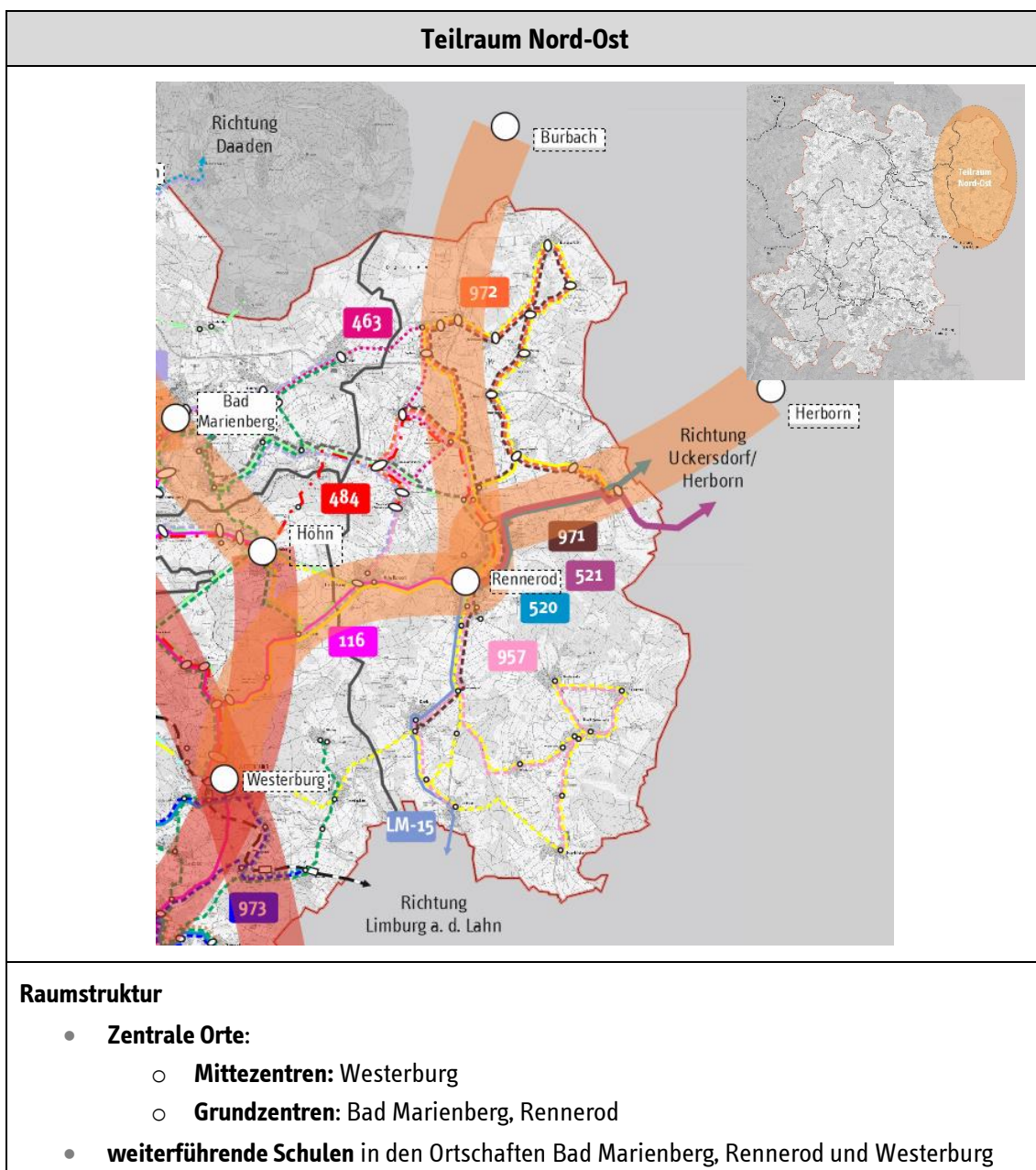
- Mitfahrerbanken/ Fahrgemeinschaftsbörse
- Verknüpfung mit dem Fahrrad im Alltag und auch für Freizeitanlässe

6.3 Verknüpfungssystematik

Systematische Verknüpfungen zwischen den Angeboten im ÖPNV und SPNV sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Auf Basis der Verkehrsnetzstruktur und raumstrukturellen Gegebenheiten werden im Westerwaldkreis die in Kapitel 4.3.3 aufgeführten Verknüpfungspunkte im Netz der Haupt- und Grundverbindungen definiert. Weitere Verknüpfungspunkte mit einzelnen Umsteigebeziehungen bestehen vor allem zu den Erschließungsverkehren sowie im Schulverkehr.

6.4 Teilräumliche Rahmenkonzeption

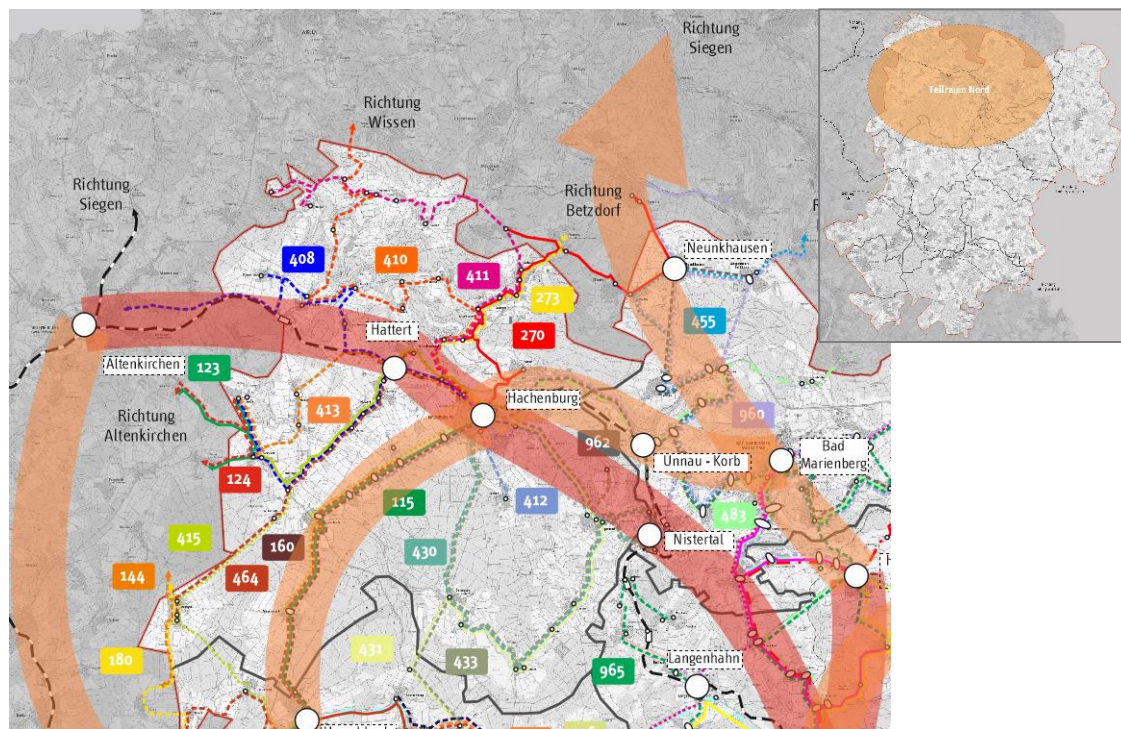
Für das anschließende Maßnahmenkonzept (Kapitel 7) sowie für das spätere Linienbündelungskonzept (Kapitel 9) erfolgt eine teilräumliche Rahmenkonzeption des Untersuchungsraums, in der erste Leitgedanken zusammengefasst werden.



<p>Bestehendes ÖPNV-Angebot</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 520/Linie 521: Mo-So 9 bzw. 10 Fahrten je Richtung • Linie 116: Mo-Fr ca. zweistündliche Bedienung; samstags T180 sowie an Sonn-/Feiertagen 4 Fahrtenpaare • Linie 480: Mo-Fr zwischen 8 bis 9 Fahrten pro Richtung [~T120) in Ergänzung zur Linie 116 • LM-15: Mo-Fr zwischen • sonstige Flächenerschließung erfolgt durch Linien im Schulverkehr (z. B. Linie 957, Linie 971) bzw. durch ergänzende Mobilitätsangebote wie Jugend- und Seniorentaxi • Hinweis: nach Fahrplanstand Juli 2020 Linie 484 wurde in den Linienvorlauf der Linie 960 integriert (Schulfahrten) sowie die Linie 483 in die Linie 116. Es werden daher sowohl die Linie 483 als auch die Linie 484 in der weiteren Betrachtung nicht berücksichtigt • Verknüpfungspunkte: Rennerod, Bad Marienberg, Westerbürg (1. Ordnung) sowie in Höhn (2. Ordnung); derzeit unregelmäßige Verknüpfung in Rennerod oder Westerbürg möglich, in Bad Marienberg sowie in Höhn keine Verknüpfungsmöglichkeit ohne längere Wartezeit gegeben
<p>Ergänzende Mobilitätsangebote</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rennerod: <ul style="list-style-type: none"> ○ Jugend- und Seniorentaxi innerhalb der Verbandsgemeinde ○ B-Taxi (Hol- und Bringtaxi des Fun Pubs B 54 Rennerod) • Westerbürg: <ul style="list-style-type: none"> ○ Nachbarschaftshilfe Westerbürger Heintzelmännchen • Bad Marienberg: <ul style="list-style-type: none"> ○ Jugendtaxi innerhalb der Verbandsgemeinde (außerhalb ÖPNV-Zeiten)
<p>Planungen ÖPNV-Konzept Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionallinie 480 (heutige Linie 116): Durchbindung von Westerbürg nach Rennerod über Hellenhahn-Schellenberg bis zur Krombacher Talsperre • Anbindung von Westerbürg nach Bad Marienberg erfolgt durch Teillinie 470 • Raumerschließung vorrangig über lokale Ergänzungslinien 1. Ordnung & 2. Ordnung • Anbindung an benachbarten Lahn-Dill-Kreis (HE) über lokale Ergänzungslinie 1. Ordnung
<p>Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung Teilraum: <ul style="list-style-type: none"> ○ Grunderschließung des Teilraums erfolgt durch Grundkorridor Westerbürg – Rennerod/ Herborn sowie durch Grundkorridor Rennerod – Burbach <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entflechtung Linie 116: Bedienungsangebot der Linie 116 entflechten und Anbindung zwischen Westerbürg und Bad Marienberg durch neue Teillinie gewährleisten (nach ÖPNV-Konzept Linie 470) ▪ Linie 116a: Bedienung des Grundkorridors Westerbürg – Rennerod durch mind. 8 Fahrtenpaare /ggf. Ausweitung zu T120 durch weiterführende Erschließungsfunktion der Linie bis Montabaur (Linie 480 nach ÖPNV-Konzept)

- **Linie 520/ 521:** Sicherstellung des ÖPNV-Anschlusses durch mind. 8 Fahrtenpaare in den Nachbarlandkreis Lahn-Dill-Kreis zum Mittelzentrum Herborn
- Prüfung der Einführung einer **neuen Linie zwischen Rennerod und Burbach** mit Erschließungsfunktion Stein-Neukirch, Bretthausen sowie Zehnhausen (ggf. Verlängerung der Linie 222 von Burbach-Lippe bis Rennerod) (Aug. 2020 Anhörung zu Antrag L 223 der Verkehrsbetriebe Westfalen Süd als Schulverkehrslinie zwischen Burbach und Bad Marienberg mit Anbindung der Ortschaften im nördlichen Bereich der VG Rennerod)
- **Flächenerschließung:**
 - Linie 480 (Nord-Süd-Erschließung) mit Ausrichtung zu den Verknüpfungspunkten Rennerod und Westerbeurg durch Einzelfahrten im Schulverkehr
 - Linie 463 Teilerschließung der nordwestlichen Ortsgemeinden der VG Rennerod mit Ausrichtung zum Verknüpfungspunkt Bad Marienberg
 - **Prüfung der Verlängerung der Linie 463** zum Verknüpfungspunkt Rennerod zur besseren Anbindung der Gemeinden an das Grundzentrum
- **Ergänzende Angebote:**
 - bestehende Jugend- und Seniorentaxi Rennerod für die Erschließung der kleinen Ortschaften insbesondere in den nachfrageschwachen Verkehrszeiten erhalten und ggf. für zielgruppenspezifische Erschließung der Ortschaften ausweiten
- **Verknüpfung:**
 - Sicherstellung regelmäßiger Verknüpfungen in Rennerod zwischen der Linie 116 zur Linie 520
- **Integration von Schulfahrten in Linien des Jedermannverkehrs:**
 - Prüfung Integration von Schulfahrten der Linie 971 sowie der Linie 972 in den Umlauf der Linie 480

Teilraum Nord



Raumstruktur

- **Zentrale Orte:**
 - **Mittezentren:** Hachenburg
 - **Grundzentren:** Bad Marienberg
- **weiterführende Schulen** in den Ortschaften Bad Marienberg, Hachenburg, Marienstatt

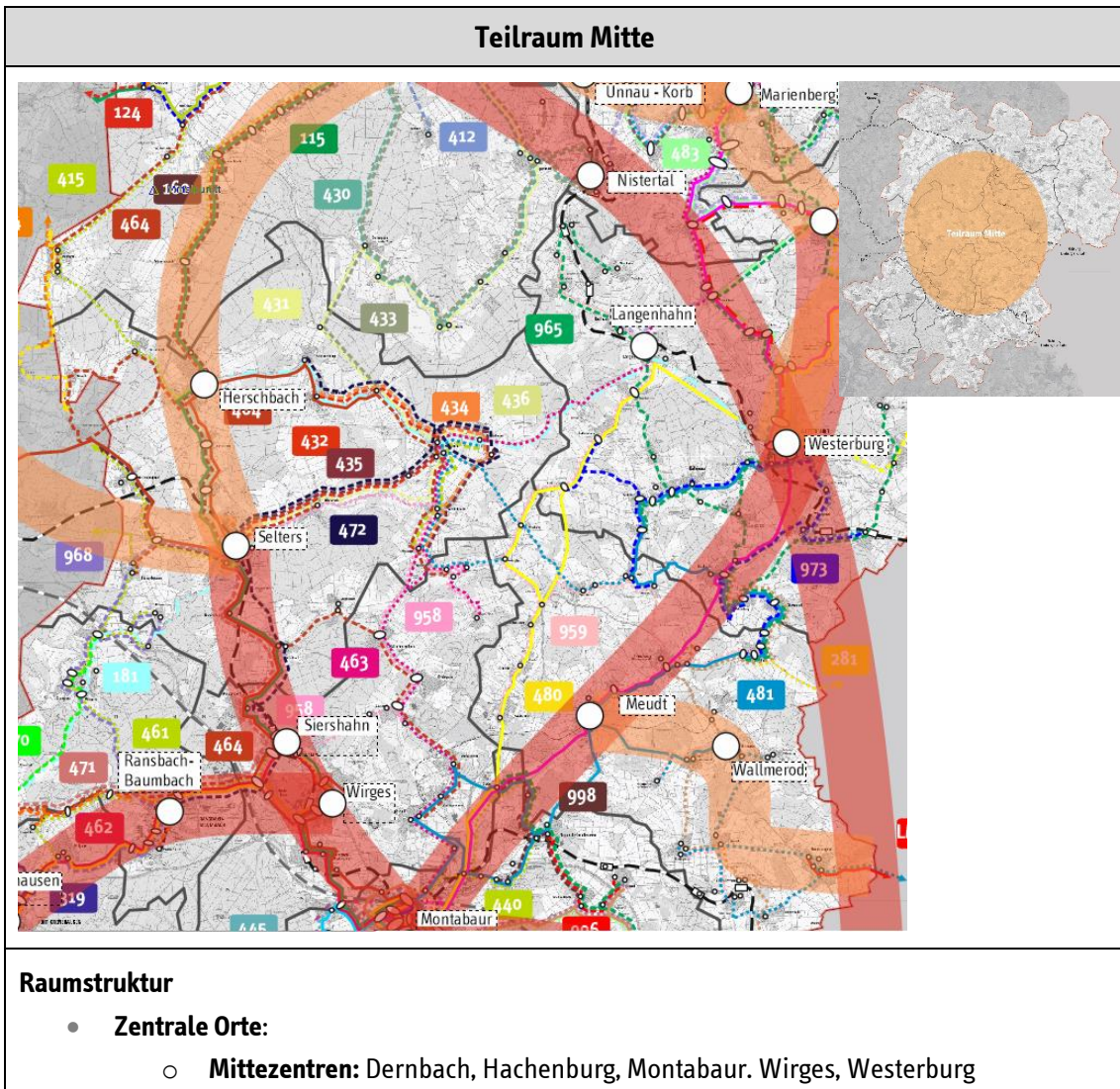
Bestehendes ÖPNV-Angebot

- **RB 90:**
 - Mo – So T60, am Wochenende im T120
- **VG Hachenburg:**
 - **Linie 270:** Mo-Fr ~ T60 mit Lücken; Wochenende T120
 - **Linie 115:** ~ T120; keine Bedienung am Wochenende
 - **Linie 160:** Mo-Fr EZF + Schulfahrten; keine Bedienung am Wochenende
 - **Linie 415:** 4 FP Hattert – Hachenburg plus Schulverkehr
 - derzeitige **Flächenerschließung** in VG Hachenburg erfolgt über Schulfahrten bzw. Fahrten mit teils eingeschränktem Angebot (z. B. Linie 410; Linie 430)
- **VG Bad Marienberg:**
 - **Linie 455:** Mo-Fr Einzelfahrten; keine Bedienung am Wochenende
 - **Linie 463:** Mo-Fr Einzelfahrten mit unterschiedlichen Relationen; keine Bedienung am Wochenende
 - **Linie 483:** nach Fahrplanstand Juli 2020 in Linie 116 integriert, daher wird diese in der weiteren Betrachtung nicht weiter berücksichtigt

<ul style="list-style-type: none"> ○ Linie 484: nach Fahrplanstand Juli 2020 in Linie 960 integriert, daher wird diese in der weiteren Betrachtung nicht weiter berücksichtigt ● Flächenerschließung erfolgt sowohl in der VG Hachenburg als auch in der VG Bad Marienberg über Linien im Schulverkehr (z. B. Linie 960, Linie 962) sowie über Linien mit einem eingeschränkten Angebot (Linie 455, Linie 463) ● Verknüpfungspunkte: <ul style="list-style-type: none"> ○ an den definierten Verknüpfungspunkten im Teilraum Nord besteht überwiegend eine unregelmäßige Verknüpfungsmöglichkeit zwischen den ÖPNV-Linien bzw. zwischen ÖPNV-Linien und der RB 90 ○ Verknüpfungspunkt Bad Marienberg bietet derzeit keine Verknüpfungsmöglichkeiten
<p>Ergänzende Mobilitätsangebote</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bad Marienberg: <ul style="list-style-type: none"> ○ Jugendtaxi innerhalb der Verbandsgemeinde (außerhalb ÖPNV-Zeiten) ● Hachenburg: <ul style="list-style-type: none"> ○ Jugendtaxi innerhalb der Verbandsgemeinde (an den Wochenenden in NVZ/SVZ) ○ Seniorentaxi
<p>Planungen ÖPNV-Konzept Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Regionallinie 270: Durchbindung von Hachenburg nach Betzdorf über Atzelgift und Neunkhausen ● Regionallinie 410 (heutige Linie 115): Direktverbindung zwischen Hachenburg und Montabaur über Selters sowie Siershahn ● Raumerschließung überwiegend durch Ergänzungslinien 1. Ordnung, vereinzelt durch Ergänzungslinien 2. Ordnung
<p>Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Erschließung Teilraum: <ul style="list-style-type: none"> ○ Grunderschließung des Teilraums erfolgt durch den Hauptkorridor Limburg-Westerburg – Hachenburg/ Altenkirchen sowie durch die Grundkorridore Höhn – Bad Marienberg – Betzdorf/Daaden; Selters – Hachenburg sowie Hachenburg – Unnau – Bad Marienberg <ul style="list-style-type: none"> ▪ RB 90: ⁴⁴ ▪ Linie 455: Ausweitung Fahrtenangebot in den Nachmittagsstunden sowie Prüfung einer weiteren Fahrtenergänzung nach 15 Uhr gemäß der Mindestanforderung Bedienungsqualität Grundkorridor (8 FP/Tag Mo-Sa; 4 FP/Tag So+Fei) ▪ Linie 115: Stärkung der westlichen Tangentialverbindung durch Ausweitung täglichen Bedienungszeitraum sowie Einführung Bedienungsangebot am Wochenende gemäß Mindestanforderung Bedienungsqualität Grundkorridor (8 FP/Tag Mo-Sa; 4 FP/Tag So+Fei) ● Flächenerschließung:

44 Vormalig benannter Verbesserungsvorschlag bereits umgesetzt

- Linie 463: Ausweitung Fahrtenangebot in den Nachmittagsstunden zur verbesserten Teilerschließung der nordöstlichen Ortsgemeinden der VG Bad Marienberg mit Ausrichtung zum Verknüpfungspunkt Bad Marienberg
- **Ergänzende Mobilitätsangebote:**
 - Sicherung der bestehenden ergänzenden Mobilitätsangebote im Teilraum Nord
 - Prüfung zur Ausweitung/ Stärkung ergänzender Mobilitätsangebote zur Ergänzung des klassischen ÖPNV in Räumen mit schwacher Nachfrage
- **Verknüpfung:**
 - Sicherstellung einer regelmäßigen Verknüpfung zwischen der RB 90 und den an den Bahnhofpunkten anknüpfenden Buslinien
 - Einrichtung von geeigneten Maßnahmen zur Anbindung der Verknüpfungspunkte auch in nachfrageschwachen Zeiten
- **Integration Schulfahrten in Linien des Jedermannverkehrs:**
 - Prüfung Integration von Schulfahrten der Linie 960 und der Linie 962 in Umlauf der Linie 455

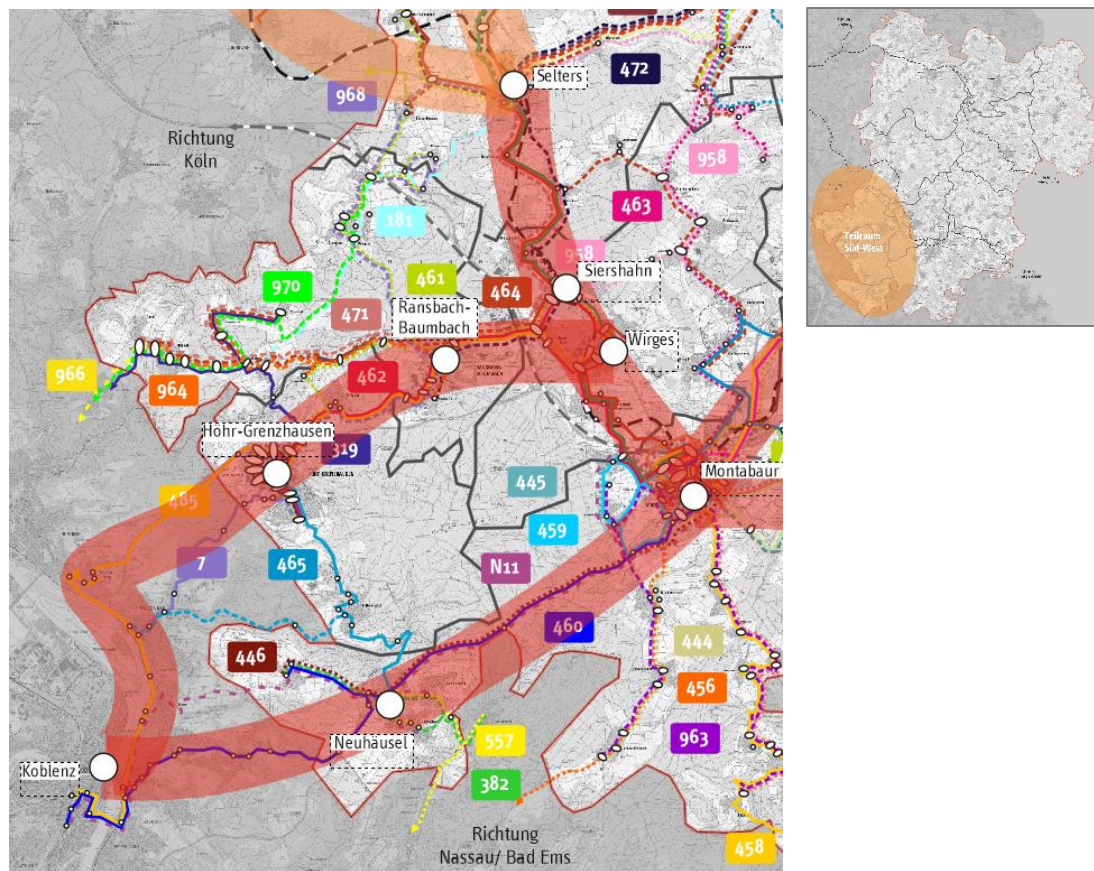


<ul style="list-style-type: none"> ○ Grundzentren: Selters ● weiterführende Schulen in den Ortschaften Dernbach, Hachenburg, Montabaur, Selters, Wirges,
<p>Bestehendes ÖPNV-Angebot</p> <ul style="list-style-type: none"> ● RB 90: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mo – So T60 auf Teilstrecke Siegen – Westerburg ○ Anbindung Limburg erfolgt Mo-Fr unvertaktet, am Wochenende im T120 ● Linie 115 (VG Selters + VG Hachenburg): T120; keine Bedienung am Wochenende ● Linie 116 (VG Wallmerod + VG Westerburg): Mo-Fr ca. stündliche Bedienung; samstags T180 sowie an Sonn-/Feiertagen 4 Fahrtenpaare ● Linie 160 (VG Selters + VG Hachenburg): Mo-Fr EZF + Schulfahrten; keine Bedienung am Wochenende ● Linie 464 (VG Selters + VG Wirges): Mo-Fr T60 + Schulfahrten; Sa T120, So+Fei Einzelfahrten ● Linie 480 (VG Wallmerod + VG Westerburg): Mo-Fr tagesdurchgängige unvertaktete Bedienung [~T120] in Ergänzung zur Linie 116 ● Linie 481: (VG Wallmerod, VG Westerburg + VG Wirges): Mo-Fr Einzelfahrten auf unterschiedlichen Relationen; keine Bedienung am Wochenende ● Flächenerschließung erfolgt in den Verbandsgemeinden Hachenburg, Selters, Wallmerod, Westerburg und Wirges über Linien mit eingeschränktem Angebot (z. B. Linie 463, Linie 958, Linie 959), über Linien im Schulverkehr (z. B. Linie 434, Linie 965, Linie 973) sowie durch ergänzende Mobilitätsangebote wie z. B. Bürgerbusverein Wirges und Montabaur (OT Görghausen), bedarfsorientiertes Angebot der VG Wallmerod sowie Jugend- und Seniorentaxis in VG Hachenburg und VG Selters ● Hinweis: Angebot der Linie 181 im Zeitraum der Fortschreibung des NVPs eingestellt, daher wird diese in der weiteren Betrachtung nicht weiter berücksichtigt. Zusätzlich wurde eine neue Linie 472 (Schulverkehr) zwischen Schenkelberg und Ransbach-Baumbach eingerichtet. ● Verknüpfungspunkte: <ul style="list-style-type: none"> ○ im Teilraum Mitte mehrere Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung vorhanden, wobei bei dem Großteil dieser keine oder unregelmäßige Verknüpfungsmöglichkeiten besteht ○ am Verknüpfungspunkt Herschbach besteht eine regelmäßige Verknüpfung zwischen der Linie 464 und der Linie 115
<p>Ergänzende Mobilitätsangebote</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Hachenburg: <ul style="list-style-type: none"> ○ Jugendtaxi innerhalb der Verbandsgemeinde (an den Wochenenden in NVZ/SVZ) ○ Seniorentaxi ● Westerburg: <ul style="list-style-type: none"> ○ Nachbarschaftshilfe Westerburger Heintzelmännchen ● Selters: <ul style="list-style-type: none"> ○ Jugendtaxi (verkehrt alle Tage die Woche in der SVZ) ○ Fahrgemeinschaftsbörse ○ Mitfahrerbanken

<ul style="list-style-type: none"> • Wirges: <ul style="list-style-type: none"> ○ Nachbarschaftshilfe „Wäller Heinzelmännchen“ ○ Bürgerbus VG Wirges (Flächenerschließung) • Wallmerod (OT Steinefrenz): <ul style="list-style-type: none"> ○ Unser Dorf Steinefrenz – Fahr mit
<p>Planungen ÖPNV-Konzept Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionallinie 410 (heutige Linie 115): Direktverbindung zwischen Hachenburg und Montabaur über Selters sowie Siershahn • Regionallinie 460 (Verlängerung der heutigen Linie 460): Direktverbindung zwischen Koblenz über Montabaur nach Westerburg • Flächenerschließung überwiegend über lokale Ergänzungslinie 2. Ordnung, z. T. 1. Ordnung
<p>Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung Teilraum: <ul style="list-style-type: none"> ○ Grunderschließung des Teilraums erfolgt durch den Hauptkorridore Limburg-Westerburg – Hachenburg/ Altenkirchen; Montabaur – Selters sowie Montabaur – Westerburg sowie durch den Grundkorridor Selters – Hachenburg, <ul style="list-style-type: none"> ▪ RB 90: Ausweitung Bedienungsangebot zum Erreichen der Mindestanforderung Hauptkorridor (Mo-Fr in HVZ+NVZ T60, SVZ T120 Sa NVZ T60 sowie SVZ T120 So+Fei T120) ▪ Linie 116/ Linie 460: Verlängerung der Linie 460 bis Westerburg in Zusammenhang mit Einkürzung des Linienvverlaufs der Linie 116 zwischen Montabaur und Westerburg (gemäß ÖPNV-Konzept Nord) unter Gewährleistung der Mindestanforderung Bedienungsqualität Hauptkorridor (Mo-Fr in HVZ+NVZ T60, SVZ T120 Sa NVZ T60 sowie SVZ T120 So+Fei T120) ▪ Linie 115: Stärkung der westlichen Tangentialverbindung durch Ausweitung täglichen Bedienungszeitraum sowie Einführung Bedienungsangebot am Wochenende gemäß Mindestanforderung Bedienungsqualität Grundkorridor (8 FP/Tag Mo-Sa; 4 FP/Tag So+Fei) auf Teilabschnitt Selters -Hachenburg sowie fortführend Einrichtung zusätzlicher Fahrten zwischen Selters-Siershahn zur Gewährleistung der Mindestanforderung Hauptkorridor (Mo-Fr in HVZ+NVZ T60, SVZ T120 Sa NVZ T60 sowie SVZ T120 So+Fei T120) • Flächenerschließung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie 480: Prüfung Einrichtung zusätzlicher Fahrt im Verkehrszeitraum Mo-Fr zwischen 7 Uhr und 10 Uhr auf Relation Montabaur-Westerburg ○ Entflechtung des Linienvverlaufs der Linie 481 und zur besseren Flächenerschließung der VG Wallmerod ○ Ergänzungsnetz ggü. Systematik der Netzhierarchie durch jeweils eine Verbindung in Nord-Süd sowie Ost-West-Ausrichtung im Teilraum Mitte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweitung Bedienungsangebot der Linie 463, 464 sowie 481 <ul style="list-style-type: none"> • Linie 463: Ausweitung des Bedienungsangebotes zwischen Montabaur und Langenhahn • Linie 464: Prüfung Ausweitung Fahrtenangebot nach Freilingen mit Ausrichtung zum Verknüpfungspunkt Herschbach bzw. Selters

- **Linie 481:** Prüfung einer Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linien 481 zwischen Meudt und Freilingen
 - **Flächenerschließung Wallmerod** über Projekt „Grenzenlos mobil“: bedarfsorientiertes Angebot zur Erschließung der Ortschaften mit Ausrichtung zum Verknüpfungspunkt Meudt
- **ergänzende Angebote:**
 - Sicherung der bestehenden ergänzenden Mobilitätsangebote zur Gewährleistung der Flächenerschließung
 - Prüfung zur Ausweitung/ Stärkung ergänzender Mobilitätsangebote zur Ergänzung des klassischen ÖPNV in Räumen mit schwacher Nachfrage
- **Verknüpfung:**
 - Prüfung zur Einrichtung Freilingen als zentral im Raum gelegenen weiteren Verknüpfungspunkt sowie der Sicherstellung einer regelmäßigen Verknüpfungsmöglichkeit zwischen den Linien 463, 464 und 481
 - Sicherstellung einer regelmäßigen Verknüpfungsmöglichkeit in Montabaur:
 - zwischen der Linie 115, der Linie 463
 - zwischen der Linie 480 sowie der Linie 481 und der RB 90
- **Integration Schulfahrten in Linien des Jedermannverkehrs:**
 - Prüfung Integration von Schulfahrten der Linie 434 in den Umlauf der Linie 464

Teilraum Süd-West



Raumstruktur

- **Zentrale Orte:**
 - (Oberzentrum: Koblenz)
 - **Mittezentren:** Dernbach, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Wirges
 - **Grundzentren:** Selters
- **weiterführende Schulen** in den Ortschaften Dernbach, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Ransbach-Baumbach, Selters, Vallendar, Wirges,

Bestehendes ÖPNV-Angebot

- **RB 29:** Mo-Fr stündlich unvertaktet | Sa, So+Fei ~ T60
- **Linie 115:** T120; keine Bedienung am Wochenende
- **Linie 319:** Mo-Fr stündlich unvertaktet mit Bedienungslücken | Sa EZF
- **Linie 461:** Mo-Fr EZF; keine Bedienung am Wochenende
- **Linie 462:** Mo-Fr T60 + Schulfahrten; Sa+So/Fei T120
- **Linie 464:** Mo-Fr T60 + Schulfahrten; Sa T120, So+Fei Einzelfahrten
- **Linie 465:** ca. stündlich (unvertaktet) mit Bedienungslücken; keine Bedienung am Wochenende
- **Linie 485:** Mo-Fr tagesdurchgängig unvertaktete Bedienung | Sa EZF; So+Fei keine Bedienung

- **VG Höhr-Grenzhausen:**
 - **Linie 437:** Mo-Fr T30/ T60 | Sa, So+Fei T60
- **VG Montabaur:**
 - **Linie 460:** Mo-Sa ca. T60 mit Bedienungslücken; So+Fei ca. T120
 - **Linie 557:** Mo-Fr unvertaktete EZF; keine Bedienung am Wochenende
 - **Linie N11:** EZF in nachfrageschwachen Zeiten
- **Flächenerschließung** erfolgt in den im Teilraum Süd-West betroffenen Verbandsgemeinden über Linien mit einem eingeschränkten Angebot (z. B. Linie 459), über Linien im Schulverkehr (z. B. Linie 382, Linie 964, Linie 966, Linie 968, Linie 970) sowie über ergänzende Mobilitätsangebote (z. B. das AST der VG Montabaur)
- **Hinweis:** während Zeitraum zur Fortschreibung des NVPs Einrichtung einer neuen Linie 471 (Schulverkehr) zwischen Caan - Selters
- **Verknüpfung:**
 - im Teilraum bestehen mehrere Verknüpfungspunkte 1. Und 2. Ordnung, welche überwiegend nur unregelmäßige Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Bus- und Bahnlinien ermöglichen
 - Verknüpfungspunkt Ransbach-Baumbach weist keine Verknüpfungsmöglichkeit zwischen den Buslinien auf

Ergänzende Mobilitätsangebote

- **Höhr-Grenzhausen:**
 - Bürger-Mobil
- **Montabaur:**
 - Bürgerbus (OT Görgeshausen)
 - AnrufSammelTaxi (AST)
 - Nachbarschaftshilfen VG Montabaur
 - Nachbarschaftshilfe Buchfinkenland e. V. (Gackenbach, Horbach, Hübingen)
 - Generationsgemeinschaft Ruppach-Goldhausen lebenswert e. V.
 - Bürger für Niederelbert e. V.
 - AG Nachbarschaftshilfe Montabaur
 - Mitfahrerbanke
- **Ransbach-Baumbach:**
 - Jugendtaxi (in die angrenzenden Verbandsgemeinden)
 - Seniorentaxi
- **Wirges:**
 - Nachbarschaftshilfe „Wäller Heinzelmännchen“
 - Bürgerbus VG Wirges

Planungen ÖPNV-Konzept Nord

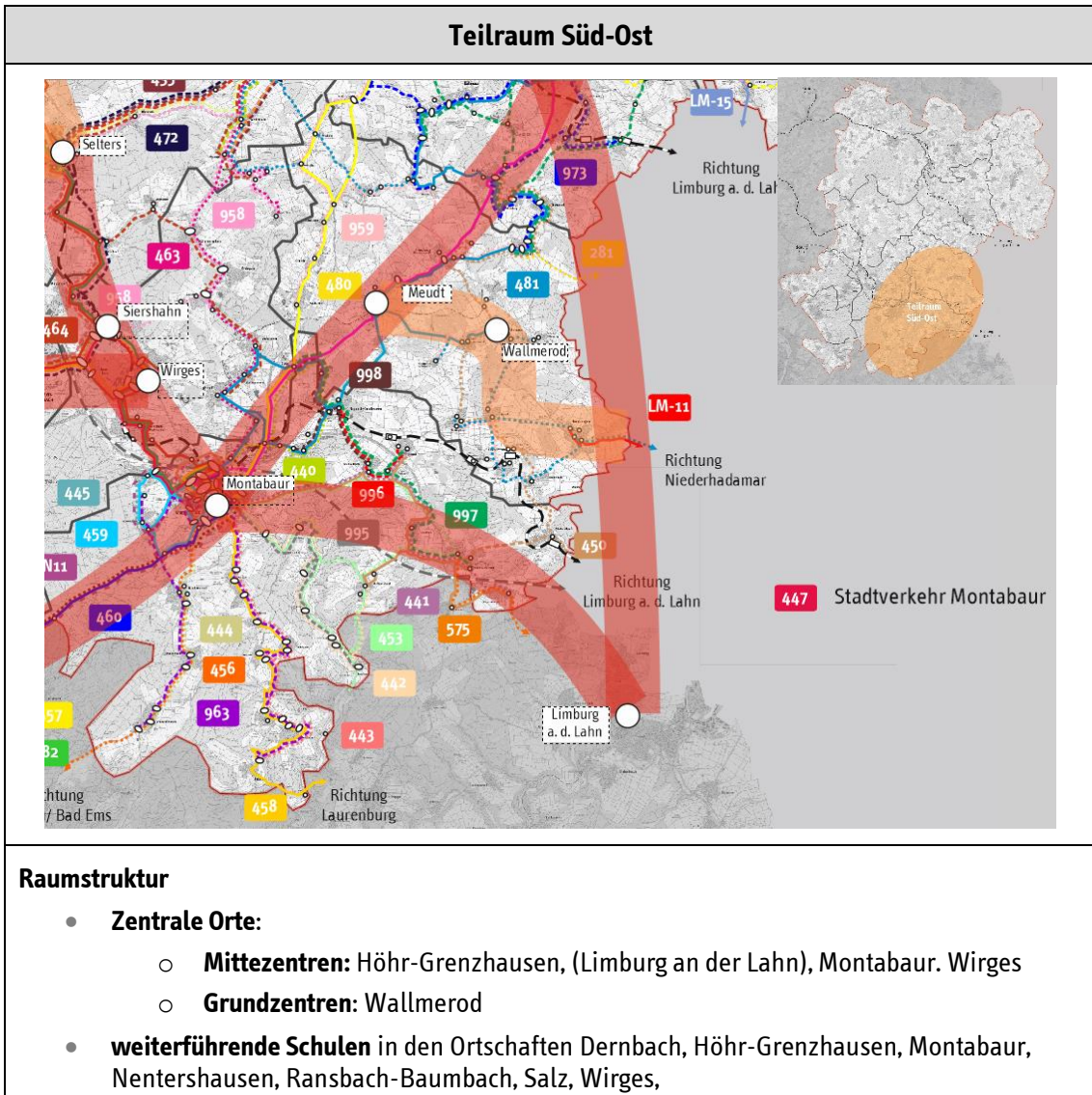
- Regionallinie 430 (Verlängerung der heutigen Linie 485): Direktverbindung zwischen Koblenz und Montabaur über Höhr-Grenzhausen, Ransbach-Baumbach, Siershahn und Wirges
- Regionallinie 460 (Verlängerung der heutigen Linie 460): Direktverbindung zwischen Koblenz über Montabaur nach Westerburg, Wegfall der Stichfahrt nach Simmern
- lokale Linie 431 (heutige Linie 437): ÖPNV-Verbindung zwischen Höhr-Grenzhausen und Vallendar

- Regionale Freizeitlinie 466: Verbindung zwischen Koblenz – Montabaur – Westerburg
- Ortsverkehr durch Linie 465 in Montabaur
- Flächenerschließung überwiegend über lokale Ergänzungslinie 2. Ordnung, z. T. 1. Ordnung

Konzept

- **Erschließung Teilraum:**
 - Grunderschließung des Teilraums erfolgt durch die Hauptkorridore Wirges - Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen – Koblenz; Montabaur – Wirges – Siershahn – Selters sowie Koblenz – Neuhäusel – Montabaur
 - **RB 29:** Einrichtung vertaktetes Angebot zur Gewährleistung Mindestanforderung Bedienungsqualität Hauptkorridor (Mo-Fr in HVZ+NVZ T60, SVZ T120 | Sa NVZ T60 sowie SVZ T120 | So+Fei T120)
 - **Linie 437 (ehemalige Linie 7):** Beibehaltung des T60 am Mo-Sa sowie zusätzliche Fahrten an Schultagen; keine Bedienung am So+Fei
 - **Linie 115:**
 - Auf Relation Selters – Siershahn Ausweitung Fahrtenangebot für eine attraktive Bedienungsqualität entsprechend den Mindestanforderungen auf einen Hauptkorridor (Mo-Fr in HVZ+NVZ T60, SVZ T120 | Sa NVZ T60 sowie SVZ T120 | So+Fei T120)
 - Einrichtung Bedienungsangebot am Wochenende
 - **Linie 460:** Einrichtung vertaktetes Angebot durch Neuordnung der Fahrten zur Gewährleistung der Mindestanforderung Bedienungsqualität Hauptkorridor (Mo-Fr in HVZ+NVZ T60, SVZ T120 | Sa NVZ T60 sowie SVZ T120 | So+Fei T120); zur direkten Linienführung zwischen Montabaur und Koblenz Wegfall der Stichfahrt zur Ortschaft Simmern
 - **Linie 465:** Verlängerung des heutigen Linienweges der Linie 465 bis zur Ortschaft Simmern
 - **Linie 462:** in Ergänzung zur Linie 485 Bedienung des Hauptkorridors durch geänderte Abfahrtszeiten ggü. Status-Quo
 - **Linie 485:** Einrichtung vertaktetes Bedienungsangebot sowie Ausweitung des Fahrtenangebots in der HVZ sowie in der SVZ gemäß angestrebte Bedienungsqualität Hauptkorridor (Mo-Fr in HVZ+NVZ T60, SVZ T120 | Sa NVZ T60 sowie SVZ T120 | So+Fei T120)
- **Flächenerschließung:**
 - **Linie 461:** Prüfung Einrichtung zusätzlicher Fahrten für regelmäßiges Fahrtenangebot Mo-Fr mit Ausrichtung zu Verknüpfungspunkt Selters oder Ransbach-Baumbach
 - **Linie 465:** Einrichtung Bedienungsangebot am Wochenende mit Ausrichtung zum Verknüpfungspunkt Höhr-Grenzhausen und/oder Neuhäusel
- **ergänzende Angebote:**
 - Sicherung der bestehenden ergänzenden Mobilitätsangebote zur Gewährleistung der Flächenerschließung
 - Prüfung zur Ausweitung/ Stärkung ergänzender Mobilitätsangebote zur Ergänzung des klassischen ÖPNV in Räumen mit schwacher Nachfrage
- **Verknüpfung:**
 - Sicherstellung einer regelmäßigen Verknüpfung:

- in **Siershahn bzw. Wirges** zwischen den Buslinien 115, 462 sowie 485 und der RB 29 (Anpassung Ankunfts- und Abfahrtszeiten; im Gegensatz zu anderen Verknüpfungen hat diese eine untergeordnete Bedeutung aufgrund des identischen Hauptzielortes Montabaur)
- in **Höhr-Grenzhausen** zwischen:
 - Linie 319 und den Linien 462 und 485
 - Linie 461 und den Linien 462 und 485
- in **Ransbach-Baumbach** zwischen der Linie 461, der Linie 462, der Linie 485 und der Linie 968
- **Integration Schulfahrten in Linien des Jedermannverkehrs:**
 - Prüfung Integration von Schulfahrten der Linie 968 auf dem Abschnitt Selters – Ransbach-Baumbach in den Umlauf der Linie 461 sowie auf dem Abschnitt Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen in den Umlauf der Linie 462
 - Prüfung Integration von Schulfahrten der Linie 964 auf dem Abschnitt Caan – Ransbach-Baumbach in den Umlauf der Linie 464



Bestehendes ÖPNV-Angebot

- **RB 29: Mo-Fr** stündlich unvertaktet | Sa, So+Fei ~ T60
- **Linie 116:** Mo-Fr ca. zweistündliche Bedienung; samstags T180 sowie an Sonn-/Feiertagen 4 Fahrtenpaare
- **Linie 450:** Mo-Fr zwischen Montabaur – Limburg ~ T120 mit Lücken + EZF/ Schulfahrten; keine Bedienung am Wochenende
- **Linie 480:** Mo-Fr tagesdurchgängige unvertaktete Bedienung [~T120) in Ergänzung zur Linie 116; keine Bedienung am Wochenende
- **Linie 481:** Mo-Fr Einzelfahrten auf unterschiedlichen Relationen; keine Bedienung am Wochenende
- **VG Montabaur:**
 - **Linie 458:** Mo-Fr T120 auf Relation Hübingen – Montabaur + EZF; keine Bedienung am Wochenende
 - **Linie 575 (Rhein-Lahn-Kreis):** Mo-Fr EZF; keine Bedienung am Wochenende
- **VG Wallmerod:**
 - **Linie 959:** Mo-Fr EZF mit unterschiedlichen Relationen; keine Bedienung am Wochenende
 - **Linie LM-11:** Mo-Fr 7 FP + SF; Sa3 Fahrten pro Richtung
- **Flächenerschließung** erfolgt in den im Teilraum Süd-Ost betroffenen Verbandsgemeinden über Linien mit einem eingeschränkten Angebot (z. B. Linie 453, Linie 456 und Linie 963), über Linien im Schulverkehr (z. B. Linie 995 bis Linie 998) sowie über ergänzende Mobilitätsangebote (z. B. das AST der VG Montabaur)
- **Verknüpfung:**
 - Verknüpfungspunkte 1. Ordnung in Montabaur mit unregelmäßigen Verknüpfungsmöglichkeiten
 - Verknüpfungspunkte 2. Ordnung in Wallmerod und Meudt mit keiner Verknüpfungsmöglichkeiten

Ergänzende Mobilitätsangebote

- **Montabaur:**
 - Bürgerbus (OT Görgeshausen)
 - AnrufSammelTaxi (AST)
 - Nachbarschaftshilfen VG Montabaur
 - Nachbarschaftshilfe Buchfinkenland e. V. (Gackenbach, Horbach, Hübingen)
 - Generationsgemeinschaft Ruppach-Goldhausen lebenswert e. V.
 - Bürger für Niederelbert e. V.
 - AG Nachbarschaftshilfe Montabaur
 - Mitfahrerbänke

<ul style="list-style-type: none"> • Wallmerod (OT Steinefrenz) <ul style="list-style-type: none"> ○ Unser Dorf Steinefrenz – Fahr mit
<p>Planungen ÖPNV-Konzept Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionallinie 460 (Verlängerung der heutigen Linie 460): Direktverbindung zwischen Koblenz über Montabaur nach Westerburg (T60/T120 + Verstärkerfahrten) • Ortsverkehr durch Linie 465 in Montabaur (T120 + Verstärkerfahrten an Schultagen) • Regionale Freizeitlinie 466 (Sa + So/Fei): Verbindung zwischen Koblenz – Montabaur – Westerburg (T120) • Einrichtung lokale Hauptlinie 491/492 zwischen Hadamar und Herschbach mit Anbindung in Herschbach auf die Regionallinie 460 Westerburg-Koblenz (Mo-So: T120 + Verstärkerfahrten an Schultagen) • Ausweitung Angebot der Linie LM-11 mit Erweiterung Linienverlauf zwischen Limburg a. d. Lahn und Salz (Mo-Fr T120) sowie Beibehaltung der Relation zwischen Hadamar und Hundsangen⁴⁵ im Schulverkehr • Ergänzende Flächenerschließung über Linien im Schulverkehr (z. B. Linie 493)
<p>Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung Teilraum: <ul style="list-style-type: none"> ○ Grunderschließung des Teilraums erfolgt durch die Hauptkorridore Montabaur – Limburg a. d. sowie Montabaur – Westerburg in Ergänzung mit dem Grundkorridor (Niederhadamar)Hundsangen – Wallmerod - Meudt <ul style="list-style-type: none"> ▪ RB 29 + Linie 450: Sicherstellung des ÖPNV-/SPNV-Angebotes im Hauptkorridor und Gewährleistung Mindestanforderung Bedienungsqualität Hauptkorridor (Mo-Fr in HVZ+NVZ T60, SVZ T120 Sa NVZ T60 sowie SVZ T120 So+Fei T120) <ul style="list-style-type: none"> • RB 29: Einrichtung vertaktetes Angebot • Linie 450: Verdichtung des Fahrtenangebotes durch Schließung von Bedienungslücken mit Ausrichtung zu den Verknüpfungspunkten Montabaur bzw. Limburg a. d. Lahn ▪ Linie 481: Entflechtung des Linienverlaufs durch Bildung zwei Teillinien L481a: Hadamar – Meudt sowie L 481b: Meudt -Westerburg <ul style="list-style-type: none"> • Linie 481a: <ul style="list-style-type: none"> ○ Stärkung der Relation zwischen Hadamar und Meudt über Wallmerod sowie gleichzeitiger Erschließung der umliegenden Ortschaften auf Korridor ○ Verdichtung des Fahrtenangebotes durch Schließen von Taktlücken zur Gewährleistung des Mindestanforderung Bedienungsqualität Grundkorridor (T120/T240) mit Ausrichtung auf den Verknüpfungspunkt Meudt • Linie 481b:

⁴⁵ Seinerzeit nach Wallmerod

- Beibehaltung des heutigen Linienverlaufs auf dem Abschnitt Montabaur – Westerbürg
- Prüfung zusätzlicher Anbindungen bis Freilingen zur verbesserten Flächenerschließung
- **Flächenerschließung:**
 - **Linie 453:** Einrichtung Bedienungsangebot in der NVZ (vormittags und nachmittags) mit Ausrichtung zum Verknüpfungspunkt Montabaur
 - **Linie 458:** Verdichtung des Fahrtenangebotes durch Schließen von Bedienungslücken auf Abschnitt Montabaur – Hübingen mit Ausrichtung zum Verknüpfungspunkt Montabaur
- **ergänzende Angebote:**
 - Sicherung der bestehenden ergänzenden Mobilitätsangebote zur Gewährleistung der Flächenerschließung
 - Prüfung zur Ausweitung/ Stärkung ergänzender Mobilitätsangebote zur Ergänzung des klassischen ÖPNV in Räumen mit schwacher Nachfrage (z. B. Umsetzung des Projektes „Grenzenlos mobil“ der VG Wallmerod)
- **Verknüpfung:**
 - Sicherstellung einer regelmäßigen Verknüpfung:
 - in **Montabaur** zwischen den ein- und ausbrechenden Buslinien und der RB 29 sowie Sicherstellung Verknüpfung mit ICE-Fahrten
 - in **Meudt** zwischen der Linie 481 und der Tangentialverbindung der Linie 116 (ÖPNV-Konzept der 460) mit Ausrichtung zum Verknüpfungspunkt Montabaur
- **Integration von Schulfahrten in Linien des Jedermannverkehrs:**
 - Prüfung Integration von Schulfahrten der Linie 995 in den Umlauf der Linie 453
 - Prüfung Integration von Schulfahrten der Linie 963 in den Umlauf der Linie 458

7 Maßnahmenkonzept

Auf der Grundlage des Anforderungsprofils, der Rahmenkonzeption und der Ergebnisse der Bestandsaufnahme, der Analyse der ÖPNV-Struktur sowie der Hinweise und Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren erfolgt die Entwicklung eines Angebotskonzepts zur Verbesserung des Mobilitätsangebots sowie zur Behebung verschiedener Defizite z. B. in der Erschließungs- oder Bedienungsqualität. Die untersuchten Mängel im Mobilitätsangebot wurden hinsichtlich einer verkehrlich sinnvollen und wirtschaftlich vertretbaren Lösung einzeln geprüft. Zusätzlich wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses und der Abstimmung mit den weiteren Planungspartnern Anregungen für das Maßnahmenkonzept formuliert und für die weitere Bearbeitung aufgenommen.

Zur Entwicklung des Maßnahmenkonzepts wurden bei einzelnen Maßnahmen auch Alternativen geprüft und gegeneinander unter verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten abgewogen.

Das Maßnahmenkonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Westerwaldkreis. Die dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge gliedern sich in die folgenden Handlungsfelder:

- Liniennetz und Fahrplan (L+F)
- Infrastruktur und Verknüpfung (I+V)
- Betrieb und Organisation (B+O)
- Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog (F+M)

Das Maßnahmenkonzept formuliert Aussagen zum künftigen ÖPNV-Angebot und benennt in der Liniennübersicht Linienwege, Bedienungszeiten und Fahrtenangebote. Es werden Anpassungen weiterer Linien oder weiterer Infrastruktur benannt sowie weitere Akteure, die neben dem Aufgabenträger von der Maßnahme betroffen sind. Die Berechnung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Mehrleistung geschieht mit standardisierten Kennwerten und ist bei der einzelnen Umsetzung zu prüfen.

Generell werden mit dem Angebotskonzept konkrete Maßnahmen zur verkehrlichen bzw. wirtschaftlichen Optimierung des ÖPNV-Angebotes entwickelt, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden sollen.

Des Weiteren werden Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert. Prüfaufträge beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen sollten zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – noch innerhalb der Gültigkeit dieses NVP umgesetzt werden können.

Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Mittel zur Ausgestaltung des ÖPNV, können und werden nicht für alle aufgezeigten Defizite (gemäß Kapitel 5) Maßnahmen entwickelt. Es werden Maßnahmen für die Bereiche abgeleitet, in denen ein besonders starkes Abweichen vom geforderten Qualitätsstandard erkennbar ist, wo Fahrgastpotenziale abgeschöpft werden können und somit ein gutes Verhältnis von zusätzlichem Angebot und erwartbarer Nachfrage vorliegt. Mit den im Folgenden aufgezeigten Maßnahmen gehen tlw. gesteigerte Kosten und somit auch erhöhte Finanzierungsbedarfe einher. Sämtliche Maßnahmen stehen somit erst einmal unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Die etwaige Umsetzung bemisst sich maßgeblich an den verfügbaren Haushaltsmitteln bzw. an einer wirtschaftlich tragbaren Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen.

7.1 Handlungsfeld Liniennetz und Fahrplan

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Liniennetz und Fahrplan wird nachfolgend im Detail beschrieben. Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden. Diese Prüfaufträge beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Verkehrsraum Westerwaldkreis, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

Hinweis: Die in den folgenden Steckbriefen enthaltene wirtschaftliche Bewertung bezieht sich auf sämtliche Kosten im Rahmen der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen. Eventueller Mehr- oder Mindereinnahmen durch Fahrgelderlöse bleiben hierbei unberücksichtigt. Kosten für etwaige infrastrukturelle Maßnahmen sind ebenfalls nicht enthalten.

Hauptkorridore im Westerwaldkreis

Wie in den Kapiteln 2.2.5 (ÖPNV-Konzept Nord (2017)) und 4.2.2 (Hierarchisierung des regionalen ÖPNV-Netzes) dargestellt, spielen insbesondere die Hauptkorridore, mit der avisierten Rückgratfunktion, für das Gesamtnetz im Westerwaldkreis eine übergeordnete Bedeutung. Aufgrund der übergeordneten Bedeutung dieser definierten Korridore, erfolgt hier eine synoptische Zusammenfassung, bevor diese in den nachfolgenden Steckbriefen, dann mit Bezug zu den weiteren verknüpften Linien, im Zusammenhang behandelt werden.

Folgende Maßnahmen die regionale Hauptlinien betreffend sind vorgesehen:

Korridor von Montabaur über Wirges nach Selters (zukünftig Linie 410):

- bis 2024: integriertes Bedienungsangebot über die Linie 464 und Linie 115 (HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120)
- ab 2024: Einrichtungen einer durchgehenden Verbindung (Linie 410) von Montabaur über Wirges und Selters nach Hachenburg (HVZ T60, NVZ T60, SVZ T60)

Weiterführender Korridor ab Selters über Herschbach nach Hachenburg (zukünftig Linie 410):

- bis 2024: Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 115 zwischen Selters und Hachenburg durch Einrichtung Verstärkerfahrten in der HVZ und NVZ (HVZ T120 + V, NVZ T120 + V, SVZ T120)
- ab 2024: Überführung des Angebotes in die Regionallinie 410 sowie weiterführende Angebotsausweitung auf Gesamtkorridor Montabaur über Wirges und Selters nach Hachenburg (HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120)

Korridor Koblenz – Ransbach-Baumbach – Wirges – Montabaur (zukünftige Linie 430):

- bis 2024: Aufgreifen der Regionallinie 430 aus dem ÖPNV-Konzept Nord und Einführung eines entsprechenden Angebotes (HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120) durch Ausweitung des integrierten Bedienungsangebotes des heutigen Linie 462 und Linie 485 (Linie 150)
- ab 2024: Überführung des Angebotes der Linie 462 und Linie 485 (Linie 150) zu einer durchgehenden Verbindung (Linie 430) zwischen Koblenz und Montabaur über Höhr-Grenzhausen

Korridor Koblenz – Montabaur – Westerburg (zukünftig Linie 460):

- bis 2024: Ausweitung Bedienungsangebot der Linie 460 zwischen Koblenz – Montabaur (HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120) sowie der Linie 116 zwischen Montabaur und Westerburg über Meudt (HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120); Sicherstellung Anschlussbeziehungen in Montabaur
- ab 2024: Überführung des Linienangebotes der Linie 116 in die verlängerte Regionallinie 460 zwischen Koblenz und Westerburg über Montabaur

Korridor Westerburg – Bad Marienberg (zukünftig Linie 470):

- bis 2024: Entflechtung des Linienangebotes der Linie 116 (Westerburg – Bad Marienberg) und Anbindung durch neue Teillinie gewährleisten (Linie 470) und Ausweitung Angebot gemäß Anforderungsprofil Grundkorridor (HVZ T120+V, NVZ T120+V, So T120)
- ab 2024: weiterführende Angebotsausweitung gemäß ÖPNV-Konzept Nord (HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120)

Korridor Westerburg – Rennerod – Rehe (zukünftig Linie 480):

- bis 2024: Verdichtung des Bedienungsangebotes der Linie 116 zwischen Westerburg und Rehe über Rennerod durch Einrichtung Verstärkerfahrten in der HVZ und NVZ (HVZ T120 + V, NVZ T120 + V, SVZ T120)
- ab 2024: Überführung des Angebotes in die Regionallinie 480 mit weiterführender Ausweitung des Bedienungsangebotes (HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120)

Maßnahmensteckbriefe

L+F - M1	Verbindung Montabaur – Wirges – Siershahn – Selters					
Kategorie	Hauptkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ■ 115: T120 fehlende Bedienung am Wochenende ■ 462: zw. Siershahn – Montabaur T60 fehlende Verbindung ■ 464: T120 an allen Tagen ■ 958: Schulfahrten 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Sa		So+Fe	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T60	T60	T120	T120	T120	T120
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ derzeitiges Angebot der Linien 115 sowie 464 ergänzen sich auf dem Korridorabschnitt Montabaur -Selters werktags zu einem T60; dieser soll auf der Relation beibehalten und gesichert werden ■ Sicherung des Bedienungsangebotes der Linie 464 am Wochenende ■ Prüfung: Ausweitung Bedienungszeitraum der Linie 464 werktags bis 22 Uhr (zusätzlich 3 Fahrten) 					

	<ul style="list-style-type: none"> ab 2024 Überführung des integrierten Bedienungsangebotes der Linie 115 und der Linie 464 in die Regionallinie 410 zwischen Montabaur und Hachenburg über Wirges und Selters (gemäß ÖPNV-Konzept-Nord) Prüfung: Abbau des parallelen Angebotes zwischen den Linien 462 und 115/464 (vgl. S. 124). Hierdurch ggf. eine verbesserte Erschließung von Ebernhahn möglich sowie einer schnelleren Verbindung Ransbach-Baumbach – Wirges – Montabaur
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> keine Anpassung anderer Linien oder Anpassung der Infrastruktur.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> VRM Westerwaldkreis Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der westlichen Tangentialverbindung Ausweitung des Fahrtenangebots in der Schwachverkehrszeit Leistungsveränderung: 16.491 Fahrplan-km/Jahr
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 41.226 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung zusätzlicher Fahrten Mo-Fr in der Schwachverkehrszeit kurz- bis mittelfristig möglich.

L+F - M2	Verbindung Koblenz – Höhr-Grenzhausen – Ransbach-Baumbach – Wirges – Montabaur					
Kategorie	Hauptkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> 437: T60+ T60+ T60 462: T60 T120 T120 (zw. Siershahn und Höhr-Grenzhausen) 465: 15 Fahrten an Schultagen, 11 Fahrten an Ferientagen 485: 7 Fahrten 3 Fahrten fehlende Bedienung an Sonn- und Ferientagen 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T60	T60	T120	T120	T120	T120
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Planungsansatz: Linienbündel Kannenbäcker Land sowie Aufgriff der Regionalen Linie 430 aus dem ÖPNV-Konzept Nord Vergabe als Interims-Linienbündel Die ehem. Linie 7 wurde in die Regionallinie 437 überführt, wodurch eine verbesserte Anbindung zwischen Vallendar und Höhr-Grenzhausen erfolgt (ab 12/2020) <ul style="list-style-type: none"> o Stundentakt Mo – So (Mo-Fr. tlw. verdichtet zum T30) 					

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zusätzliche Fahrten an Schultagen zw. Vallendar Bf und Höhr-Grenzhausen Schulzentrum ■ Ergänzung der Linie 485 durch zusätzliches Fahrtenangebot auf der einzurichtenden Regionallinie 150 ab 12/2021 <ul style="list-style-type: none"> ○ Mo-Fr: T60 mit Verdichtungen in der HVZ zwischen Koblenz und Höhr-Grenzhausen; zwischen HG und Siershahn 8 Fahrtenpaare an Schultagen ○ Sa sowie So: T60 zwischen Koblenz und Höhr-Grenzhausen ○ 3 zusätzliche Fahrten in der SVZ alle Tage ■ Durch Konzeption Kannenbäckerland Ausweitung des kreisübergreifenden ÖPNV-Verkehrs und verbesserte Anbindung in Richtung Koblenz. Zusätzlich durch Fahrten-/ Bedienungsangebot der Linie 462 zwischen Montabaur und Höhr-Grenzhausen. ■ Linie 462: geänderte Abfahrtszeiten zur besseren Bedienung des Korridors sowie teils geänderte Haltestellenbedienung ■ Linie 465: Mo-Fr Verdichtung zum tagesdurchgängigen Stundentakt (korridorzuführendes Angebot)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anpassung anderer Linien
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zweckverband SPNV-Nord ■ Westerwaldkreis und ggf. Landkreis Mayen-Koblenz ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung und Ausweitung des kreisübergreifenden ÖPNV-Verkehrs ■ Stärkung der Achse zwischen Montabaur und Höhr-Grenzhausen ■ Angebotsseitige Entwicklung insbesondere in der Schwachverkehrszeit ■ Leistungsveränderung: 234.590 Fahrplan km/Jahr
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 586.475 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurz- bis mittelfristig

L+F - M3	Verbindung Koblenz – Neuhäusel – Montabaur					
Kategorie	Hauptkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ■ 460: ~T60 ~ T60 T120 ■ 465: 15 Fahrten an Schultagen, 11 Fahrten an Ferientagen 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T60 + V	T60	T120	T120	T120	T120

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ auf dem Korridor bzw. auf der Linie 460 vertaktetes Angebot einrichten durch einheitliche Abfahrt- und Ankunftszeiten Koblenz Hbf (Schaffung bessere Lesbarkeit und Transparenz im Fahrplan) ■ direkte Linienführung der Linie 460 zwischen Montabaur Bahnhof und Koblenz Bahnhof bedingt Wegfall des Bedienungsangebotes der Ortschaft Simmern ■ Vereinheitlichung des Linienwegs bis/ab Montabaur Bahnhof/ FOM ■ Prüfung zur Einrichtung einer weiteren Fahrt werktags in der SVZ [werktags 1 zusätzliche Fahrt pro Richtung] ■ Gewährleistung regelmäßiger Verknüpfung zwischen Linie 460 und Linie 116 in Montabaur, um östliche Tangentialverbindung im Landkreis zu ermöglichen (in Anlehnung an angedachte Linienverlängerung der L460 bis Westerburg im ÖPNV-Konzept Nord) ■ Linie 465: Mo-Fr Verdichtung zum tagesdurchgängigen Studentakt (korridorzuführendes Angebot, in L+F-M3 bilanziert) ■ ab 2024 Ausweitung des Linienverlaufs der Linie 460 bis Westerburg-Stadt als Regionallinie durch Integration des heutigen Bedienungsangebotes auf der Linie 116 zwischen Montabaur und Westerburg (vgl. ÖPNV-Konzept-Nord) ■ Prüfauftrag: Einrichtung einer zusätzlichen Linie mit Bedienungsangebot in der HVZ und direktem Linienweg nach Koblenz für die Augst-Orte
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ durch Wegfall der Stichfahrt der Linie 460 zur Ortschaft Simmern, ist eine Prüfung zur Verlängerung der Linienführung der heutigen Linie 465 bis zur Ortschaft Simmern vorzunehmen, um eine ÖPNV-Anbindung der Ortschaft zu gewährleisten
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Westerwaldkreis ■ RMV
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Transparenz durch Einrichtung Taktangebot ■ Stärkung Direktverbindung Montabaur – Koblenz ■ Leistungsveränderung: 16.415 Fahrplan-km/Jahr
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 41.039 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurz- bis mittelfristig

L+F – M4	Verbindung Montabaur – Limburg an der Lahn
Kategorie	Hauptkorridor
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ■ 441: EZF EZF EZF ■ 450: ~T120 fehlende Bedienung am Wochenende

	<ul style="list-style-type: none"> ■ 575: EZF fehlende Bedienung am Wochenende ■ 996: SF fehlende Bedienung am Wochenende ■ 997: SF fehlende Bedienung am Wochenende ■ RB 29:~ T60 mit Taktlücken T120 T60 mit Taktlücken 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T60	T60	T120	T120	T120	T120
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung der SPNV-Anbindung zwischen Montabaur und Limburg a. d. Lahn über die RB 29 <ul style="list-style-type: none"> ○ Vertaktung des Angebotes mit einheitlichen Abfahrt-/Ankunftszeiten ○ Sicherstellung der Verknüpfung zwischen Ankunftszeiten RB 29 an Montabaur, Bahnhof/FOM und ICE-Zügen ■ Zur verbesserten Anbindung der Ortschaften an die Kreisstadt Montabaur sowie an Limburg a.d. Lahn Verdichtung des Fahrtenangebotes der Linie 450 auf Direktverbindung Montabaur-Limburg über Girod, Heilberscheidt, Nentershausen, Niedererbach und Altendiez <ul style="list-style-type: none"> ○ Schließung von Taktlücken in den Vormittagsstunden zu T120-Bedienung sowie Ausweitung des Bedienungszeitraums um eine weitere Fahrt (2 zusätzliche Fahrten pro Fahrtrichtung) ○ Gewährleistung einer regelmäßigen Verknüpfung an die RB 29 in Girod (Verlängerung des Linienverlaufs in Girod bis zum Bahnhof) ○ Verstärkerfahrten des Schulverkehrs gemäß Status quo beibehalten ○ Einrichtung eines Wochenendverkehrs mit jeweils 4 Fahrtenpaaren an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen 					
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Anpassung der ergänzenden Linien auf dem Korridorabschnitt ■ Abstimmung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der RB 29 in Girod zur Schaffung einer regelmäßigen Verknüpfung 					
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Westerwaldkreis ■ RMV 					
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung der Achse Montabaur-Limburg an der Lahn sowie deren Erschließungsradius ■ Stärkung des gemeinsamen Angebotes ÖPNV und Bahn ■ Leistungsveränderung: 90.905 Fahrplan-km/Jahr 					
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 227.262 Euro/Jahr. 					
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurz- bis mittelfristig 					

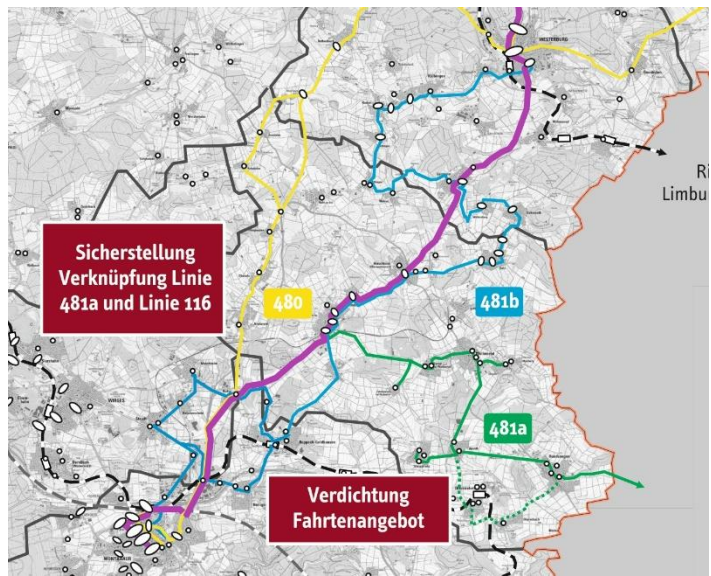
L+F – M5	Verbindung Montabaur – Westerbürg					
Kategorie	Hauptkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ■ 116: T120 am Wochenende jeweils 4 EZF ■ 480: T60 bis T120 fehlende Bedienung am Wochenende ■ 481: ~ T60 fehlende Bedienung am Wochenende 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T60	T60	T120	T60	T120	T120
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebot der Linie 116 als Schnellverbindung und Tangentiallinie auf T60 Angebot ausweiten ■ Zur Gewährleistung der Anforderungen Bedienstungsqualität Hauptkorridor Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf der Linie 116: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mo-Fr: Einrichtung von zusätzlich 8 Fahrtenpaaren zwischen Montabaur und Westerbürg mit regelmäßiger Verknüpfungsmöglichkeit zur Linie 460 in Montabaur mit Ausrichtung nach Koblenz ○ Sa: Einrichtung von zusätzlichen 5 Fahrtenpaaren zwischen Montabaur und Westerbürg zur Einrichtung eines Stundentaktes in der NVZ mit regelmäßiger Verknüpfungsmöglichkeit zur Linie 460 in Montabaur mit Ausrichtung nach Koblenz ○ So+Fei: Einrichtung von zusätzlich 2 Fahrtenpaaren zwischen Montabaur und Westerbürg mit regelmäßiger Verknüpfungsmöglichkeit zur Linie 460 in Montabaur mit Ausrichtung nach Koblenz ■ Schaffung Transparenz im Fahrplan durch Einrichtung eines vertakteten Angebots mit einheitlichen Abfahrts- und Ankunftszeiten an den Start- und Zielhalttestellen ■ mittel- bis langfristig Überführung des Bedienungsangebotes der Linie 116 in die verlängerte Regionallinie 460 zwischen Koblenz und Westerbürg-Stadt über Montabaur (vgl. ÖPNV-Konzept-Nord) 					
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Anpassung der ergänzenden Linien auf dem Korridorabschnitt ■ Abstimmung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linie 460 in Montabaur zur Schaffung einer regelmäßigen Verknüpfung 					
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zweckverband SPNV-Nord ■ Westerwaldkreis ■ Verkehrsunternehmen 					
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung der östlichen Tangentialverbindung durch Verdichtung des Fahrtenangebotes 					

	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung vertaktetes Bedienungsangebot Leistungsveränderung: 94.059 Fahrplan-km/Jahr
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 235.147 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> Kurz- bis mittelfristig

L+F – M6	Verbindung Limburg – Westerborg – Hachenburg - (Altenkirchen)					
Kategorie	Hauptkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> RB 90: T60 116: T120 4 EZF 4 EZF (zw. Westerborg und Bad Marienberg) 408: 3 EZF + Schulfahrten keine Bedienung am Wochenende 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T60	T60	T120	T60	T120	T120
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Korridor wird derzeit überwiegend über das Fahrtenangebot der RB 90 (SPNV) bedient Stündliche Direktverbindung zwischen Altenkirchen und Westerborg sollte beibehalten werden (ggf. Prüfung zur Einrichtung von Verstärkerfahrten in nachfragestarken Verkehrszeiten) Anbindung nach Au (Sieg) derzeit nur im T120 umsteigefrei gegeben. Die Einrichtung einer stündlichen umsteigefreien Anbindung ist aufgrund bestehender Pendlerverflechtungen sowie möglicher weiterführender SPNV-Anbindung in Richtung Siegen/ Köln zu empfehlen und zu prüfen Eine Busverbindung parallel zum Schienenverkehr ist unattraktiv aufgrund verringertes Angebot ggü. SPNV-Angebot, zudem die Gefahr einer Parallelbedienung bestehen kann Anbindung der umliegenden Buslinien an Haltepunkte der RB90 zur verbesserten Flächenschließung (z. B. Linie 408 in Hattert bzw. Linie 116 in Westerborg) 					
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Abstimmung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Buslinien an den Haltepunkten der RB 90 zur Schaffung einer regelmäßigen Verknüpfung 					
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> VRM Westerwaldkreis Verkehrsunternehmen 					
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der zentralen Achse zwischen Limburg und Hachenburg/ Altenkirchen 					

	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Anbindung des Westerwaldkreises an SPNV-Angebot in Richtung Siegen/ Köln
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> -
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung kann nach Abschätzung des betrieblichen Potenzials und des Fahrgastpotenzials mittelfristig erfolgen

L+F – M7 **Verbindung (Niederhadamar) Hundsangen – Wallmerod – Meudt**



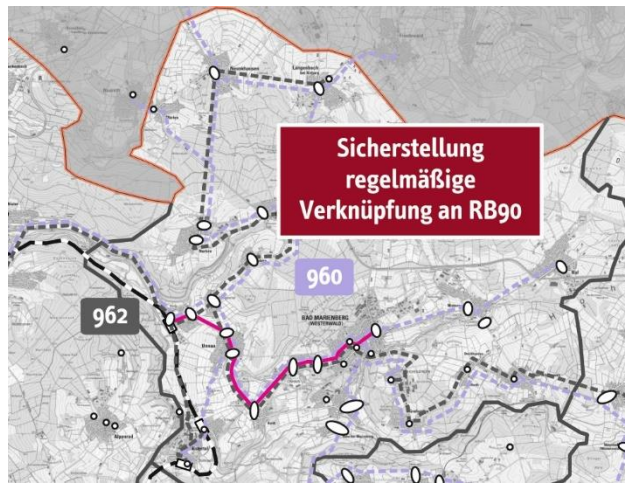
Kategorie	Grundkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> 481: EZF auf unterschiedlichen Relationen keine Bedienung am Wochenende 959: EZF mit unterschiedlichen Relationen keine Bedienung am Wochenende LM-11: 8 Fahrten pro Richtung Sa nur eingeschränkte Bedienung 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T120+V	T120+V	T120	T120	T120	4 FP
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Entflechtung des Linienverlaufs der Linie 481: Linie 481a: Stärkung der Relation Niederhadamar – Meudt über Wallmerod sowie gleichzeitiger Erschließung der umliegenden Ortschaften mit Ausrichtung auf den Verknüpfungspunkt Meudt <ul style="list-style-type: none"> Verdichtung des Fahrtenangebotes durch Schließen von Taktlücken zur Gewährleistung der Mindestanforderung Bedienungsqualität Grundkorridor 					

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Einrichtung von zusätzlichen Verstärkerfahrten an Schultagen ○ Sicherstellung regelmäßige Verknüpfung zwischen der Linie 481a und der Tangentialverbindung Montabaur-Westerburg (Linie 116) in Meudt ○ Einrichtung Bedienungsangebot am Wochenende (T120/T240) ■ Linie 481b: Beibehaltung der heutigen Relation von Westerburg nach Montabaur unter Kürzung der Stichfahrt nach Wallmerod ■ Prüfauftrag: Prüfung einer möglichen Ausweitung LM-11 nach Salz oder alternativ Verlängerung der Linie 481 nach Limburg (etwaige Umsetzung bedarf verbundübergreifender Abstimmungen im Vorfeld)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Anpassung der ergänzenden Linien auf dem Korridorabschnitt ■ Abstimmung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linien 116 und 480 in Meudt zur Schaffung einer regelmäßigen Verknüpfung
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM / RMV ■ Zweckverband SPNV-Nord ■ Westerwaldkreis ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des Angebots durch Verdichtung der Bedienung, Vertaktung sowie Einrichtung Wochenendangebot ■ Neuordnung der Linienverkehre insbesondere in Wallmerod ■ Leistungsveränderung: 104.594 Fahrplan-km/Jahr
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 261.485 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurz- bis mittelfristig

L+F – M8	Verbindung Selters – Herschbach – Höchstenbach – Hachenburg					
Kategorie	Grundkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ■ 115: T120 auf Gesamtstrecke fehlende Bedienung am Wochenende ■ 160: 2 Fahrten fehlende Bedienung am Wochenende ■ 415: 4 Fahrten pro Richtung als S-Fahrten fehlende Bedienung am Wochenende ■ 432: Schulverkehr fehlende Bedienung am Wochenende ■ 464: T60 T120 fehlende Bedienung auf Teilkorridor 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T120 + V	T120 + V	T120	T120	T120	4 FP

<p>Beschreibung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebot der Linie 115 soll gesichert werden und ggf. werktags um 1 weitere Fahrt pro Richtung in den Tagesrandzeiten ergänzt werden ■ Einrichtung Bedienungsangebot der Linie 115 am Wochenende: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sa: mind. 8 Fahrtenpaare ○ So+Fei: mind. 4 Fahrtenpaare ■ ab 2024 Überführung des Bedienungsangebotes der Linie 115 in die neue Regionallinie 410 zwischen Montabaur und Hachenburg über Selters <ul style="list-style-type: none"> ○ weiterführende Angebotsausweitung auf dem Korridor gemäß dem ÖPNV-Konzept Nord mit Schaffung eines stündlichen Bedienungsangebotes (T60) Mo-Fr in der HVZ sowie NVZ sowie eines zweistündlichen Bedienungsangebotes (T120) in den weiterführenden Bedienungszeiträumen
<p>Notwendige Anpassungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Abstimmung mit dem Fahrplan der Linie 464 im Bereich Herschbach – Siershahn zur Vermeidung von Parallelverkehren
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Zweckverband SPNV-Nord ■ Westerwaldkreis ■ Verkehrsunternehmen
<p>Verkehrliche Bewertung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung der westlichen Tangentialverbindung Hachenburg-Selters-Montabaur ■ Angebotsseitige Entwicklung insbesondere in den Schwachverkehrszeiten sowie am Wochenende ■ Leistungsveränderung: 39.966 Fahrplan-km/Jahr
<p>Wirtschaftliche Bewertung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 92.415 Euro/Jahr.
<p>Realisierungshorizont</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig

L+F – M9 **Verbindung Hachenburg – Unnau – Bad Marienberg**



Kategorie	Grundkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> 960: Schulfahrten fehlende Bedienung am Wochenende 962: Schulfahrten fehlende Bedienung am Wochenende 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T120 + V	T120 + V	T120	T120	T120	4 FP
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Aufgreifen der Idee vom ÖPNV-Konzept: Einrichtung einer neuen Linie zwischen Bad Marienberg und SPNV-Halt Unnau-Korb zur Anbindung des Grundzentrums an den Hauptkorridor Zusätzliche Verstärkerfahrten auf Korridor durch Linien im Schulverkehr (Linie 960 und Linie 962) 					
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung des Fahrplans an den An- und Abfahrtszeiten der RB 90 zur Sicherstellung einer Verbindung nach Westerburg bzw. Altenkirchen Ggf. Anpassungen an einzelnen Haltstellen (z. B. Unnau-Korb) müssen ermittelt werden 					
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> VRM Zweckverband SPNV-Nord Westerwaldkreis Verkehrsunternehmen 					
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Direkte Anbindung Bad Marienberg an SPNV-Trasse Limburg – Altenkirchen Verbesserte Anbindung Bad Marienbergs in nachfrageschwachen Verkehrszeiten sowie am Wochenende Leistungsveränderung: 40.080 Fahrplan-km/Jahr 					
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 100.200 Euro/Jahr. 					

Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurz- bis mittelfristig
------------------------------	---

L+F – M10	Verbindung Westerbürg – Hellenhahn – Rennerod					
Kategorie	Grundkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ■ 116:~ T120 mit Taktlücke T180 T120 ■ 960: Schulfahrten fehlende Bedienung am Wochenende 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T120 + V	T120 + V	T120	T120	T120	4 FP
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung des Bedienungsangebotes der Linie 116 durch Schließung von Taktlücken sowie Ausweitung des Bedienungszeitraums auf der Relation Westerbürg-Rennerod ■ Prüfung Fahrgastpotenziale zur zusätzlichen Einrichtung von 2 Fahrtenpaaren werktags in den frühen Morgenstunden (6 und 8 Uhr) ■ Verdichtung des Bedienungsangebotes am Wochenende zu einem T120 (Sa) ■ Ggf. Prüfung von Fahrtenverschiebung zur Gewährleistung eines vertakteten Angebotes an Sonn- und Feiertagen ■ ab 2024 Entflechtung des Linienverlaufs der Linie 116 in zwei separate Linienführungen und Integration des Bedienungsangebotes in die Regionallinien 470 und 480 <ul style="list-style-type: none"> ○ auf dem Korridor Westerbürg – Hellenhahn – Rennerod integriertes stündliches Bedienungsangebot (T60) der heutigen Linie 116 und der Linie 480 mit Verstärkerfahrten in der HVZ sowie der NVZ. In der SVZ sowie an den Wochenenden und Feiertagen Einrichtung eines Zweistundentaktes (T120) (gemäß ÖPNV-Konzept Nord) 					
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung einer vertakteten Bedienung 					
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Zweckverband SPNV- Nord ■ Westerwaldkreis ■ Verkehrsunternehmen 					
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung des Fahrtenangebots ■ Schaffung Transparenz ggü. Fahrgästen durch Einrichtung eines vertakteten Angebots ■ Stärkung der Achse Westerbürg - Rennerod ■ Leistungsveränderung: 21.389 Fahrplan-km/Jahr 					
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 53.472 Euro/Jahr. 					

Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurz- bis mittelfristig
------------------------------	---

L+F – M11	Verbindung Rennerod – Rehe - Herborn					
Kategorie	Grundkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ■ 520: 9 bzw. 10 Fahrten je Richtung ■ 521: 9 bzw. 10 Fahrten je Richtung 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T120 (+ V)	T120 (+ V)	T120	T60/T120	T60/T120	T60/T120
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung des Fahrtenangebotes auf der Linie 520 zu einem durchgängigen Zweistundentakt (T120) durch Neuordnung der Fahrzeiten (unter Absprache mit der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH) ■ <i>Planungsalternative: Ggf. Prüfauftrag zur Verlängerung der Linie 116 bis nach Rehe mit EZF nach Herborn im Schulverkehr sowie am Wochenende</i> 					
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anpassung anderer Linien oder Anpassung der Infrastruktur. 					
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VLDW/ VRM ■ Westerwaldkreis ■ Landkreis Lahn-Dill 					
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung der Anbindung zum Nachbarlandkreis Lahn-Dill-Kreis sowie zum Mittelzentrum Herborn ■ Auffüllen von Bedienungslücken im Tagesverlauf ■ durch Neuordnung bestehender Fahrten keine Leistungsveränderung ggü. Status-Quo 					
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ keine Einrichtung zusätzlicher Fahrten 					
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einführung kurz- bis mittelfristig möglich 					

L+F – M12	Verbindung Bad Marienberg – Betzdorf/ Daaden		
Kategorie	Grundkorridor		
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> ■ 116: ~ T120 zw. Höhn – Bad Marienberg jeweils 4 Fahrten Sa+So ■ 455: 6 Fahrten unvertaktet fehlende Bedienung am Wochenende (Anschluss SPNV in Betzdorf) ■ 960: Schulfahrten fehlende Bedienung am Wochenende ■ 962: Schulfahrten fehlende Bedienung am Wochenende 		
Bedienungsangebot	Mo-Fr	Sa	So+Fe

	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T120 + V	T120 + V	T120	T120	T120	4 FP
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Direktverbindung in Richtung Betzdorf, jedoch verkehrt bereits heute die Linie 455 zwischen Bad Marienberg und Daaden mit SPNV-Anschluss am Bahnhof Daaden in Richtung Betzdorf Vorschlag als planerische Alternative zur Einrichtung einer Direktverbindung in Richtung Betzdorf Ausweitung des Angebotes der Linien 455 werktags (Ergänzung um jeweils 1 zusätzliche Fahrt pro Richtung) in den frühen Nachmittagsstunden mit Gewährleistung der Zugsanbindung am Bahnhof Daaden in Richtung Betzdorf (tlw. Verlängerung des Linienverlaufs bis Bahnhof Daaden) Einführung Angebot am Wochenende gemäß Anforderungsprofil (zusätzliche Fahrten ggü. Status Quo: Sa: 8 Fahrtenpaare, So: 4 Fahrtenpaare) 					
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Keine Anpassung anderer Linien oder Anpassung der Infrastruktur. Ggf. Synergien im Hinblick auf die Linie 277 (Landkreis Altenkirchen) möglich (bei Umsetzung der Maßnahme ist eine enge Beteiligung und Abstimmung mit den entsprechenden Planungspartnern vorzusehen) 					
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> VRM Westerwaldkreis Verkehrsunternehmen Ggf. benachbarter Landkreis Altenkirchen (Kommunales Verkehrsunternehmen) 					
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Anbindung zum Nachbarlandkreis Altenkirchen Anbindung an den SPNV-Halt Daaden an die Daadetalbahn (Betzdorf – Alsdorf – Daaden) Leistungsveränderung: 60.244 Fahrplan-km/Jahr 					
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 150.609 Euro/Jahr. 					
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> Kurz- bis mittelfristig 					

L+F – M13	Verbindung Selters – Dierdorf – Altenkirchen					
Kategorie	Grundkorridor					
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> 464: T60 zw. Selters und Dierdorf T120 fehlende Bedienung am So+Fei 					
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
	T120 + V	T120 + V	T120	T120	T120	4 FP

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 464: Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen zwischen Selters und Dierdorf einrichten (Einrichtung von 4 Fahrtenpaaren ggü. Status-Quo) ■ Einsatz zusätzlicher Verstärkerfahrten im Schulverkehr zwischen Dierdorf und Selters sind jährlich zu prüfen. In der Vergangenheit gab es hier Anpassungsbedarfe ■ zur besseren Anbindung zwischen Dierdorf und Altenkirchen Prüfung seitens VRM/ Auftraggeber Altenkirchen hinsichtlich Verbesserung des Linienangebotes auf dem Korridor (administrative Zuständigkeit Kreis Altenkirchen)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abstimmung mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linie 180 in Dierdorf zur Schaffung einer regelmäßigen Verknüpfung
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis ■ Landkreis Altenkirchen und Neuwied ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausweitung des Fahrtenangebotes durch Schaffung ÖPNV-Angebot an Sonn- und Feiertagen ■ Stärkung der Anbindung zum Nachbarlandkreis Altenkirchen ■ Leistungsveränderung: 19.536 Fahrplan-km/Jahr
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 48.840 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig

L+F – M14	Entflechtung der Linie 116
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bestehendes Fahrtenangebot auf der Linie 116 teils intratransparent für den Fahrgast aufgrund unvertakteter Angebote auf zwei unterschiedlichen Relationen ■ Entflechtung des Linienwegs durch Einrichtung zwei separater Linien inkl. neuer Linienbezeichnung (gemäß ÖPNV-Konzept-Nord): <ul style="list-style-type: none"> ○ 470: Westerburg – Höhn – Bad Marienberg ○ 480: Westerburg – Rennerod - Rehe ■ mittelfristig Ausweitung des Bedienungsangebotes auf beiden Linienabschnitten gemäß ÖPNV-Konzept-Nord (T60/ T120) ■ Entflechtung ermöglicht Kunden eine höhere Transparenz des Angebots und erhöht die Verständlichkeit des Gesamtsystems ÖPNV ■ Verknüpfung beider Linien am zentralen Verknüpfungspunkt Westerburg sowie Abstimmung Fahrzeiten zu anderen Bus- und Bahnlinien (z. B. Regionallinie 460, RB 90)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Anpassungen der An- und Abfahrtszeiten anderer Linien zur Ermöglichung der Verknüpfung untereinander in Westerburg

Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Zweckverband SPNV-Nord ■ Westerwaldkreis ■ Verbandsgemeinden ■ Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Transparenz durch Vereinheitlichung des Bedienungsangebots auf separaten Linien
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurz- bis mittelfristig

L+F – M15	Weiterentwicklung Abend-/Nacht- und Wochenendverkehr
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des ÖPNV-Angebotes in den Abend-/Nachtstunden und am Wochenende/ Feiertage auf ausgewählten Relationen mit hohem Nachfragepotenzial im Westerwaldkreis (vorrangig Haupt- und Grundkorridore) ■ Hierzu zählen vor allem Freizeitschwerpunkte mit Gastronomie und Kulturbetrieben, aber auch Arbeitsschwerpunkte mit Schichtbetrieb ■ Aufgrund verringertem Fahrgastpotenzial gegenüber der Haupt- und Nebenverkehrszeit kann ÖPNV-Bedienung auch mittels alternativer Mobilitätsangebote/ On-Demand-Angeboten im genannten Zeitraum sichergestellt werden
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abstimmung mit den SPNV-Ankünften und Abfahrten zur Schaffung von Verbindungen von/nach Koblenz, Limburg und Siegen ■ Zeitliche Abstimmung zwischen den in der SVZ verkehrenden Buslinien zur Herstellung von Verknüpfungen untereinander und Schaffung integrierter Angebote (dichteres Fahrtenangebot auf einzelnen Abschnitten)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Zweckverband SPNV-Nord ■ Westerwaldkreis ■ Ggf. benachbarte Landkreise
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbessertes ÖPNV-Angebot für Besucher von Kultureinrichtungen ■ Etablierung des ÖPNV als Alternative zum Pkw in den nachfrage-schwachen Verkehrszeiten werktags sowie an den Wochenenden und Feiertagen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vor Einführung/ Ausweitung von Angeboten ist die Durchführung einer Potenzialabschätzung zu empfehlen

L+F – M16	Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den Jedermannverkehr
<p>Beschreibung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ zur wirtschaftlichen Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes Integration von freigestellten Schulfahrten in den Jedermannverkehr ■ Abgleich der freigestellten Schülerverkehre mit vorgesehenen Maßnahmen des NVP und eine mögliche Integration der Fahrten in den Jedermannverkehr. Linien mit einem größeren, umfänglichen Anpassungsbedarf zur Integration der freigestellten Schulfahrten in den regulären Betrieb werden nicht berücksichtigt. ■ zur Schaffung einer besseren Lesbarkeit und Transparenz im Fahrplan werden Einzelfahrten auf dem gesamten Linienverlauf mit Bedienung der Schulen und der jeweiligen Ortschaften ergänzt ■ Kindergartenfahrten werden aufgrund der spezifischen Klientel von Kleinkindern respektive den besonderen Anforderungen in der Beförderung nicht berücksichtigt. ■ Mit Integration freigestellter Schülerfahrten in den Jedermannverkehr ergäben sich auf den nachfolgenden Linien folgende Mehrleistungen/ Jahr: <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie 319: +4.800 km ○ Linie 410: +10.500 km ○ Linie 450: + 3.700 km ○ Linie 462: + 6.400 km ○ Linie 463: + 2.900 km ○ Linie 464: +22.600 km ○ Linie 465: + 6.000 km ○ Linie 480: + 13.000 km ○ Linie 481 (a): + 24.700 km ○ Linie 957: + 3.300 km ○ Linie 958: + 6.00 km ○ Linie 963: + 12.700 km
<p>Notwendige Anpassungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ keine
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Westerwaldkreis ■ Verkehrsunternehmen
<p>Verkehrliche Bewertung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung von Transparenz durch integriertes Fahrtenangebot Schulverkehr in Linienverläufe des Jedermannverkehrs ■ Ggf. Einsparpotenziale durch verringerten Fahrzeugeinsatz
<p>Realisierungshorizont</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ je nach Umfang kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich

L+F - P1		Verbindung Rennerod – Burbach					
Kategorie	Grundkorridor						
Linien im Korridor Status-Quo	<ul style="list-style-type: none"> 480: 1 Fahrtenpaar fehlende Bedienung am Wochenende 971: Schulfahrten keine Bedienung am Wochenende 972: Schulfahrten keine Bedienung am Wochenende 						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Sa		So+Fe	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	
	T120 (+ V)	T120 (+ V)	T120	T120	T120	4 FP	
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung Einrichtung einer neuen Direktverbindung Rennerod-Burbach mit Bedienungsqualität gemäß Grundkorridor Ortschaften der Verbandsgemeinde Rennerod, wie Emmerichhain, Zehnhausen, Salzburg, Stein-Neukirch sollen angebunden werden Prüfung Sicherstellung regelmäßiger Verknüpfungsmöglichkeit zwischen Direktverbindung Rennerod-Burbach und Hellertal-Bahn Linie 971 und Linie 972 als zusätzliche Verstärkerfahrten im Schulverkehr 						
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Ggf. Abstimmung mit dem Fahrplan der Linie 480 im Bereich Rennerod – Stein-Neukirch zur Vermeidung von Parallelverkehren 						
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Westerwaldkreis Landkreis Siegen-Wittgenstein VRM, VWS 						
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzliche Erschließung der Ortschaften im nördlichen Bereich der Verbandsgemeinde Rennerod an das Grundzentrum Rennerod 						

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung an den SPNV-Halt Burbach der Hellertal-Bahn (Betzdorf – Dillenburg) ■ Leistung: 115.430 Fahrplan-km/Jahr
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 288.576 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Einführung ist kurz- bis mittelfristig möglich ■ Es besteht Koordinierungs- und Abstimmungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden

L+F – P2	Ausbau der Linie 453 (Gelbachtal)
Linienweg	Montabaur – Ettersdorf – Reckenthal – Wirzenborn - Montabaur
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Ausweitung des Bedienungsangebots der Linie 453 soll geprüft werden ■ Es soll insbesondere die Schließung der Bedienungslücken zwischen 8 Uhr und 11 Uhr sowie zwischen 14 Uhr und 18 Uhr durch die Einrichtung zusätzlicher Fahrten geprüft werden. ■ Zusätzlich soll das Fahrgastpotenzial für eine Angebotsbedienung der Linie 453 am Wochenende (ca. 4 Fahrten pro Tag) abgeschätzt werden.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anpassung anderer Linien oder Anpassung der Infrastruktur
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Westerwaldkreis ■ RMV
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung des Fahrtenangebots ■ Einführung Bedienungsangebot am Wochenende ■ Leistungsveränderung: 9.197 Fahrplan-km/Jahr (bei Einrichtung Wochenendangebot + 2 zusätzlicher Fahrten werktags) ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 22.992 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Konkretisierung jeweils nach Abschätzung des betrieblichen Potentials und des Fahrgastpotentials

L+F – P3	Ausbau der Linie 458
Linienweg	Montabaur – Horbach – Hübingen – Holzappel - Laurenburg
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Ausweitung des Bedienungsangebots der Linie 458 soll geprüft werden ■ Es soll insbesondere die Einrichtung von zwei zusätzlichen Fahrten (werktags) auf dem Linienverlauf Laurenburg – Montabaur geprüft

	<p>werden (zusätzliche Fahrt gegen 12 Uhr sowie eine zusätzliche Fahrt gegen 18 Uhr)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zusätzlich soll das Fahrgastpotenzial für eine Angebotsbedienung der Linie 458 am Wochenende (ca. 4 FP pro Tag) abgeschätzt werden.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anpassung anderer Linien oder Anpassung der Infrastruktur
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Westerwaldkreis ■ RMV ■ Rhein-Lahn-Kreis
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der systemischen Wirkung des ÖPNV durch Verknüpfung tagesdurchgängiger (ggf. vertakteter) Linienbedienung ■ Erhöhung der Transparenz durch Vereinheitlichung des Bedienungsangebots ■ Leistungsveränderung: 38.728 Fahrplan-km/Jahr ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 96.819 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Konkretisierung jeweils nach Abschätzung des betrieblichen Potentials und des Fahrgastpotentials

L+F – P4	Entflechtung Linienweg Linie 463
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bestehendes Fahrtenangebot auf der Linie 463 teils intratransparent für den Fahrgast aufgrund unvertakteter Angebote auf zwei unterschiedlichen Relationen ■ Entflechtung des Linienwegs durch Einrichtung zwei separater Linien: <ul style="list-style-type: none"> ○ 463a (Arbeitstitel): Montabaur - Langenhahn ○ 463b (Arbeitstitel): Langenhahn - Oberroßbach ■ Entflechtung ermöglicht Kunden eine höhere Transparenz des Angebots und erhöht die Verständlichkeit des Gesamtsystems ÖPNV ■ Verknüpfung beider Linien am zentralen Verknüpfungspunkt Langenhahn sowie Abstimmung Fahrtzeiten zu anderen Bus- und Bahnlinien (z. B. RB 90)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Anpassungen der An- und Abfahrtszeiten anderer Linien zur Ermöglichung der Verknüpfung untereinander in Langenhahn ■ Berücksichtigung Linienentflechtung im Linienbündelungskonzept und der resultierenden unterschiedlichen Zugehörigkeit der einzelnen Linienabschnitte (L463 a „Östlicher Westerwald“; L 463b „Nordöstlicher Westerwald“)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen

Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Transparenz durch Vereinheitlichung des Bedienungsangebots auf separaten Linien
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristige Prüfung und ggf. Realisierung

L+F – P5	Ausweitung Bedienungsangebot Linie 464 bis Freilingen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die erweiterte Anbindung Freilingens durch die Linie 464 soll überprüft werden ■ Für eine bessere Flächenerschließung sowie Anbindung des Bedienungskorridors Herschbach – Goddert- Schenkelberg – Hartenfels – Steinen - Freilingen an den Grundkorridor Hachenburg – Selters sowie den übergeordneten zentralen Verknüpfungspunkt Herschbach (UWW) Ausweitung des Fahrtenangebots der Linie 464 nach Freilingen (Status Quo: 3 Fahrten) durch 4 zusätzliche Fahrten (angestrebte Bedienungsqualität: 4 Fahrten pro Richtung werktags) ■ Verknüpfung der Linie am zentralen Verknüpfungspunkt Herschbach (UWW) sowie Abstimmung Fahrtzeiten zu anderen Buslinien (z. B. Linie 115)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anpassung anderer Linien oder Anpassung der Infrastruktur
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Erschließungsqualität von Ortschaften abseits der Grund- und Hauptkorridore ■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr ■ Leistungsveränderung: 6.992 Fahrplan-km/Jahr ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 17.480 Euro/Jahr
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Konkretisierung jeweils nach Abschätzung des betrieblichen Potentials und des Fahrgastpotentials

L+F – P6	Entflechtung Linienweg Linie 480
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ bestehendes Fahrtenangebot auf der Linie 480 teils intratransparent für die Fahrgäste aufgrund unvertakteter Angebote auf mehreren Linienabschnitten ■ Entflechtung des Linienwegs durch Einrichtung zwei separater Linien: <ul style="list-style-type: none"> ○ 480a (Arbeitstitel): Montabaur – Westerburg ○ 480b (Arbeitstitel): Westerburg – Rennerod – Rehe (inkl. bereits integrierter Schulverkehrslinien)

	<ul style="list-style-type: none"> Entflechtung ermöglicht Kunden eine hohe Transparenz des Angebots und erhöht die Verständlichkeit des Systems Verknüpfung beider Linien am zentralen Verknüpfungspunkt Westerbürg sowie Abstimmung Fahrtzeiten zu anderen Bus- und Bahnlinien (z. B. Linie 116 sowie RB 90) Gemünden/WW sollte als einer der einwohnerstärksten Orte der VG Westerbürg möglichst gut (auch außerhalb der Schülerverkehrszeit) in die lokalen Verkehre der Linien 480 (Arbeitstitel „480a“) und 965 eingebunden werden, damit angemessene Verbindungen nach Westerbürg, Berzhahn (Oberwesterwaldbahn), Montabaur und Rennerod entstehen. Bisher wird der Ort zu schwach bedient.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Ggf. Anpassungen der An- und Abfahrtzeiten anderer Linien zur Ermöglichung der Verknüpfung untereinander in Westerbürg Berücksichtigung Linienentflechtung im Linienbündelungskonzept und der resultierenden unterschiedlichen Zugehörigkeit der einzelnen Linienabschnitte (L480 a „Östlicher Westerwald“; L 480b „Nordöstlicher Westerwald“) Prüfung: Aufnahme weiterer Fahrten auf der Linie 480a zur Verbesserung der Situation für Gemünden
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der systemischen Wirkung des ÖPNV durch Verknüpfung tagesdurchgängiger (ggf. vertakteter) Linienbedienung Erhöhung der Transparenz durch Vereinheitlichung des Bedienungsangebots
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> Kurzfristige Prüfung und ggf. Realisierung

L+F – P7	Anbindung bis Freilingen durch Linie 481
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Die erweiterte Anbindung Freilingens durch die Linie 481 soll überprüft werden Für eine bessere Flächenerschließung sowie Anbindung des Bedienungskorridors Arnshöfen – Freilingen – Ewighausen – Kuhnshöfen – Westerbürg an den Hauptkorridor Montabaur-Westerbürg Ausweitung des Fahrtenangebots der Linie 481 nach Freilingen (Status Quo: 3 Fahrten aus Richtung Westerbürg) durch mind. eine weitere Fahrt aus Westerbürg sowie mind. 2 weitere Fahrten in Richtung Westerbürg Verknüpfung der Linie am zentralen Verknüpfungspunkt Westerbürg sowie Abstimmung Fahrtzeiten zu anderen Bus- und Bahnlinien (z. B. Linie 116 sowie RB 90)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Ggf. Anpassungen der An- und Abfahrtzeiten anderer Linien zur Ermöglichung der Verknüpfung untereinander in Westerbürg

Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Erschließungsqualität von Ortschaften abseits der Grund- und Hauptkorridore ■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr ■ Leistungsveränderung: 23.192 Fahrplan-km/Jahr (bei Einrichtung von mind. 3 Fahrten werktags) ■ Entstehende Kosten in Umsetzung und Betrieb: 57.981 Euro/Jahr.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Konkretisierung jeweils nach Abschätzung des betrieblichen Potentials und des Fahrgastpotentials

L+F – P8	Integration von Schulverkehrsfahrten in den Jedermannverkehr
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für ein verbessertes ÖPNV-Angebot im Jedermannverkehr und für eine wirtschaftlichere Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes insgesamt, empfiehlt sich die Integration von Einzelfahrten mit Schwerpunkt Schulverkehr in den Jedermannverkehr (stärkerer Linien) wenn möglich. ■ Auch aufgrund der Parallelität bestehender Linien ergibt sich ohne größeren Überplanungsaufwand ein weiteres Potenzial einzelne Linien zu stärken, indem Linien zusammengeführt werden ■ Im Einzelnen betrifft dies folgende Linien: <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie 971/ Linie 972 in Umlauf der Linie 480 ○ Linie 960/ Linie 962 in Umlauf der Linie 455 ○ Linie 434 in Umlauf der Linie 464 ○ Linie 968 in den Umlauf der Linie 461 auf Abschnitt Selters-Ransbach-Baumbach und der Linie 462 auf Abschnitt Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen ○ Linie 964 in Umlauf der Linie 464 auf Abschnitt Caan – Ransbach-Baumbach ○ Linie 995 in Umlauf der Linie 453 ○ Linie 963 in Umlauf der Linie 458
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis ■ VRM ■ Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des Jedermannverkehrs und wirtschaftliche Stärkung der entsprechenden Linien ■ Vermeidung von Parallelstrukturen ■ Minimierung des Planungsaufwandes

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einsparpotenziale durch verringerten Fahrzeugeinsatz ■ Ggf. Komfortverlust gegenüber heutiger Schülerbeförderung
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ je nach Umfang kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich

L+F – P9	Unterstützung von alternativen Mobilitätsangeboten/ Bürgerbusangeboten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alternative Mobilitätsangebote/Bürgerbusangebote als (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr. Folgende Planungsansätze/ Systeme können dabei in der Ausgestaltung verfolgt werden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Servicebus – Linienbus an bestimmten Tagen ○ Bürgerbus ○ Bürger fahren Bürger ○ Mitfahrssysteme im privaten Pkw ○ Kooperative Ansätze zwischen Nahversorger (oder Ähnlichem) und dörflicher Mobilität ○ Elektrofahrräder als Zubringer zum ÖPNV ○ On-Demand-Angebote ■ Unterstützung der Bürgerbusvereine/ Gemeinschaftsverkehrs insbesondere im Hinblick auf den Knowhow-Transfer <ul style="list-style-type: none"> ○ bei der Erstellung von Fahrplänen, Linienwegen und Fahrzeugumläufen ○ Anträge, Verwaltung, Versicherung, Konzession etc. ○ Öffentlichkeitsarbeit ○ Werbung und Akquise von Sponsoren ■ Unterstützung bei der Gründung neuer gemeinschaftlich getragener Mobilitätsangebote bzw. entsprechende Vereine durch den Westerwaldkreis. ■ Regelmäßige Abstimmung mit den Vereinen (Installierung eines Netzwerkes auf Kreisebene)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ keine
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM ■ Städte und Kommunen im Westerwaldkreis, Verbandsgemeinden ■ Bürgerbusverein/ Vereine mit gemeinschaftlich getragenen Mobilitätsangeboten mit ehrenamtlich Engagierten ■ Verkehrsunternehmen ■ Private und öffentliche Sponsoren

Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der systemischen Wirkung des ÖPNV. ■ Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr. ■ Sicherung von Mobilitätsalternativen abseits des klassischen ÖPNV
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Konkretisierung jeweils nach Abschätzung des betrieblichen Potentials und des Fahrgastpotentials

L+F – P10	Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbegebieten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten mit dem ÖPNV als Alternative zum MIV ■ Linien, die Gewerbegebiete bedienen, weisen z.T. Lücken im Bedienungsangebot auf
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die größte Fahrgastnachfrage durch Berufspendler ist Mo-Fr in den Zeiten von 06 – 08 Uhr und 15 – 19 Uhr zu erwarten. Außerhalb dieser Kernzeiten und am Wochenende ist mit Ausnahme von großen Betrieben mit Schichtarbeit nur von einer geringen ÖPNV-relevanten Nachfrage zu rechnen ■ Prüfung der Ergänzung von Fahrten gemäß Analyse des Bedienungsangebots (siehe Kapitel 5.25.2) in Abhängigkeit von einer individuell zu betrachtenden Abschätzung der Fahrgastpotenziale und der Kosten ■ Alternativ ist die bessere Anbindung von Gewerbegebieten mittels „On Demand Bus-Angeboten“ zu prüfen. Hierbei können Kunden per Smartphone ihre Fahrtwünsche aufgeben. Die Busse verkehren ohne festgelegte Route und ohne Fahrplan bedarfsgerecht. Per Algorithmus werden Fahrtenwünsche gebündelt und der Bus fährt die Fahrgäste gemeinsam zu ihren Zielen. On Demand Verkehre müssen dabei nicht nur auf die Gewerbestandorte ausgerichtet sein, sondern bieten sich generell auch für ein größeres Bedienungsgebiet und verschiedene Verkehrszeiten an. ■ Prüfung der Möglichkeiten und Potentiale zur Einrichtung weiterer Fahrten Mo-Fr für die Gewerbegebiete mit einer Haltestelle in weniger als 400 m Entfernung (in zentralen Siedlungslagen 300 m): <ul style="list-style-type: none"> ○ Alpenrod: Gewerbegebiet „Am Wehrholz“ ○ Bad Marienberg: Gewerbepark „Werner-von-siemens-Ring“ ○ Herschbach (UWW): westliches Gewerbegebiet ○ Hof: Gewerbegebiet Ost ○ Montabaur: Horresser Berg ○ Nisterau: Industriegebiet Nisterau ○ Ransbach-Baumbach: Industriegebiet Rohr/ Falkenhahn ○ Rennerod: Alsbergkaserne ○ Selters: Gewerbegebiet Selters
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen, Unternehmen und Kammern

Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des ÖPNV und des gesamten Umweltverbundes ■ Verbesserung des Verkehrsangebots ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendelnde
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ je nach Umfang kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich

L+F – P11	Verbesserung der Erreichbarkeit von Krankenhausstandorten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erreichbarkeit von Krankenhausstandorten mit dem ÖPNV als Alternative zum MIV ■ Linien, die Gewerbegebiete bedienen, weisen z.T. Lücken im Bedienungsangebot auf
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für die Arbeitnehmer der Krankenhäuser stellt der Bus oftmals kein geeignetes Verkehrsmittel dar, da mit der Beschäftigung in den Krankenhäusern Arbeitszeiten und Arbeitssituationen einhergehen, die nur selten einen klar definierten Feierabend ermöglichen. Die größte Fahrgastnachfrage ist aus dem Bereich der Besucher zu erwarten. Diese entfällt insbesondere auf das Wochenende, die Nachfragepotenziale in der Woche sind dahingegen eher moderat. ■ Prüfung der Ergänzung von Fahrten für den Krankenhausstandort in Vielbach in Abhängigkeit von einer individuell zu betrachtenden Abschätzung der Fahrgastpotenziale und der Kosten ■ Alternativ ist die bessere Anbindung von Krankenhausstandorten mittels „On Demand Bus-Angeboten“ zu prüfen. Hierbei können Kunden per Smartphone ihre Fahrtwünsche aufgeben. Die Busse verkehren ohne festgelegte Route und ohne Fahrplan bedarfsgerecht. Per Algorithmus werden Fahrtenwünsche gebündelt und der Bus fährt die Fahrgäste gemeinsam zu ihren Zielen. On Demand Verkehre müssen dabei nicht nur auf die Krankenhausstandorte ausgerichtet sein, sondern bieten sich generell auch für ein größeres Bedienungsgebiet und verschiedene Verkehrszeiten an.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen, Krankenhaus
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des ÖPNV und des gesamten Umweltverbundes ■ Verbesserung des Verkehrsangebots ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen im Bereich der Berufspendelnde
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ je nach Umfang kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich

L+F – P12	Anbindung Ortschaften an den ÖPNV
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelne Ortschaften im Westerwaldkreis sind derzeit nicht an das ÖPNV-Netz angebunden ■ Die Sicherstellung einer ÖPNV-Anbindung folgender Ortschaften soll geprüft werden <ul style="list-style-type: none"> ○ Heimborn ○ Meudt OT Ehringhausen ■ Eine Ausweitung von Linienverläufen der im Umland der Ortschaften verlaufenden Linien zu den jeweiligen Ortschaften soll geprüft werden
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Anpassungen von Linienwegen/ Einführung von Stichfahrten einzelner Linie zur verbesserten Anbindung der Ortschaften
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM, Westerwaldkreis, Verkehrsunternehmen, Verbandsgemeinden
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ ÖPNV-Anbindung der einzelnen Ortschaften
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Konkretisierung jeweils nach Abschätzung des betrieblichen Potentials und des Fahrgastpotentials

L+F – P13	Verbesserte Anbindung Ortsteile an Verwaltungssitze der Verbandsgemeinden
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Ortschaften der einzelnen Verbandsgemeinden sollten möglichst umsteigefrei an die jeweiligen Verwaltungssitze mit dem ÖPNV (auf kurzen Distanzen insbesondere mit bedarfsgesteuerten Angeboten) angebunden werden ■ Es sollten die Potenziale für eine verbesserte Anbindung der folgenden Ortschaften an die jeweiligen Verwaltungssitze überprüft werden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Freirachdorf nach Selters ○ Maroth nach Selters ○ Eitelborn nach Montabaur ○ Kadenbach nach Montabaur ○ Caan nach Ransbach-Baumbach ○ Bannberscheid nach Wirges ○ Moschheim nach Wirges ○ Staudt nach Wirges
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Anpassungen von Linienwegen/ Einführung von Stichfahrten einzelner Linie zur verbesserten Anbindung der Ortschaften
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ VRM, Westerwaldkreis, Verkehrsunternehmen, Verbandsgemeinden
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der einzelnen Ortschaften

Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Konkretisierung jeweils nach Abschätzung des betrieblichen Potentials und des Fahrgastpotentials
------------------------------	--

L+F – P14	Einrichtung von Fahrradbussen (RadBussen)
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Steigerung Attraktivität für Touristen Wege vor Ort mit dem ÖPNV zurückzulegen. ■ Das Freizeitverkehrsangebot am Wochenende soll auch für Radfahrer attraktiver werden. ■ Zu prüfen ist die Einrichtung von Fahrradbussen für eine touristisch sehr bedeutsame Mittelgebirgsregion, sowohl für Gäste als auch für Einheimische zur Naherholung ■ Mit der Einführung von Fahrradbussen am Wochenende von April bis Oktober erhalten Radfahrer die Möglichkeit alternative Wege zurück zu legen. Die Fahrradbusse werden mit einem Fahrradanhänger ausgestattet, der die Mitnahme von Fahrrädern am Fahrzeug ermöglicht. ■ Sicherstellung der Anschlussfähigkeit an die einheitliche Vermarktung unter der Dachmarke RadBus (https://www.radbusse.de/) in Rheinland-Pfalz ■ Konzeptionell einzubinden ist der Westerwaldsteig mit Ein- und Ausstiegspunkten u. a. bei der Fuchskaute (dem höchsten Gipfel des Westerwaldes) und die Orte Rennerod, Westerburg, Bad Marienberg und Hachenburg. ■ Weitere bedeutsame Anknüpfungspunkte im Radtourismus sind u. a. entlang Rheinland-Pfalz-Radroute, die den Westerwaldkreis zwischen Bad Marienberg – Rennerod – Westerburg – Wallmerod durchläuft oder weitere Radwanderwege wie die Bahntrassen Tour, der 5 Seen Radweg oder das Gelbachtal (Montabaur)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Neukonzeption von RadBus-Linien ■ Möglicherweise Einrichtung neuer Haltestellen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des ÖPNV ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig

7.2 Handlungsfeld Infrastruktur und Verknüpfung

I+V – M1	Verknüpfung von Maßnahmen und Mobilitätsprojekten an den definierten Verknüpfungspunkten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die nachfrageschwächeren Teilbereiche des Westerwaldkreises sind möglichst effizient mit dem definierten Netz aus Haupt- und Grundkorridoren zu verknüpfen (vgl. Kapitel 4.2.2). ■ Etablierung eines starken Liniennetzes durch intelligente Zubringerverkehre und Vermeidung von umwegigen Fahrten für nur wenige Fahrgäste auf den Hauptkorridoren ■ Die Flächenerschließung wird bereits heute nicht voll umfänglich durch traditionelle Linienverkehre erbracht. Sondern wird durch andere Mobilitätsformen ergänzt. Die Flächenerschließung kann dabei durch eine Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätskonzepte umgesetzt werden, welche unter dem Sammelbegriff des „Gemeinschaftsverkehrs“ zusammengefasst werden können. ■ Im Kapitel 4.3.3 definierten Verknüpfungspunkte soll der klassische Linienverkehr mit den Angeboten des Gemeinschaftsverkehrs verknüpft werden. ■ Von den definierten, zentralen Verknüpfungspunkten ist die Fahrplangestaltung im ÖPNV und SPNV so auszugestalten, dass Anschlüsse systematisch geplant werden.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entsprechend der Anforderungen im Anforderungsprofil sind die Verknüpfungspunkte und nachfragestarken Haltestellen mit einzelnen Ausstattungsmerkmalen zu ergänzen ■ Anpassung der Anschlussmöglichkeiten an den regulären ÖPNV-/SPNV-Angeboten an den Verknüpfungspunkten
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunen als Baulastträger, Westerwaldkreis, VRM, LBM, ggf. Deutsche Bahn (bei Bahnhöfen), Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Flächenerschließung ■ Stärkung der bedeutenden ÖPNV-Korridore ■ (zukünftig) Potenzial zur Straffung und Beschleunigung des Kernnetzes durch direktere Führung
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelfallbetrachtung
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kontinuierlich

I+V – M2	Verbesserung der Ausstattung von Verknüpfungspunkten und nachfragestarken Haltestellen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung der in Kapitel 4.5.1 definierten Qualitätsstandards für die Haltestellen der Kategorie 1 an den Verknüpfungspunkten Bad Marienberg-Neuer Weg, Hachenburg-Markt, Montabaur-Bahnhof, Montabaur-Konrad-Adenauer-Platz, Rennerod-Busbahnhof, Selters-

	Markt, Siershahn-Bahnhof, Unnau-Korb – Bahnhof und Westerburg-Bahnhof und Kategorie 2 (siehe Kapitel 4.3.3)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entsprechend der Anforderungen im Anforderungsprofil sind die Verknüpfungspunkte und nachfragestarken Haltestellen mit einzelnen Ausstattungsmerkmalen zu ergänzen (insbesondere Einrichtung von Dynamischen Fahrgastinformationen) ■ An Endhaltestellen sind sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal vorzusehen (Hinweis: Mittels flächendeckender Etablierung des einheitlichen Euroschlüssels auch körperlich-beeinträchtigten Menschen den kostenlosen Zugang zu den behindertengerechten sanitären Anlagen und Einrichtung ermöglichen)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunen als Baulastträger, Westerwaldkreis, VRM, LBM, ggf. Deutsche Bahn (bei Bahnhöfen)
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bauliche Optimierung der Umsteigesituation ■ Verbesserung des Komforts und damit qualitative Aufwertung des Gesamtsystems ■ Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fahrpersonals und der Kunden
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelfallbetrachtung
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kontinuierlich

I+V – M3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. ■ Um barrierefreie Wegeketten zu ermöglichen, setzt sich der Westerwaldkreis dafür ein, dass die Haltestellen sowie ihre Zuwegungen entsprechend der definierten Anforderungen ausgebaut werden.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zentrale, stark frequentierte Haltestellen, Verknüpfungshaltestellen sowie Haltestellen an relevanten Orten sollen zuerst ausgebaut werden. ■ Entsprechend der Haltestellenkategorisierung wird der barrierefreie Haltestellenausbau vorgenommen. Der Ausbau erfolgt nach einer Priorisierung, die gemeinsam mit dem Beauftragten für die Belange behinderter Menschen abgestimmt wird (Vorschlag siehe Maßnahme: Priorisierung des Haltestellenausbaus). Hierbei wird deutlich, welche Haltestellen vor bzw. nach dem 01.01.2022 vollständig barrierefrei hergestellt werden sollen/können. ■ Beim barrierefreien Ausbau sind die Anforderungen im Zwei-Sinne-Prinzip umzusetzen. ■ Gemäß Kapitel 4.5.1 sollen möglichst bis 2022 die Haltestellen der Kategorien I und II barrierefrei ausgebaut werden <ul style="list-style-type: none"> ○ Kategorie I: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bad Marienberg - Neuer Markt ▪ Hachenburg – Markt ▪ Montabaur – Bahnhof

- Montabaur – Konrad-Adenauer-Platz
- Selters – Markt
- Siershahn – Bahnhof
- Unnau-Korb – Bahnhof
- Rennerod – Busbahnhof
- Westerburg - Bahnhof
- Kategorie II:
 - Höhn – Marktplatz
 - Höhr-Grenzhausen – Schulzentrum
 - Langenhahn – Bahnhof
 - Meudt – Meudt-Eisen
 - Neunkhausen – Betzdorfer Straße
 - Ransbach-Baumbach – Kirche
 - Wallmerod – Volksbank
 - Wirges – Mitte
- Während des Bearbeitungszeitraums des NVP wurden sukzessive weitere Haltestellen der Kategorien I-III barrierefrei ausgebaut, bzw. der Antrag für die Förderung gestellt. Hierzu gehören bspw.
 - Ailertchen - B255
 - Bad Marienberg - Marienberger Str. (K56)
 - Dreisbach - Hauptstraße (L 294)
 - Eitelborn - Helfenstein/Bodenweg
 - Hattert - insgesamt drei Haltestellen
 - Hergenroth - L294
 - Höhr-Grenzhausen - Keramikmuseum & Rastal
 - Montabaur-Bladernheim – Ortsmitte
 - Ransbach-Baumbach – Ausbau sämtlicher Haltestellen im Zuge des Ausbaus der Rheinstraße
 - Steinebach a. d. W. - Brunnenstraße
 - Wirges - Schulzentrum
- Darüber hinaus sollen weitere Haltestellen auch nach dem 01.01.2022 barrierefrei gestaltet werden. Hierzu gehört bspw.
 - Selters - ZOB an der Integrierten Gesamtschule
 - Staudt – Hauptstraße K 145⁴⁶
- Der barrierefreie Umbau soll anhand der ermittelten Dringlichkeit (siehe Maßnahme Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbau) im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen schrittweise erfolgen. Hierbei wird der barrierefreie Ausbau mit dem Beauftragten für die Belange behinderter Menschen des Westerwaldkreises diskutiert, sodass die Belange sowie die lokalen Eigenschaften berücksichtigt werden können.

46 Bushaltestelle K 145 zukünftig zentrale Bushaltestelle für Staudt; dann Wegfall der Haltestellen in der Bahnhofsstraße

	<ul style="list-style-type: none"> Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen liegt bei den Städten und Gemeinden als jeweilige Baulastträger. Der Westerwaldkreis kann daher nur eine beratende und koordinierende Hilfestellung leisten. Der Westerwaldkreis gewährt mit den „Richtlinien des Westerwaldkreises zur Verbesserung der Qualität von Bushaltestellen“ vom 09.12.2016 mit Laufzeit bis zum 31.12.2021 Zuwendungen für den Aus- und Umbau von Haltestellen im Kreisgebiet.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Baulastträger (i.d.R. Städte und Gemeinden) beratende Rolle: Westerwaldkreis, VRM, Beauftragter für die Belange behinderter Menschen, Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG Optimierung der Umsteigesituation Beschleunigung des Fahrgastwechsels
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Für den barrierefreien Ausbau einer Haltestellenposition (Bus) sind mindestens ca. 30.000 Euro (abhängig von Lage und Topographie der Haltestelle) verhältnismäßig.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich bis 2022 entsprechend der in Kapitel 4.5.1 dargestellten Priorisierung

I+V – M4	Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbau
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Planungsinstrument zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Für die Festlegung der Reihenfolge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen (nach 2022) erarbeitet der Westerwaldkreis eine Prioritätenliste, die mit den Behindertenverbänden sowie den Städten und Gemeinden als Baulastträger abgestimmt wird. Diese soll drei Aspekte für die Prioritätenreihung berücksichtigen: Für die Festlegung der Reihenfolge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen (nach 2022) erstellt der VRM derzeit eine Datenbank zur Vorbereitung einer Priorisierung (auch auf Aufgabenträgerebene), die mit den Behindertenverbänden sowie den betreffenden Städten und Gemeinden als Baulastträger abgestimmt wird. Diese soll drei Aspekte für die Prioritätenreihung berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> die Fahrgastnachfrage, das Vorhandensein von Einrichtungen mit hoher Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich (Kliniken, Krankenhäuser, Seniorenwohnsitze etc.) Bedeutung als Umsteigehaltestelle/Verknüpfungspunkt Zur Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städten und Gemeinden wird ein kreiseinheitliches Punktesystem zur Priorisierung vorgeschlagen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle drei Kriterien (Einrichtung im Nahbereich, Bedeutung der Haltestelle, Fahrgastnachfrage), darüber hinaus können zur detaillierteren

Priorisierung weitere Kriterien wie der aktuelle Ausbauzustand berücksichtigt werden.		
Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	1,0 Punkt	einzelne Einrichtungen im Nahbe-
	1,5 Punkte	Stadtteil-/ Ortsteilzentrum und/ oder mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einrichtung mit regionaler Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
	2,0 Punkte	Stadt-/ Gemeindezentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	0,5 Punkte	Bordsteinniveau 10 – 15 cm
	1,0 Punkt	Bordsteinniveau 5 – 10 cm
	1,5 Punkte	Einstieg vom Fahrbahnniveau bzw. Bordstein < 5 cm
Bedeutung als Umsteigehaltestelle	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von zwei Buslinien
	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	1,5 Punkte	zentraler Verknüpfungspunkt und/ oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung Bus/ SPNV
Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 100 Ein- und Aussteiger pro
	2 Punkte	100 – 250 Ein- und Aussteiger pro
	3 Punkte	250 – 500 Ein- und Aussteiger pro
	4 Punkte	500– 750 Ein- und Aussteiger pro
	5 Punkte	750– 1.000 Ein- und Aussteiger pro
	6 Punkte	> 1.000 Ein- und Aussteiger pro
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der vollständigen Barrierefreiheit zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen oder Haltestellen aufgrund sicherheitsrelevanter Mängel kurzfristig verbessert werden müssen. ■ Die Prioritätenliste wird darüber hinaus mit den Verbänden vor Ort abgestimmt. 	
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Beauftragter für die Belange behinderter Menschen, Seniorenbeauftragte 	
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Beschleunigung des Fahrgastwechsels 	

Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für den barrierefreien Ausbau einer Haltestellenposition (Bus) sind mindestens ca. 30.000 Euro (abhängig von Lage und Topographie der Haltestelle) verhältnismäßig.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen des skizzierten Vorgehens des NVP

I+V – M5	Bike+Ride-Anlagen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ An zentralen und systemrelevanten Bushaltestellen sollen Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Dabei soll sich der Ausbau nicht nur an der aktuellen Auslastung bemessen, sondern im Sinne einer Förderung der intermodalen Verknüpfung ausgeweitet werden, sodass ein umfangreiches Angebot entsteht. ■ Aufgrund der gestiegenen Wertigkeit der Fahrräder und Pedelecs ist ein diebstahl- und witterungssicheres Abstellen sehr wichtig. Daher sind die Abstellanlagen gut sichtbar und wenn möglich mit Überdachung einzurichten. Die Abstellbügel müssen ein sicheres und einfaches Abschließen ermöglichen ■ An ausgewählten Pendler-Haltestellen sollen zudem Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen eingerichtet werden ■ Auch eine freizeittouristische Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wird durch die Verbesserung des Angebots an B+R-Anlage erzielt
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anpassung und Ausbau hängen von den lokalen Gegebenheiten ab ■ Neben der Einrichtung der Fahrradabstellanlagen sind eine sichere und komfortable Zuwegung sowie eine ausreichende Beschilderung wichtig für die Bike+Ride-Nutzung
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunen als Baulastträger, Westerwaldkreis, VRM, LBM, ggf. Deutsche Bahn (bei der Einrichtung von Anlagen an Bahnhöfen)
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen ■ Erhöhung der systemischen Wirkung und der Attraktivität des Umweltverbundes ■ Stärkung der starken ÖPNV-Achsen durch das Rad als Zubringer-Verkehrsmittel
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines Fahrradbügels: ca. 100 Euro ■ Einrichtung eines überdachten Fahrradbügels: ca. 800 Euro ■ Einrichtung eines Stellplatzes in einer Sammelschließanlage: ca. 1.500 Euro
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Analyse des Bedarfs für einen entsprechenden Ausbau von Bike+Ride-Anlagen ■ Zeitnaher Ausbau zentraler und relevanter Haltestellen

I+V – M6	Park+Ride-Anlagen
----------	-------------------

Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung und ggf. Ausweitung von P+R-Anlagen zur besseren Verknüpfung des ÖPNV sowie zur Verkehrsreduzierung in Stadtzentren und Ortskernen ■ An ausgewählten Verknüpfungspunkten sollen intermodale Schnittstellen optimiert werden ■ Das Angebot an P+R-Plätzen an Bushaltestellen der ersten und zweiten Kategorie und SPNV-Haltestellen sollte mit naheliegenden P+R-Plätzen ausgestattet werden, sofern die räumlichen Begebenheiten es ermöglichen
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anpassung und Ausbau hängen von den lokalen Gegebenheiten ab ■ Neben der Einrichtung der Stellplätze ist eine ausreichende Beschilderung der P+R-Anlagen, bestenfalls bereits ab den naheliegenden Autobahnausfahrten
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunen als Baulastträger, Westerwaldkreis, VRM, LBM, ggf. Deutsche Bahn (bei der Einrichtung von Anlagen an Bahnhöfen)
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen ■ Erhöhung der systemischen Wirkung und der Attraktivität des ÖPNV ■ Stärkung der ÖPNV-Achsen ■ Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Stadtzentren und Ortskernen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Analyse des Bedarfs für einen entsprechenden Ausbau von Park+Ride-Anlagen ■ Zeitnaher Ausbau zentraler und relevanter Haltestellen

I+V – P1	Einrichtung neuer Haltestellen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan und/oder Anregungen aus den Städten und Gemeinden in Abstimmung mit den Planungspartnern und Verkehrsunternehmen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bad Marienberg, Wohngebiet Jahnstraße: Erschließung des Wohngebietes sowie Erschließung des angrenzenden Gewerbeparks „Werner von Siemens Ring“ ○ Hachenburg, Geschwister-Scholl-Straße: Erschließung Wohnquartier rund um die Geschwister-Scholl-Straße sowie bessere Anbindung zum Bahnhof Hachenburg ○ Heimborn: grundsätzliche Erschließung der Ortsgemeinde ○ Hof, Höhenstraße: bessere Erschließung des Siedlungsrandbereichs ○ Höhr-Grenzhausen, Bergstraße: bessere Erschließung des Siedlungsrandbereichs; bessere Anbindung an Verknüpfungspunkt Höhr-Grenzhausen, Schulzentrum ○ Montabaur, Rossbergstraße: bessere Erschließung Siedlungsrandlage

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ransbach-Baumbach, Am Seeufer: bessere Erschließung Siedlungsrandlage ○ Ransbach-Baumbach, Berliner Straße: bessere Erschließung Siedlungsrandlage ○ Rennerod, Bismarckstraße: bessere Erschließung Siedlungsrandbereich ○ Selters, Hammermühler Weg: Erschließung des Gewerbegebietes; bessere Anbindung der Siedlungsrandbereiche an Verknüpfungspunkt Selters, Markt ○ Haltestellen in den Gewerbe-/ Industriegebieten zur grundlegenden Anbindung dieser: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alpenrod, GWG „Am Wehrholz“ ▪ Herschbach (UWW), westliche Gewerbegebiet ▪ Hof, GWG Ost ▪ Nisterau, Industriegebiet ▪ Ransbach-Baumbach, Industriegebiet Rohr/ Falkenrahn ▪ Rennerod, Alsbekaserne ▪ Staudt, Industriegebiet Ferchenwiese
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Zweckverband SPNV-Nord, Verbands und Ortsgemeinden bzw. Städte, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des ÖPNV ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen ■ Für die Einrichtung von Bushaltestellen im barrierefreien Ausbauzustand sind Kosten von ca. 30.000 Euro pro Position anzusetzen.
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kontinuierlich

I+V – P2	Behebung von Störstellen und ggf. Bevorrechtigung des ÖPNV
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zur Verminderung der Verspätungsanfälligkeit und somit zur Stabilisierung des Busbetriebes sind Programme zum Abbau von Störstellen und zur Beschleunigung umzusetzen. ■ Handlungsbedarf besteht hier sowohl aus Sicht der Fahrgäste, die einen hinsichtlich der Reisezeiten und der Pünktlichkeit attraktiven ÖPNV erwarten, als auch aus Sicht der Betriebsdurchführung, da (weiter) zunehmende Verlustzeiten die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen. ■ Der Verzicht auf entsprechende Maßnahmen würde dagegen mittelfristig zu erhöhten Betriebskosten führen, da die Fahrplanzeiten an die zunehmenden Fahrzeiten angepasst werden müssten. ■ Durch das große Verkehrsaufkommen in den Verdichtungsregionen des Westerwaldkreises und damit verbundene Staus sind die Busverkehre insbesondere in den Spitzenzeiten häufig stark verspätet, dies betrifft vor allem Montabaur.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig: ÖPNV-Beschleunigung auf Schwerpunkstrecken und an Schwerpunktknoten,

	<ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig: linien- und streckenweise ÖPNV-Beschleunigung zum optimalen Ausschöpfen der Beschleunigungspotenziale
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Straßenbaulasträger, Westerwaldkreis, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des ÖPNV ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kontinuierliche Prüfung, Planung und Anpassung

7.3 Handlungsfeld Betrieb und Organisation

B+O – M1	Gemeinsame Strategie für den barrierefreien Ausbau des ÖPNV
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Entwicklung eines barrierefreien ÖPNV mit seinen unterschiedlichen Aspekten liegt in den verschiedenen Zuständigkeiten von Land, Kreis, Städten und Gemeinden sowie möglicherweise privaten Akteuren.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durch eine gemeinsame Strategie für die Ausbaumaßnahmen kann das ÖPNV-Netz im Westerwaldkreis so ausgebaut werden, um möglichst umfangreiche barrierefreie Reiseketten zu sichern. ■ Der Westerwaldkreis unterstützt die Städte und Gemeinden dabei in beratender und koordinierender Funktion. ■ Weitere Ansatzpunkte sind: <ul style="list-style-type: none"> ○ Schulung Fahrpersonal (Schwerpunkt Barrierefreiheit) ○ Mobilitätstraining für Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen, Beauftragter für die Belange behinderter Menschen, Seniorenbeauftragte, Verbandsgemeinden
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, der sich nicht nur auf Betroffene beschränkt
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ab sofort kontinuierliche Zusammenarbeit und regelmäßige Abstimmung der Akteure

B+O – M2	Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserungen und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Westerwaldkreis mittels Maßnahmen in der Fahrplanausgestaltung, ■ Dabei soll die in Kapitel 4.3.3 beschriebenen Zeitrahmen zum Umsteigen am jeweiligen Verknüpfungspunkt möglichst eingehalten

	<p>werden. Da Umsteigevorgänge jedoch nicht generell und zu allen Linien an einem Verknüpfungspunkt möglich sind, liegt die Priorität bei der Optimierung der entsprechend linienrelevanten Hauptumsteigerelationen an den definierten Verknüpfungspunkten (siehe Kapitel 4.3.3).</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Priorisierung muss auch vorgenommen werden, wenn eine Linie mehrere unterschiedliche Verknüpfungspunkte aufweist. ■ Signalisierung der Anschlüsse durch Darstellung von Anschlussleisten in Fahrplänen ■ In weiteren Schritten sind Anschlusssicherungsmaßnahmen zu prüfen
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Priorisierung der Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten ■ Durchführung von Fahrplananpassungen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen, Beauftragter für die Belange behinderter Menschen, Seniorenbeauftragte, Verbandsgemeinden
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Erhöhung der systemischen Wirksamkeit des ÖPNV-Angebots
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen durch Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mittelfristig zum jeweiligen Fahrplanwechsel

B+0 – M3	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Einsatz und die Ausstattung der einzusetzenden Fahrzeuge werden über die Ausschreibungen für die Verkehrsleistungen vorgegeben.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Westerwaldkreis setzt sich für eine Erhöhung des Anteils niederfluriger Fahrzeuge ein ■ Die Qualitätsstandards für die Ausstattung der Fahrzeuge aus den Kapiteln 4.5.2 sind zu erfüllen. Dabei müssen folgende Normen und Empfehlungen umgesetzt sein: <ul style="list-style-type: none"> ○ BOStrab und BOKraft, § 30d Straßenverkehrszulassungsordnung Kraftomnibusse in Verbindung mit RL 2001/85/EG (sog. Busrichtlinie) ○ VDV-Schrift 230/231 Rahmenempfehlungen für Niederflurbusse ○ DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich ○ DIN 32985 Fahrzeuggebundene Rampen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen, Beauftragter für die Belange behinderter Menschen, Seniorenbeauftragte
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ -
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Laufend über die Ausschreibung von Verkehrsleistungen

B+O – M4	Baustellenmanagement
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Baustellen tragen dazu bei, dass Fahrpläne nicht eingehalten werden und Umstiege nicht mehr gewährleistet werden können. Die Umfahrung der Baustellen hat betriebliche und wirtschaftliche Folgen ■ Eine frühzeitige Berücksichtigung der Belange des ÖPNV sowie Beteiligung des VRM sowie der Verkehrsunternehmen soll dazu beitragen, dass rechtzeitig temporäre Anpassungen der Linienwege und Fahrpläne stattfinden sowie die Kunden ausreichend informiert werden können ■ Bei langanhaltenden Baustellen sollen die Kosten für die zusätzlich entstehenden Leistungen (Streckenkilometer) durch die Kommunen erstattet werden ■ Einführung von kurzfristigen Videokonferenzen mit allen Beteiligten für eine frühzeitige Besprechung anstehender Baumaßnahmen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbandsgemeinden, VRM, Westerwaldkreis, Verkehrsunternehmen
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Koordination und Kommunikation der Akteure untereinander ■ Reduzierung der negativen Auswirkungen von Baustellen auf das ÖPNV-System ■ Verbesserung der Kunden-Kommunikation
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ geringer finanzieller Aufwand
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ möglichst frühzeitige Beteiligung aller relevanten Akteure bei der jeweiligen Baustellenplanung (Nutzung von Videokonferenzen)

B+O – M5	Frühzeitige Abstimmung bei Änderungen von Schulzeiten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Frühzeitige Abstimmung zwischen den Schulen und dem Westerwaldkreis bei grundsätzlichen oder einmaligen Änderungen von Schulzeiten zur reibungslosen Anpassung des regulären Busverkehrs und des Schulverkehrs ■ Die Abstimmung soll nicht nur bei großen Fahrplanänderungen erfolgen, sondern auch bei kleineren Stundenplanänderungen. Hierfür ist insbesondere regelmäßige Meldungen der Schulen an den Westerwaldkreis, den VRM sowie die Verkehrsunternehmen wichtig
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen, Schulen, Amt für Schulen, Verkehr und Sport
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Qualität des Schulverkehrs ■ bessere Abstimmung zwischen Schul- und Verkehrsträgern

	<ul style="list-style-type: none"> ■ regelmäßige Ausrichtung des Fahrtenangebots an den Bedarf
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ ggf. Einsparung von Fahrten möglich
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig realisierbar

B+O – P1	Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebe (Erdgas, Batterie, Wasserstoff), dabei ist die Clean Vehicles Directive der EU zu berücksichtigen ■ Alternative Antriebe in den Fahrzeugen tragen zu einer Reduzierung der CO2 Emissionen und Verbesserung der Klimabilanz bei.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei der Umstellung der Fahrzeugflotte oder dem Einsatz von Fahrzeugen mit einer anderen Antriebsform sind die infrastrukturellen und finanziellen Folgen zu berücksichtigen (z. B. Ladestationen, zusätzliche Anlagen auf dem Betriebshof, veränderte Sicherheitsvorkehrungen, Fahrzeugmehraufwand, Rückhalt weiterer Reservefahrzeuge, finanzieller Aufwand für das Verkehrsunternehmen und den Kreis) ■ Ggf. sind die Linienführungen und Fahrzeugumläufe den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen (kürzere Laufzeiten, veränderte Wartungszeiträume etc.)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen, Verbandsgemeinden
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung von Abgas- und Lärmemissionen ■ Kostenintensive Umstellung der Flotte und der Infrastruktur ■ genaue betriebliche und wirtschaftliche Leistungsänderungen hängen u.a. auch von der Art des alternativen Antriebs ab

7.4 Handlungsfeld Fahrgastinformation, Marketing und Kundendialog

F+M – M1	Bereitstellung barrierefreier Informationen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Rahmen der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV, gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt, an Haltestellen sowie im Fahrzeug muss für alle Gruppen bereitgestellt werden, jedoch sind insbesondere bei physischen Fahrplanmedien ggf. alternative Instrumente zu nutzen (siehe auch Barrierefreiheit in Kapitel 4.4):

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden ○ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache, entspiegelt ○ Hinweistafel, Fahrpläne sowie Aushänge sind so anzubringen, dass sie von kleinwüchsigen Menschen und Rollstuhlfahrer*innen gelesen werden können (mittlere Lesehöhe von 1,30 m). Freie Zugänglichkeit der Fahrgastinformationsträger (nicht hinter Sitzen etc.) ○ Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplantabellen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei bzw. nicht barrierefrei angeboten wird) ○ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile) ○ Durch die Digitalisierung werden zur Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit weitere Hilfsmittel nutzbar werden. Unter Beachtung der Möglichkeiten und des aktuellen Stands der Technik sind weitere Instrumente (beispielsweise Apps mit Ansagen, Orientierungshilfen über Blindenstock...) im Zusammenspiel mit den Leistungen des ÖPNVs zu fördern.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen, Beauftragter für die Belange behinderter Menschen, Seniorenbeauftragte, Verbandsgemeinden
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Beschleunigung des Fahrgastwechsels
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, der sich nicht nur auf Betroffene beschränkt
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ab sofort laufende Verbesserungen im Rahmen der Aktualisierungen der Linien und Produkte

F+M – M2	Zielgruppenorientiertes Marketing
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die stetige Verbreitung von Informationen zum ÖPNV sind notwendig, um potenzielle Fahrgäste zu gewinnen ■ Die bestehenden Kanäle (Fahrplanbücher, Aushänge etc.) sind weiter zu nutzen, aber auch neue digitale Wege der Fahrgastinformation

	<p>(Website, soziale Medien, Bereitstellung digitaler Daten) sollen verstärkt genutzt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ein Schwerpunkt sollte auch auf die Zielgruppe der Selten- und Neunutzer gelegt werden, die einfache und unmissverständliche Informationen und Orientierung benötigen, um sie als langfristige Kunden des ÖPNV zu gewinnen.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Versorgung verkehrsintensiver Einrichtungen wie Schulen, öffentliche Einrichtungen, Unternehmen usw. mit aktuellen gedruckten Fahrplanmedien zum Aushang (Abfahrtsplan der nächstgelegenen Haltestelle(n), Haltestellenumgebungsplan mit Weg zur Haltestelle). Offensive Vermarktung der Homepage-Tools und App des VRM. Insbesondere bei Einrichtungen, auf die Kreis und Verbandsgemeinden unmittelbaren Einfluss haben (Schulen, Kultur- und Bildungseinrichtungen) sollte ein solcher Service obligatorisch sein. Dies betrifft auch den Internetauftritt von Kreis und Verbandsgemeinden selbst. Unterstützung des VRM als Dachmarke bei der Ausweitung der Marketingpräsenz in verschiedenen sozialen Medienkanälen oder Einrichtung bzw. Fortführung eigener Kanäle.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> VRM, Westerwaldkreis, Verbandsgemeinden, weitere ÖPNV-relevante Akteure
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Kundenbindung Erhöhte Transparenz des Angebots für Stammkunden und potenzielle Fahrgäste
Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> die wirtschaftlichen Folgen hängen von Art und Ausmaß der Kampagnen ab
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> kurzfristig realisierbar Aktualisierungen im Linienangebot sollen rechtzeitig über alle notwendigen Kanäle kommuniziert werden

F+M – M3	Einführung von Bereichslineiplänen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung von einfachen und unmissverständlichen Informationen zum ÖPNV, um Orientierung zu geben und die Nutzungsqualität zu erhöhen
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Einführung von übersichtlichen ÖPNV-Liniennetzplänen für den Westerwaldkreis als Gesamtplan und ggf. als Liniennetze für Teilräume <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung von Verknüpfungsmöglichkeiten und Darstellung besonders relevanter Ziele Darstellung der Linienverläufe jeder einzelnen Linie Darstellung der Haltestellen und ggf. Darstellung barrierefreier/nicht barrierefreier Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten durch Piktogramme
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen,
Verkehrliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV Erfüllung der Qualitätsstandards

Wirtschaftliche Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig

F+M – P1	Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie Ausstattung mit Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Geprüft werden soll die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel <ul style="list-style-type: none"> ○ Liniennetzpläne der Region ○ Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, ggf. Vorverkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen und Stationen ■ Ausstattung von Haltestellen mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast) unter Berücksichtigung der Entwicklung der Smartphone-Nutzung und -funktionalitäten: ■ Umsetzung auf der Grundlage eines Prioritätenkatalogs <ul style="list-style-type: none"> ○ 1. Priorität: Haltestellen an den nachfragestarken Verknüpfungspunkten ○ 2. Priorität: Haltestellen an weiteren Verknüpfungspunkten sowie weiteren aufkommensstarken Haltestellen in den Städten und Gemeinden ○ 3. Priorität: weitere Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen ■ Festlegung der Haltestellen nach nachfragerlevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit dem VRM, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten ■ Eine Festlegung der weiteren Haltestellen entsprechend des Prioritätenkatalogs erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans ■ Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik ■ Klärung der Datenversorgung
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn ■ Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort.

	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen ohne aktuelle und/oder schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> sukzessive

F+M – P2	Bereitstellung von Fahrgastinformationen für mobile Endgeräte
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Weiterführung der aktuellen Angebote zur Bereitstellung von Linien- und Fahrplaninformationen (ggf. als Open data) für relevante Informationsdienste und Apps (Google Maps, VRM-App, DB-Navigator, Öffi etc.)
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Um Echtzeit-Fahrgastinformationen zu Fahrplänen und Linienverläufen, aber auch Ausfällen und Verspätungen bereitzustellen, müssen alle Fahrzeuge mit GPS-Sendern ausgestattet werden,
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Fahrgastinformation Stärkung der Kundenbindung langfristige Optimierung des Systems durch die breite Datengrundlage
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> mittelfristig, Voraussetzung ist die umfangreiche Bereitstellung und Verarbeitung der Daten

F+M – P3	Ausweitung der Verkaufs- und Informationsstellen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Die Ausweitung der Verkaufs- und Informationsstellen soll geprüft werden Es soll ein Netz aus Verkaufs- und Informationsstellen eingerichtet werden, um den persönlichen Kontakt mit Stammkunden und potenziellen Fahrgästen aufrecht zu erhalten und das Service-Angebot auszuweiten Dieser Prüfauftrag bezieht sich vor allem auf nicht-digitale Angebote, aber auch die Ausweitung des Verkaufsangebot und der Informationen auf kontaktlosem, digitalem Wege (Webseite, App, Chat- und Telefon-Möglichkeiten) soll vorgesehen werden
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von Servicestellen in möglichst direkter Nähe von hochfrequentierten Haltestellen Die Aufgaben einer Servicestelle können auch vom Einzelhandel übernommen. Tickets können beispielsweise auch in Kiosken verkauft werden. Auf diese Weise verringert sich der direkte Aufwand für den Aufgabenträger
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> VRM, Westerwaldkreis, kooperierender Einzelhandel, ggf. Kommunen (Bereitstellung von Räumlichkeiten)

Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung der Kundenbindung ■ Senkung der Hemmschwelle für Neukunden ■ Verbesserung des analogen Ticketkaufs
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der generellen und lokalen Nachfrage für Servicestellen ■ in Kooperation mit dem Einzelhandel teilweise kurzfristig möglich ■ Einrichtung von eigenständigen Servicestellen kann je nach Lage und Aufwand kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden

F+M – P4	Serviceleistung ‚Halten auf Wunsch‘ in den Abendstunden
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ein Nutzungshemmnis des ÖPNV in den Abendstunden ist häufig die letzte Meile, also den Weg von der Haltestelle zur Haustür im Dunkeln zurückzulegen. ■ Ein geringeres Verkehrsaufkommen und geringere Nutzerzahlen in den Abendstunden erlauben weitere Halte ohne Verzögerungen im Betriebsablauf zu verursachen. ■ Steigerung des Nutzungskomforts durch eine Serviceleistung, die die Attraktivität des ÖPNV anhebt.
Notwendige Anpassungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls in den Abendstunden nach 20 Uhr durch das Angebot des ‚Halten auf Wunsch‘ flächendeckend im Westerwaldkreis. ■ Es wird der Ausstieg auf dem Linienweg zwischen zwei regulären Haltepunkten ermöglicht. Der Haltewunsch ist dem Fahrpersonal frühzeitig zu melden, die Entscheidung über den zusätzlichen Halt obliegt bei gewahrter Straßenverkehrsordnung und entsprechenden verkehrlichen Voraussetzungen ausschließlich dem Fahrpersonal. ■ Zur Bekanntheits- und Akzeptanzsteigerung sind die Vorteile für Verkehrsunternehmen und das Fahrpersonal wie auch für die Fahrgäste gezielt bekannt zu machen.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verkehrsunternehmen
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste ■ Hebung von Fahrgastpotenzialen ■ Steigerung des Vertrauens in den ÖPNV in ländlichen Regionen mit geringem Fahrtenangebot
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ kurzfristig

F+M – P5	Mobilitätsmanagement und -beratung
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf

	<p>dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mobilitätsmanagement für Schulen agiert auf mehreren Ebenen: Zum einen wird der Kfz-Verkehr zu Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilität vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden.
<p>Notwendige Anpassungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Unternehmen, Einzelhandelseinrichtungen, Gewerbegebiete etc. ■ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr) ■ Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Buschulen etc.) ■ Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement für Stadt und Kreis unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen. ■ Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können. ■ Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung sowie Schulen) zu erleichtern, Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können. ■ Erstellung von Schulmobilitätsplänen: Bei Grundschulen sollte der Fokus auf den Fußwegen liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem ÖPNV geprüft werden. ■ Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern ■ Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z.B. Busschulen). ■ Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften. Einführung von Busbegleitern im Schulverkehr. Schulung von Schülern (10 – 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein. Für jede Schule soll ein Ansprechpartner vorhanden sein.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Willkommenspaket für neue Einwohner inklusive ÖPNV-Information (städtischer und regionaler ÖPNV) bei Anmeldung im Einwohnermeldeamt
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerwaldkreis, VRM, Verbandsgemeinden
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des ÖPNV und des gesamten Umweltverbundes ■ Ausbau von Fahrgastinformation und -marketing ■ Höhere Reichweite bei Neukunden
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> ■ je nach Umfang kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich

8 Wirkung und Bewertung

8.1 Allgemeine Bewertung der Maßnahmen

Mit der etwaigen Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen wird für den Westerwaldkreis ein ÖPNV-Angebot aufgebaut, was im Sinne der im Kapitel 4.2 dargestellten Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes und der in Kapitel 6 erarbeiteten Rahmenkonzeption ein tagesdurchgängiges ÖPNV-Angebot auf den wichtigsten Relationen etabliert, ergänzend zu dem heute schon guten Angebot im SPNV. Ergänzt wird dieses Angebot mit Rückgratfunktion bspw. durch nachfrageorientierte Angebote im Zulauf auf die ÖPNV-Verknüpfungspunkte, an denen der Übergang bzw. Umstieg zu den erstgenannten Angeboten erfolgen kann. Über diese Angebotsformen können auch die Bereiche von höherwertigen SPNV- und ÖPNV-Angeboten profitieren, die abseits der aufgezeigten Hauptkorridore liegen.

Auf Grundlage des sich hieraus ableitbaren Bedienungsangebotes sollten in den kommenden Jahren Linien und Verbindungen im Takt weiter ausgebaut werden, um sukzessive ein ÖPNV-Angebot als Alternative zum MIV aufzubauen. Vor dem Hintergrund das Veränderungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich prinzipiell als langwierig und veränderungsresistent bezeichnet werden können, ist darauf hinzuweisen, dass der mit dem Nahverkehrsplan angestoßene Prozess von langer Dauer sein und das bei der Umsetzung ein langer Atem gefordert sein wird. Die Veränderungen müssen sukzessive erfolgen, es wird nachgesteuert werden müssen und verschiedene Maßnahmen werden nicht sofort erfolgreich sein. In diesem Sinne ist auf die besondere Bedeutung von Marketing und kontinuierlicher Berichterstattung über veränderte ÖPNV-Angebote hinzuweisen, die parallel zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgen muss.

8.2 Finanzielle Wirkung

Betriebskosten

Auf Basis von Kennwerten (u. a. laufleistungsabhängige Kosten, zeitabhängiger Kosten, Fahrzeugfixkosten, sonstige Fixkosten) wird ein fiktiver Kostensatz je Fahrplankilometer im festbedienten Linienverkehr zugrunde gelegt. Für bedarfsgesteuerte Verkehre wird ein durchschnittlicher Kostensatz zzgl. eines Grundpreises pro Anfahrt angesetzt.

Die angesetzten fiktiven Kostensätze beziehen sich auf sämtliche Kosten im Rahmen der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen (Fahrzeugkosten, fahrleistungs- sowie fahrzeitabhängige Kosten und anteilig Overheadkosten). Es handelt sich um durchschnittliche Kostensätze (Mischkosten), die je nach Maßnahme höher (zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf) oder auch geringer ausfallen können. Nicht berücksichtigt sind eventuelle Mehr- oder Mindereinnahmen durch Fahrgelderlöse sowie Kosten für etwaige infrastrukturellen Maßnahmen. In Summe ergeben sich damit folgende finanziellen Wirkungen:

Annahme für die Errechnung der Verkehrsleistung sind 250 Arbeitstage, 52 Samstage sowie 63 Sonn- und Feiertage.

Tabelle 41: Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten im Westerwaldkreis

Maßnahme	Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Finanzwirksamkeit [Euro/ Jahr]
L+F – M1	16.491	41.226
L+F – M2	234.590	586.475
L+F – M3	16.415	41.039
L+F – M4	90.905	227.262
L+F – M5	94.059	235.147
L+F – M7	104.594	261.485
L+F – M8	39.966	92.415
L+F – M9	40.080	100.200
L+F – M10	21.389	53.472
L+F – M12	60.244	150.609
L+F – M13	19.536	48.840
L+F – P1	115.430	288.576
L+F – P2	9.197	22.992
L+F – P3	38.728	96.819
L+F – P4	6.992	17.480
L+F – P6	23.192	57.981
Gesamt	931.808	2.329.520

Im Zusammenhang mit der prognostizierten Einwohnerentwicklung und wird grundsätzlich eine Zunahme der Fahrgäste abgeschätzt, sofern das verbesserte Angebot umgesetzt wird. Unterstützt durch Marketingaktionen – auch zu Hygienestandards im ÖPNV – können potenzielle Kundinnen und Kunden angesprochen werden bzw. sich Neu- und Bestandskundinnen und -kunden für eine größere Anzahl der täglichen Wege für den ÖPNV entscheiden. Hierdurch kann eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split in den nächsten Jahren erzielt werden. In Verbindung mit der Steigerung der

Fahrgastnachfrage stehen steigende Einnahmen. Aussagen und Abschätzungen hierzu können aufgrund fehlender Grundlagendaten zur aktuellen Nachfrage und Erlössätze (entsprechende Information stehen im Zusammenhang mit der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung) nicht getroffen werden.

Weitere Kosten

Für die weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge außerhalb des Handlungsfeldes Liniennetz und Fahrplan sind zusätzliche Planungs-, Verwaltungs-, Personal-, Marketing- sowie Infrastrukturkosten zur Umsetzung des Nahverkehrsplans notwendig. Hierzu zählen Ausgaben für tarifliche Maßnahmen genauso wie Aufwendungen für Werbematerial und Fahrgastinformationen. Auch für die Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe und die Schaffung von Barrierefreiheit sind Preissteigerungen anzunehmen.

In der Angebotskonzeption sind Haltestellen als investive Maßnahmen vorgesehen, für die zum Teil eine Kostenabschätzung vorgenommen werden kann. Im Rahmen von Neuerschließungen, Umbauprojekten sowie im Zuge der hier dargestellten Angebotskonzeption werden neue Haltestellenpositionen vorgesehen (siehe Maßnahme I+V – P1) und somit im weiteren Verlauf projektiert und finanziert. Für diese Haltestellen wird ein pauschaler Kostensatz von rund 30.000 EUR pro Halteposition angenommen, konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden.

Auch für den barrierefreien Ausbau von bestehenden Haltestellen entsprechend Maßnahme I+V – M3 wird ein pauschaler Kostensatz von rund 30.000 EUR pro Halteposition angenommen, konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen ist dabei förderfähig.

9 Linienbündelungskonzept

Hinweis

Das im Folgenden aufgezeigte Linienbündelungskonzept inkl. der Festlegung der Linienbündel referenziert auf das Fahrplanangebot im Status quo (Stand Dezember 2020). Die Planungen, wie sie unter anderem hier im Maßnahmenkonzept dargestellt sind werden somit erst einmal ausgeklammert. Maßgebliche Änderungen, die aus dem Maßnahmenkonzept oder durch das ÖPNV-Konzept Nord begründet sind, werden in der nachfolgenden Tabelle 42: Änderungen ÖPNV-Linien gemäß ÖPNV-Konzept Nord zusammengefasst. In den nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Linienbündel (Kapitel 9.4) werden Linien mit zukünftig geplanter Änderung mit einem Vermerk (*) versehen.

Tabelle 42: Änderungen ÖPNV-Linien gemäß ÖPNV-Konzept Nord

Status Quo			Planung		
Linie	von	nach	Linie	Von	nach
437 (ehem. Linie 7)	Vallendar	Höhr-Grenzhausen	431	Vallendar	Höhr-Grenzhausen
			437	Ransbach-Baumbach	Caan
115 (Teil der Linie 415)	Montabaur	Hachenburg	410	Montabaur	Hachenburg
116	Montabaur	Bad Marienberg über Westerburg	470	Westerburg	Bad Marienburg
		Rennerod über Westerburg	480	Westerburg	Krombach-Talsperre über Rennerod
455	Bad Marienberg	Daaden	440	Bad Marienberg	Unnau-Korb
270	Betzdorf	Hachenburg	270	Betzdorf	Hachenburg
270 SF	Malberg	Hachenburg			
116	Montabaur	Westerburg	460 (inkl. 466 Regioradler)	Koblenz	Westerburg (Stadtmitte)
460	Koblenz	Montabaur			
481	Westerburg	Montabaur	475	Langenhahn	Montabaur
			490	Herschbach	Montabaur
			491	Herschbach	Hadamar ⁴⁷

⁴⁷ Ggf. zukünftig auch Verlängerung nach Elz und Limburg denkbar

			492	Herschbach	Hadamar
			LM-11 ⁴⁸	Salz	Limburg
485	Koblenz	Wirges über Höhr-Grenzhausen	430 (150)	Koblenz	Montabaur über Höhr-Grenzhausen/Wirges
462	Höhr-Grenzhausen	Montabaur			

9.1 Kriterien für die Festlegung von Linienbündel im Westerwaldkreis

Das wesentliche Ziel der Linienbündelung ist allgemein, das Herausbrechen wirtschaftlich ertragsstarker Linien aus dem verkehrlichen Gesamtzusammenhang eines definierten Raumes zu verhindern. Die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen und bestmöglichen ÖPNV-Angebots zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit geht mit diesem Ansatz einher. Mit der Linienbündelung im Landkreis Westerwald soll darüber hinaus eine optimale Verkehrsintegration gesichert werden, die sich z. B. in aufeinander abgestimmten Bedienungsangeboten widerspiegelt.

Für die Festlegung der Linienbündel (auch Teilnetze genannt) werden grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen:

- Räumliche und verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, z. B. im Schul- oder Jedermannverkehr),
- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich wirtschaftlich sinnvoller verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien),
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.

Bei der Erarbeitung des Linienbündelungskonzeptes wird folgenden Sachverhalten Rechnung getragen:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung, die Ausrichtung der Verkehre auf die wichtigen zentralen Orte, die hierfür definierten Verkehrskorridore sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen. Bezug zur zentralörtlichen Gliederung insbesondere in Bezug zum
 - Mittelzentrum Montabaur,
 - zum Mittelzentrum Hachenburg,

⁴⁸ Etwaige Planungen sind eng mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) abzustimmen

- zum Mittelzentrum Höhr-Grenzhausen,
 - zum Mittelzentrum Westerburg,
 - zum Mittelzentrum Wirges,
 - zum Grundzentrum Bad Marienberg,
 - zum Grundzentrum Selters,
 - zum Grundzentrum Ransbach-Baumbach,
 - zum Grundzentrum Rennerod sowie
 - zum Grundzentrum Wallmerod.
- Schuleinzugsbereiche insbesondere der relevanten weiterführenden Schulstandorte im Westerwaldkreis:
 - Bad Marienberg, Dernbach, Hachenburg, Höhr-Grenzhausen, Marienstatt, Nentershausen, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Salz, Selters, Westerburg, Wirges
 - zahlreiche Schulverkehre in Ausrichtung auf die Kreisstadt Montabaur
 - Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien spielen eine relevante Rolle:
 - Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) sollten in einem Teilnetz zusammen gebündelt werden, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch der betrieblichen Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt).
 - Bei langlaufenden Linien sollte der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend sein für die Zuordnung zu einem Teilnetz, ggf. werden solche Linien aber auch in einem eigenen Teilnetz abgebildet.
 - Linien mit starker Ausrichtung auf den Schulverkehr weisen häufig nur Fahrten zu den Schulanfangs- und -endzeiten auf. Die im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge können daher im Tagesverlauf teilweise auch auf anderen Linien eingesetzt werden. Daher können mögliche betriebliche Verknüpfungen für die Bildung einer effizienten Fahrpersonal- sowie Fahrzeugeinsatzplanung sinnvoll sein, die bei der Linienbündelung berücksichtigt werden sollten.
 - Ein Linienbündel sollte mindestens über einen verkehrlichen Verknüpfungspunkt (oder ggf. auch über mehrere Verknüpfungspunkte) verfügen, an dem eine betriebliche Verknüpfung über mehrere Linien eines Teilnetzes möglich wäre.
 - Ebenso sind die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Linien von entscheidender Bedeutung für den Aufgabenträger. Aus diesem Grund liegt bei der Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel das Augenmerk auf einem Mix aus wirtschaftlich erfolgreichen und weniger nachgefragten Linien, damit der Aufgabenträger nicht nur den Ausgleich für besonders defizitäre Verkehre übernehmen muss.
 - Zu berücksichtigen ist ferner die Ausrichtung der Umsetzungszeitpunkte einer Linienbündelung und damit der Genehmigungslaufzeiten auf mehrere Jahre, um Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, entsprechende eigenwirtschaftliche Anträge auch auf mehrere Linienbündel

abgeben zu können, und den Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, Vorabbekanntmachungen und mögliche Vergabeverfahren mit einem genügend langen Vorbereitungszeiträumen durchführen zu können.

- Gegebenenfalls können einzelne Verkehre im Konzept unberücksichtigt bleiben bzw. weiterhin als Einzellinien betrachtet werden, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. nur am Rande des Untersuchungsraumes verkehrt, einen touristischen Schwerpunkt hat oder aber aufgrund des Bedienungsangebotes und/ oder Betriebsdurchführung (wie z. B. bei bedarfsgesteuerten Verkehren) keinen Bezug zum übrigen Linienverkehr bzw. keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen.

9.2 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und Bündelung der Linienkonzession

Die Konzessionen werden zurzeit für einzelne Linien vergeben, sodass zurzeit etwa 60 Konzessionen im Westerwaldkreis bestehen. Mit einer Bündelung der Liniengenehmigungen und damit der Genehmigungslaufzeiten können verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Verbesserungen in einem Verkehrsraum gebündelt zu einem Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden. Hierdurch kann der Organisationsaufwand verringert werden, der bei einer Vielzahl unterschiedlicher Genehmigungslaufzeiten besteht.

Aus genannten Gründen ist eine Anpassung und Bündelung der Konzessionslaufzeiten erforderlich. Da jedoch Linien mit bereits bestehenden einheitlichen Konzessionslaufzeiten nicht zwangsweise in einem räumlichen und / oder wirtschaftlichen Zusammenhang stehen, ist hier ein Konsens mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen zu suchen, sodass für alle Linien eines Bündels eine Regelung gefunden werden kann. Hierzu bestehen im Einzelfall im Einvernehmen mit dem Betreiber zwei Möglichkeiten:

- einmalige Verlängerung der Konzession mit verkürzter Laufzeit bis zu einem gemeinsamen Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels
- sowie in Ausnahmefällen eine einmalige Verkürzung der bereits erteilten Konzession auf einen gemeinsamen Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels (Entbindungsverfahren (in Einvernehmen mit dem betreibenden Verkehrsunternehmen))

Die Möglichkeiten eines Entbindungsverfahrens sind rechtzeitig mit der Genehmigungsbehörde zu erörtern und abzustimmen.

9.3 Festlegung der zu bündelnden Verkehre

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das sind alle Linien, die ausschließlich im Westerwaldkreis verkehren sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien.

Die nachfolgend dargestellten **grenzüberschreitenden Linien** in benachbarte Landkreise werden wie folgt bei der Linienbündelung berücksichtigt (siehe Tabelle 43 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Auch wenn einzelne Linien nicht im Linienbündelungskonzept des Westerwaldkreises berücksichtigt werden sollen, hat dies keine Auswirkungen auf die Zuständigkeit des Aufgabenträgers für die Nahverkehrsplanung dieser Linie in seinem Gebiet. Umgekehrt trifft dies auch auf die Linienabschnitte in benachbarten Gebietskörperschaften zu.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Linienbezeichnungen gemäß dem Fahrplanstand November 2020 aufgelistet. Vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Planungen zum ÖPNV-Konzept Nord des Zweckverband SPNV-Nord und des Landes Rheinland-Pfalz und den damit verbundenen Änderungen in der Liniennummerierung, respektive der teilweise bestehenden Änderung der Linienführungen werden die davon maßgeblich tangierten Linien in der nachfolgenden Tabelle mit einem Vermerk (*) versehen.

Tabelle 43: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien (Fahrplanstand Dezember 2020)

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft	Erörterung	Bündelung durch Linienbündelung WW
LM-11	Limburg/ Hadamar – Hundsangen	LK Limburg-Weilburg	Zugehörigkeit zum Linienbündel LLW – Westerwald 1	Nein
LM-15	Rennerod – Limburg	LK Limburg-Weilburg	Zugehörigkeit zum Linienbündel B-49	Nein
N11	Koblenz – Montabaur	Stadt Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
123	Altenkirchen – Borod – Altenkirchen	LK Altenkirchen	Zugehörigkeit zum Linienbündel Altenkirchen	Nein
124	Altenkirchen – Rodenbach – Altenkirchen	LK Altenkirchen	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Landkreises Altenkirchen	Nein
144	Elgert – Puderbach	Lk Neuwied	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Landkreises Neuwied	Nein
160 A	Hachenburg - Koblenz	LK Neuwied/ Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Landkreises Neuwied	Nein
180	Hanroth – Dierdorf	LK Neuwied	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Landkreises Neuwied	Nein
270*	Hachenburg – Betzdorf	LK Betzdorf-Gebhardshain	Zugehörigkeit zum Linienbündel Gebhardshain/ Daaden	Nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft	Erörterung	Bündelung durch Linienbündelung WW
273	Marienstatt – Kirchen	LK Betzdorf-Gebhardshain	Zugehörigkeit zum Linienbündel Gebhardshain/Daaden	Nein
281	Limburg – Wilsenroth/Salz	LK Limburg-Weilburg	Zugehörigkeit zum Linienbündel LLW-Westerwald 1	Nein
319	Koblenz – Höhr-Grenzhausen	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
382	Vallendar - Arzbach	LK Mayen-Koblenz	Zugehörigkeit zum Linienbündel Rechte Rheinseite	Nein
408	Borod – Hachenburg/Altenkirchen	LK Altenkirchen	Zugehörigkeit zum Linienbündel Altenkirchen	Nein
410	Wissen - Hachenburg	LK Altenkirchen	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
437 (ehem. Linie 7)	Vallendarf – Höhr-Grenzhausen	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
440	Heiligenroth – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch VG beauftragt)	Nein
441	Görgeshausen – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch VG beauftragt)	Nein
442	Heilberscheid – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch VG beauftragt)	Nein
443	Hübingen – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch VG beauftragt)	Nein
444	Welschneudorf – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch VG beauftragt)	Nein
445	Horressen – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch VG beauftragt)	Nein
446	Montabaur – Augst	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch VG beauftragt)	Nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft	Erörterung	Bündelung durch Linienbündelung WW
447	Stadtgebiet Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch VG beauftragt)	Nein
455	Bad Marienberg – Daaden	LK Altenkirchen	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
456	Nassau/Bad Ems – Montabaur	LK Rhein-Lahn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
458	Laurenburg – Montabaur	LK Rhein-Lahn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
460*	Koblenz – Montabaur	Stadt Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
464	Dierdorf - Montabaur	LK Neuwied	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
465	Vallendar – Höhr-Grenzhausen	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
481*	Westerburg – Montabaur	LK Limburg-Weilburg	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
485*	Koblenz – Siershahn	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
520	Rennerod - Herborn	LK Lahn-Dill	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Lahn-Dill-Kreises	Nein
521	Rennerod – Herborn	LK Lahn-Dill	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Lahn-Dill-Kreises	Nein
557	Bad Ems - Eitelborn	LK Rhein-Lahn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Rhein-Lahn-Kreises	Nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft	Erörterung	Bündelung durch Linienbündelung WW
575	Nentershausen – Diez	LK Rhein-Lahn	Zugehörigkeit zum Linienbündel Diez	Nein
960	Mörlen/ Dreisbach – Bad Marienberg	LK Altenkirchen	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
966 ⁴⁹	Nauort – SZ Bendorf	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
970	Deesen - Vallendar	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja

9.4 Festlegung der Linienbündel im Landkreis Westerwald

Anhand der genannten Kriterien für die Linienbündelung im Landkreis Westerwald werden die im Folgenden dargestellten Linienbündel festgelegt (siehe Karte 17 + Karte 18 im Kartenband). Die maßgebliche Begründung für das jeweilige Linienbündel wird jeweils zusammengefasst vorangestellt. Die Linienbezeichnungen in der nachfolgenden Festlegung der Linienbündel entsprechen dem Fahrplanstand Dezember 2020. Die neuen Linienbezeichnungen der Linien sind der Tabelle 42 im Kapitel 9 zu entnehmen bzw. werden in Klammern geschrieben hinzugefügt.

9.4.1 Linienbündel „Hachenburg“

Linienbündel „Hachenburg“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Im Linienbündel „Hachenburg“ sind die Linien gebündelt, die im Wesentlichen die Verbandsgemeinde Hachenburg erschließen und zukünftig ein integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Limburg – Westerburg-Hachenburg/ Altenkirchen sowie für den Grundkorridor Selters – Hachenburg aufweisen sollen. Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf das Mittelzentrum Hachenburg sowie auf die Schulstandorte in Hachenburg und Marienstatt
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 200.000 Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am:

49 Ausschließliche Berücksichtigung der Teilstrecke Nauort – Schulzentrum Benzdorf im Linienbündelungskonzept Westerwaldkreis

Linienbündel „Hachenburg“		
	Hachenburg Markt bzw. Hachenburg Bahnhof, Hattert Bahnhof	
Hinweis	<p>Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz soll auf der Relation der Linie 270 sowie auf der zukünftigen Linie 410 (heutige Linie 115 bzw. 415) ein Stundentakt mit zusätzlichen Verstärkerfahrten Mo-Fr in der HVZ; in der NVZ/SVZ sowie an den Wochenenden ein Zweistundentakt eingerichtet werden.</p> <p>Zukünftig ggf. Entflechtungen von bestehenden Linien sowie Einrichtung zusätzlicher Linie als Verstärkerlinien im Schulverkehr.</p>	
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot im Bezug der auf das Mittelzentrum Hachenburg sowie auf die SPNV-Trasse der RB90 zulaufenden Verkehre	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
410	Wissen - Hachenburg	06.06.2028
411	Mörsbach – Hachenburg und zurück	06.06.2028
412	Gehlert – Hachenburg und zurück	06.06.2028
413	Borod – Hachenburg und zurück	31.07.2022
415	Herscbach – Wahlrod – Hattert – Hachenburg/ Marienstatt	08.12.2028
430	Steinebach – Hachenburg und zurück	30.09.2025
431	Hachenburg – Selters	30.09.2025
433	Hachenburg – Alpenrod – Dreifelden und zurück	30.09.2025
Harmonisierungszeitpunkt		10.12.2028

9.4.2 Linienbündel „Selters“

Linienbündel „Selters“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	<p>Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Montabaur - Selters sowie dessen Verlängerung für den Grundkorridor Selters – Hachenburg in Ergänzung zum Grundkorridor Selters – Altenkirchen mit systemrelevanten Verknüpfungspunkt Dierdorf im LK Altenkirchen sowie Berücksichtigung von Linien, welche die Erschließung der VG Selters übernehmen.</p> <p>Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Grund- und Mittelzentren Selters, Wirges, Dernbach und Montabaur sowie auf die Schulstandorte in diesen.</p>
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 670.000 Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am:

	<p>Herschbach (UWW), Brunnen Montabaur, Bahnhof sowie Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz Selters, Markt Siershahn, Bahnhof bzw. Konrad-Adenauer-Platz Wirges, Mitte</p>	
Organisation	<p>Insbesondere für die Linien die Landkreisgrenzen übergreifend verkehren, ist aufgrund beidseitiger Bedarfe eine enge Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Linienangebote vorzusehen.</p>	
Hinweis	<p>Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz sind in dem Teilraum sowohl die Linie 410 (heutige Linie 115 bzw. 415) als auch die Linie 425 (Strecke wird heute durch die Linie 464 angebunden) als regionale bzw. lokale Linien des Hauptnetzes ausgewiesen.</p>	
Begründung	<p>Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot im Bezug der auf die Kreisstadt Montabaur zulaufenden Verkehre mit Verkehrsknotenpunkt RB 29/ ICE-Trasse Köln-Rhein/Main. Weiterentwicklung des Netzes für ein verbessertes ÖPNV-Angebot in der VG Selters (Flächenerschließung).</p>	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
415 im Fahrplan als 115 tituliert (zukünftig 410)	Hachenburg – Selters – Montabaur	08.12.2028
432	SV: Hartenfels – Steinen – Selters	30.09.2025
434	SV: Herschbach – Ewighausen	30.09.2025
435	SV: Ewighausen – Selters	30.09.2025
436	Kindergarten: Ewighausen – Wölferlingen	30.09.2025
461	Dierdorf/Selters – Ransbach - Siershahn	31.07.2026
464 / 471	Dierdorf/Hachenburg – Herschbach – Siershahn – Montabaur	14.09.2028
	Caan – Selters	
958	Mogendorf/Helferskirchen – Wirges	16.05.2024
Harmonisierungszeitpunkt		Genehmigungslaufzeit
		09.12.2028

9.4.3 Linienbündel „Kannenbäckerland“

Linienbündel „Kannenbäckerland“		
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Wirges – Koblenz sowie Berücksichtigung von Linien, die vorrangig die Verbandsgemeinden Ransbach-Baumbach und Höhr-Grenzhausen erschließen. Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Verbandsgemeindesitze sowie das angrenzende Oberzentrum Koblenz sowie die Schulstandorte in Höhr-Grenzhausen, Ransbach-Baumbach sowie Vallendar.	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 1,2 Mio. Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: Höhr-Grenzhausen, Schulzentrum; Neuhäusel, Hauptstraße; Ransbach-Baumbach, Kirche	
Organisation	Insbesondere für die Linien die Landkreisgrenzen übergreifend verkehren, ist aufgrund beidseitiger Bedarfe eine enge Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Linienangebote vorzusehen.	
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Änderung des Linienverlaufs der heutigen Linie 485 (als regionale Hauptlinie 430) zur westlichen Erschließung Vallendars vorgesehen. Ergänzt wird diese durch die lokale Hauptlinie 431, die der heutigen Linie 437 in ihrem Linienverlauf entspricht.	
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot mit Ausrichtung auf das Oberzentrum Koblenz sowie die Verbandsgemeindesitze Höhr-Grenzhausen und Ransbach-Baumbach.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
437 (ehemals Linie 7)	Vallendar – Höhr-Grenzhausen	11.12.2030
319	Siershahn – Haiderbach/Ransbach – Höhr-Grenzhausen – Koblenz/Neuwied	30.04.2024
462	Montabaur – Siershahn – Höhr-Grenzhausen – Bendorf	14.12.2028
465	Neuhäusel/ Vallendar – Hilscheid – Höhr-Grenzhausen	31.12.2021
472	SV: Freirachdorf – Ransbach-Baumbach	08.12.2028
485 (zukünftig 430)	Koblenz – Weitersburg – Höhr-Grenzhausen – Wirges – Siershahn (– Montabaur)	09.12.2028
964	Oberhaid/ Nauort – Ransbach – Baumbach	31.07.2026
968	Hundsdorf – Höhr-Grenzhausen	15.05.2024
970	Deesen – Vallendar	11.12.2021

Linienbündel „Kannenbäckerland“	
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit	15.12.2028 ⁵⁰

9.4.4 Linienbündel „Südlicher Westerwald“

Linienbündel „Südlicher Westerwald“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	<p>Im Linienbündel „Südlicher Westerwald“ sind die Linien gebündelt, die im Wesentlichen den südlichen Teilraum der Verbandsgemeinde Montabaur erschließen.</p> <p>Zusätzlich Berücksichtigung eines integrierten, aufeinander abgestimmten Bedienungsangebots mit Ausrichtung zur Kreisstadt Montabaur sowie zum Hauptkorridor Montabaur-Koblenz</p> <p>Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Kreisstadt Montabaur mit SPNV- und ICE-Halt.</p>
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 780.000 Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	<p>Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am:</p> <p>Montabaur, Bahnhof sowie Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz</p> <p>Neuhäusel, Hauptstraße</p>
Organisation	Insbesondere für die Linien die Landkreisgrenzen übergreifend verkehren, ist aufgrund beidseitiger Bedarfe eine enge Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Linienangebote vorzusehen.
Hinweis	<p>Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Ausweitung bzw. Stärkung des Bedienungsangebotes der heutigen Linie 460 als regionale Linie des Hauptnetzes insbesondere unter dem Hintergrund der Ausrichtung an das benachbarte Oberzentrum Koblenz. Die Ortschaft Simmern wird zukünftig durch die neu eingeführten lokalen Ergänzungslinien 461, 462 und 463 (2. Ordnung) bedient.</p> <p><u>Funktion/Begründung der Linie 460:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schnelle Verknüpfung der Oberwesterwald-, Unterwesterwald- und ICE-Strecke mit dem Eisenbahnknoten Koblenz • Einbindung des Stadtgebiets Westerburg in den Verlauf der Linie 460 • Einbindung in den 30er-Umsteigeknoten der RB 90 am Bf Westerburg (Anschlüsse von/nach Limburg sowie Altenkirchen/Siegen) <p>Einbindung in den 00er-Umsteigeknoten Koblenz Hbf (dadurch sehr gute Anschlüsse von/nach Bingen/Mainz, Trier/Saarbrücken/Luxemburg, Köln/Bonn)</p>
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot mit Zulauf zur Kreisstadt Montabaur.

50 gestufte Inbetriebnahme des Bündels, die Linie 437 wird in 2030 dem Bündel hinzugefügt

Linienbündel „Südlicher Westerwald“		
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
116 A (zukünftig 460 inkl. 466 Regioradler))	Koblenz – Montabaur – Westerburg-Stadt	16.02.2024
454	Cramberg – Holzappel – Nenterhausen	31.05.2024
456	Nassau/ Bad Ems – Welschneudorf – Montabaur	31.05.2024
458	Laurenburg – Montabaur	31.05.2024
459	Montabaur – Elgendorf – Heiligenroth	31.05.2024
460	Koblenz – Montabaur	16.02.2024
963	Hübingen/ Dies – Montabaur	31.05.2024
N11	Montabaur – Simmern – Eitelborn – Montabaur	nicht eigenständig konzessioniert
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		01.06.2024

9.4.5 Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“

Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Im Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“ sind die Linien gebündelt, die abseits der SPNV-Trasse die aneinandergrenzenden Teilräume der Verbandsgemeinden Montabaur und Wallmerod erschließen. Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Schulstandorte in Nentershausen und Montabaur.
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 160.000 Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: Meudt, Meudt-Eisen Montabaur, Bahnhof Wallmerod, Volksbank
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Entflechtung der heutigen Linie 481 vorgesehen sowie damit verbunden die zukünftige Einrichtung von zusätzlichen Verstärkerfahrten im Schulverkehr. Zukünftig Verlängerung der Linie LM-11 bis Salz über Steinfrenz, Wallmerod und Bilkheim angedacht (Mo-Fr T120 + Verstärkerfahrten).
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot im Bezug der auf die Kreisstadt Montabaur mit Verkehrsknotenpunkt RB 29/ ICE-Trasse Köln-Rhein/Main.

Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“		
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
450	Montabaur – Nentershausen – Diez – Limburg	31.05.2024
453	Linie Gelbachtal	31.05.2024
995	Ettersdorf – Montabaur	31.05.2024
996	Großholbach – Girod	31.05.2024
997	Boden/ Heiligenroth – Nentershausen	31.05.2024
998	Boden – Ruppach-Goldhausen	31.05.2024
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		01.06.2024

9.4.6 Linienbündel „Östlicher Westerwald“

Linienbündel „Östlicher Westerwald“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	<p>Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Montabaur – Westerburg sowie Teilkorridor Westerburg - Hachenburg sowie für die Grundkorridore Meudt - Niederhadamar</p> <p>Im Linienbündel „Östlicher Westerwald“ zudem Berücksichtigung der Linien, die die Verbandsgemeinden Westerburg, Wirges und Wallmerod erschließen (Mix aus Linien im Schulverkehr sowie im Jedermannverkehr)</p> <p>Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Verwaltungssitze der Verbandsgemeinden sowie den Schulstandorten in Bad Marienberg, Westerburg, Salz und Montabaur.</p>
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 450.000 Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	<p>Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am:</p> <p>Bad Marienberg, Neuer Weg</p> <p>Langenhahn, Bahnhof</p> <p>Meudt, Meudt-Eisen</p> <p>Montabaur, Bahnhof</p> <p>Nistertal/ Bad Marienberg, Bahnhof</p> <p>Westerburg, Bahnhof</p>
Organisation	siehe Hinweis *
Hinweis	<p>Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Entflechtung der heutigen Linie 116 vorgesehen, wobei diese in zwei regionale Hauptlinien (Linie 470 sowie Linie 480) aufgeteilt wird. Die Strecke der heutigen Linie 480 soll zukünftig durch die verlängerte regionale Hauptlinie 460 bedient werden.</p>

Linienbündel „Östlicher Westerwald“		
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot in Bezug auf die östliche Tangentialverbindung mit Ausrichtung zur Kreisstadt Montabaur sowie zum Mittelzentrum Westerburg.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
463* ¹	Montabaur – Bad Marienberg	11.05.2024
480* ¹	Rehe – Westerburg – Montabaur	31.05.2024
481*	Montabaur – Westerburg	27.12.2028*
959*	Arnshöfen/ Niederahr – Wallmerod	03.08.2026*
973*	Salz/ Wallmerod – Rothenbach	04.08.2026*
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		01.06.2024

*Aufgrund des Betriebsbeginns der regionalen Hauptlinie 460 im August 2024 und um ein geschlossenes Konzept für das östliche und südliche Kreisgebiet umsetzen zu können, wird der Harmonisierungszeitpunkt für das Linienbündel Östlicher Westerwald, trotz der hier mit Sternchen gekennzeichneten Genehmigungslaufzeiten die noch über den geplanten Harmonisierungszeitpunkt hinauslaufen, für den 01.06.2024 festgesetzt. Von Seiten des betroffenen Verkehrsunternehmens wurde die Bereitschaft signalisiert, sich vorzeitig von der Betriebspflicht entbinden zu lassen, um entsprechende verkehrliche und organisatorische Vorteile realisieren zu können. Sollte dies widerwartend nicht realisiert werden können, werden die hier gekennzeichneten Linien aus dem Linienbündel herausgenommen und eine eigenständige Vergabe durchgeführt, mit dem Ziel einer zeitlichen Harmonisierung aller hier aufgeführten Linien zu einem späteren Zeitpunkt.

*¹Unter Berücksichtigung der Prüfaufträge zur Entflechtung der Linienverläufe der Linie 463 (L+F-P4) und Linie 480 (L+F-P6) ist bei Umsetzung der Vorhaben eine gesonderte Zuordnung der einzelnen Relationen L 463a und L 480a zum Linienbündel „Östlicher Westerwald“ sowie der Relationen L 463b und L480b zum Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“ ggf. vorzusehen.

9.4.7 Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“

Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Montabaur – Westerburg sowie Teilkorridor Westerburg - Hachenburg sowie für die Grundkorridore Westerburg – Rennerod, Rennerod – Rehe - Herborn, Rennerod – Burbach, Bad Marienberg – Hachenburg sowie Höhn-Bad Marienberg – Betzdorf/Daaden. Im Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“ zudem Berücksichtigung der Linien, die die Verbandsgemeinden Bad Marienberg, Rennerod und Westerburg erschließen (Mix aus Linien im Schulverkehr sowie im Jedermannverkehr) Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Verwaltungssitze der Verbandsgemeinden sowie den Schulstandorten in Bad Marienberg, Rennerod, Salz, Westerburg.
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 1,3 Mio. Linienkilometer pro Jahr

Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“		
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: Bad Marienberg, Neuer Weg Höhn, Marktplatz Langenhahn, Bahnhof Rennerod, Busbahnhof Unnau-Korb, Bahnhof Westerburg, Bahnhof	
Organisation	Das Maßnahmenkonzept des NVP sieht die Überprüfung zur Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Rennerod und Burbach vor. Insbesondere für die Linien die Landkreisgrenzen übergreifend verkehren, ist aufgrund beidseitiger Bedarfe eine enge Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Linienangebote vorzusehen. Für die ebenfalls im Teilraum verkehrenden Linie 481 und Linie 973 erfolgt aufgrund der derzeit bestehenden Konzessionslaufzeiten eine eigenständige Vergabe. In Folge dessen kann für das Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“ ein geeigneter Harmonisierungszeitpunkt der Genehmigungslaufzeiten geschaffen werden.	
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Entflechtung der heutigen Linie 116 vorgesehen, wobei diese in zwei regionale Hauptlinien (Linie 470 sowie Linie 480) aufgeteilt wird. Die Strecke der heutigen Linie 480 soll zukünftig durch die verlängerte regionale Hauptlinie 460 bedient werden.	
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot in Bezug auf die östliche Tangentialverbindung mit Ausrichtung zur Kreisstadt Montabaur sowie zum Mittelzentrum Westerburg.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
116 (zukünftig 470/ 480 ⁵¹)	Montabaur – Westerburg	16.02.2024
455	Bad Marienberg – Daaden	31.05.2024
957*	Neustadt/ Irmtraut – Rennerod	11.11.2025*
960	Mörlen/ Dreisbach – Bad Marienberg	31.05.2024
962	Bad Marienberg – Nistertal – Marienstatt	31.05.2024
965	Höhn/ Brandscheid – Westerburg	31.05.2024
971	Willingen – Rennerod	31.05.2024
972	Zehnhausen – Nister-Möhrendorf	31.05.2024
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		01.06.2024

51 Zukünftige Linien 470/480 sind in Westerburg planerisch mit der künftigen Linie 460 zu verknüpfen

*Aufgrund des Betriebsbeginns der regionalen Hauptlinie 460 im August 2024 und um ein geschlossenes Konzept für das östliche und südliche Kreisgebiet umsetzen zu können, wird der Harmonisierungszeitpunkt für das Linienbündel Nordöstlicher Westerwald, trotz der hier mit Sternchen gekennzeichneten Genehmigungslaufzeiten die noch über den geplanten Harmonisierungszeitpunkt hinauslaufen, für den 01.06.2024 festgesetzt. Von Seiten des betroffenen Verkehrsunternehmens wurde die Bereitschaft signalisiert, sich vorzeitig von der Betriebspflicht entbinden zu lassen, um entsprechende verkehrliche und organisatorische Vorteile realisieren zu können. Sollte dies widerwartend nicht realisiert werden können, werden die hier gekennzeichnete Linie aus dem Linienbündel herausgenommen.

10 Anhang

Anhang 1: Linienangebot im Landkreis Westerwald (Fahrplanstand 2019)

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
Linien des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM)				
7	Vallendar – Höhr-Grenzhausen	T 30 HVZ T60 NVZ	T60	T60
115	Hachenburg – Selters - Montabaur	~ T120	-	-
116	Koblenz – Montabaur – Westerburg – Rennerod/ Bad Marienberg	<u>Koblenz – Montabaur</u> ca. stündlich <u>Montabaur – Rennerod</u> ca. T120 <u>Westerburg – Bad Marienberg</u> ca. T120	Koblenz – Montabaur ca. stündlich mit Lücken Montabaur – Rennerod T180 Westerburg – Bad Marienberg T180	Koblenz – Montabaur ca. T120 Montabaur – Rennerod 4 Fahrten pro Richtung Westerburg – Bad Marienberg 4 Fahrten pro Richtung
123	Altenkirchen – Rodenbach – Borod – Altenkirchen	ca. T120 plus Schulfahrten	ca. T120	3 Fahrten pro Richtung
124	Altenkirchen – Borod – Rodenbach - Altenkirchen	überwiegend Schulfahrten <u>Altenkirchen – Rodenbach</u> 1 Fahrt <u>Berod – Altenkirchen</u> 1 Fahrt	-	-
144	(Dierdorf-) Elgert – Oberdreis – Puderbach	viele Schulfahrten Hin 2 Fahrten, Rück 4 Fahrten	2 Fahrten pro Richtung	-

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
160	Hachenburg – Marienhausen – Dierdorf – Koblenz	3 Fahrten plus Schulfahrt	-	-
180	Hanroth – Woldert – Oberdreis – Dierdorf	Schulfahrten	-	-
181	Westerburg – Höhr-Grenzhausen	Ausbildungsfahrten	-	-
270	Hachenburg – Malberg – Elkenroth – Steineroth – Betzdorf	T60 mit Lücken plus Schulfahrten	T120	T120
273	Marienstatt – Dickendorf – Betzdorf – Kirchen	Schulfahrten	-	-
319	Siershahn – Haiderbach/ Ransbach – Höhr-Grenzhausen – Koblenz/ Neuwied	Hin 7 Fahrten, Rück 2 Fahrten <u>Höhr – Engers</u> Hin 2 Fahrten, Rück 1 Fahrt <u>Höhr – Sayn</u> 1 Fahrt <u>Engers – Koblenz</u> 1 Fahrt <u>Stromberg – Koblenz</u> 1 Fahrt	1 Fahrt	-
382	Vallendar Mallendarer Berg – Neuhäusel – Arzbach	Schulfahrten	-	-
408	Borod – Hattert – Hachenburg/ Altenkirchen	3 Fahrten pro Richtung plus Schulfahrten	-	-
410	Wissen – Hachenburg	<u>Kroppach – Hachenburg</u> 2 Fahrten pro Richtung	-	-

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
		plus Schulfahrten		
411	Mörsbach – Hachenburg	Schulfahrten	-	-
412	Gehlert – Hachenburg	Schulfahrten	-	-
413	Borod – Hachenburg	Schulfahrten	-	-
415	Herschbach – Walrod – Hattert – Hachenburg/ Marienstatt	<u>Hütte – Hachenburg</u> 3 Fahrten pro Richtung plus Schulfahrten	-	-
430	Steinebach – Hachenburg	3 Fahrten plus Schulfahrten	-	-
431	Hachenburg – Selters	Hin 1 Fahrt, Rück 2 Fahrten	-	-
432	Hartenfels – Steinen – Selters	Schulverkehr	-	-
433	Hachenburg – Alpenrod – Dreifelden	4 Fahrten plus Kindergartenfahrten	-	-
434	Ewighausen – Herschbach	Schulverkehr	-	-
435	Ewighausen – Selters	Schulverkehr	-	-
436	Ewighausen – Wölferlingen	Kindergartenfahrten		
440 (AST)	Heiligenroth – Boden – Montabaur	Hin 1 Fahrt, Rück 2 Fahrten	Hin 3 Fahrten, Rück 5 Fahrten	Hin 2 Fahrten, Rück 5 Fahrten
441 (AST)	Görgeshausen – Montabaur	2 Fahrten <u>Niedererbach – Nentershausen</u> Hin 3 Fahrten, Rück 1 Fahrt	Hin 2 Fahrten, Rück 4 Fahrten	Hin 2 Fahrten, Rück 3 Fahrten

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
442 (AST)	Heilberscheid – Montabaur	Hin 2 Fahrten, Rück 3 Fahrten	Hin 3 Fahrten, Rück 5 Fahr- ten	Hin 2 Fahrten, Rück 4 Fahr- ten
443 (AST)	Hübingen – Montabaur	Hin 1 Fahrt, Rück 2 Fahrten <u>Hübingen – Wel- schneudorf</u> 3 Fahrten pro Rich- tung	Hin 3 Fahrten, Rück 5 Fahr- ten	Hin 2 Fahrten, Rück 4 Fahr- ten
444 (AST)	Welschneudorf - Montabaur	<u>Montabaur – Wel- schneudorf</u> 2 Fahrten	Hin 3 Fahrten, Rück 5 Fahr- ten	Hin 2 Fahrten, Rück 4 Fahr- ten
445 (AST)	Horressen – Eschelbach – Montabaur	<u>Montabaur – Hor- ressen</u> 2 Fahrten	Hin 3 Fahrten, Rück 5 Fahr- ten	Hin 2 Fahrten, Rück 4 Fahr- ten
446 (AST)	Montabaur – Augst	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
447 (AST)	Stadtgebiet Montabaur	10 Fahrten (ca. stündlich 1 Fahrt)	-	-
450	Montabaur – Nentershausen – Diez - Limburg	überwiegend Schulfahrten Hin 1 Fahrt, Rück 4 Fahrten <u>Guckheim – Lim- burg</u> 1 Fahrt pro Rich- tung <u>Wallmerod – Lim- burg</u> 1 Fahrt pro Rich- tung	-	-

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
		<u>Nentershausen – Montabaur</u> 1 Fahrt		
453	Linie Gelbachtal: Montabaur – Ettersdorf – Nentershausen – Montabaur	überwiegend Schulfahrten 2 Fahrten <u>Ettersdorf – Montabaur</u> 1 Fahrt	-	-
455	Bad Marienberg – Daaden	Hin 3 Fahrten, Rück 2 Fahrten <u>Bad Marienberg – Friedewald</u> 1 Fahrt pro Richtung plus Schulfahrten	-	-
456	Nassau/ Bad Ems – Welschneudorf – Montabaur	<u>Nassau – Montabaur</u> 1 Fahrt pro Richtung <u>Bad Ems - Montabaur</u> Hin 6 Fahrten, Rück 3 Fahrten, <u>Welschneudorf – Montabaur</u> Hin 1 Fahrt, Rück 2 Fahrten plus Schulfahrten	-	-
458	Laurenburg – Montabaur	1 Fahrt <u>Hübingen – Montabaur</u> Hin 3 Fahrten, Rück 4 Fahrten	-	-

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
		<u>Montabaur – Holzappel</u> 1 Fahrt pro Richtung plus Schulfahrten		
459	Montabaur – Elgendorf – Heiligenroth Industriegebiet	Hin 4 Fahrten, Rück 5 Fahrten plus Schulfahrten	-	-
460	Koblenz – Montabaur	ca. stündlich mit Lücken plus Schulfahrten	ca. stündlich (Lücke vormittags)	ca. T120
461	Siershahn/ Dierdorf/ Selters – Haiderbach – Höhr-Grenzhausen	<u>Siershahn – Grenzhausen</u> 3 Fahrten pro Richtung <u>Selters – Ransbach</u> Hin 1 Fahrt, Rück 3 Fahrten <u>Marienrachdorf – Ransbach</u> 1 Fahrt <u>Dierdorf – Ransbach</u> 1 Fahrt plus Schulverkehr	-	-
462	Montabaur – Siershahn – Höhr-Grenzhausen – Bendorf	1 Fahrt pro Richtung viele Schulfahrten <u>Montabaur – Höhr-Grenzhausen</u> T60 <u>Höhr-Grenzhausen – Bendorf</u>	T120 (Siershahn – Höhr-Grenzhausen)	T120 (Siershahn – Höhr-Grenzhausen)

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
		1 Fahrt pro Richtung		
463	Montabaur – Bad Marienberg – Oberroßbach	überwiegend Schulfahrten <u>Bad Marienberg – Montabaur</u> 2 Fahrten <u>Montabaur – Hel- ferskirchen</u> 2 Fahrten pro Rich- tung	-	-
464	Dierdorf/ Hachenburg – Herschbach – Siershahn – Montabaur	<u>Dierdorf – Selters</u> T60 <u>Herschbach – Mon- tabaur</u> T60 plus Schulfahrten	<u>Dierdorf - Sel- ters</u> T120 <u>Hartenfels – Maxsain</u> T120	<u>Selters – Montabaur</u> 2 Fahrten pro Richtung <u>Herschbach – Montabaur</u> 3 Fahrten pro Richtung
465	Neuhäusel/ Vallendar – Hillscheid – Höhr-Grenzhausen	unvertaktet, Hin 8 Fahrten, Rück 6 Fahrten plus Schulfahrten	-	-
480	Rehe – Westerburg – Montabaur	überwiegend Schulfahrten <u>Rennerod – Monta- baur</u> Hin 6 Fahrten, Rück 7 Fahrten <u>Rehe – Westerburg</u> 1 Fahrt pro Rich- tung	-	-
481	Westerburg – Montabaur	überwiegend Schulfahrten	-	-

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
		<p>Hin 5 Fahrten, Rück 3 Fahrten</p> <p><u>Westerburg – Wallmerod</u> 2 Fahrten pro Richtung</p> <p><u>Obererbach (WW) – Montabaur</u> Hin 3 Fahrten, Rück 4 Fahrten</p> <p><u>Ruppach – Montabaur</u> 1 Fahrt pro Richtung</p>		
483	Hachenburg – Bad Marienberg – Rennerod/ Westerburg	<p>überwiegend Schulfahrten</p> <p><u>Hachenburg – Rennerod</u> 1 Fahrt pro Richtung</p> <p><u>Hachenburg – Westerburg</u> 1 Fahrt</p> <p><u>Hachenburg – Bad Marienberg</u> 2 Fahrten pro Richtung</p> <p><u>Nistertal – Bad Marienberg</u> 2 Fahrten pro Richtung</p> <p><u>Bad Marienberg – Westerburg</u></p>	-	-

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
		Hin: ca. stündlich mit Lücken, Rück 1 Fahrt		
484	Rennerod – Westerburg	4 Fahrten pro Richtung	-	-
485	Koblenz – Weikersburg – Höhr-Grenzhausen – Wirges – Siershahn	<u>Koblenz – Wirges</u> 6 Fahrten pro Richtung <u>Höhr-Grenzhausen – Wirges</u> 2 Fahrten plus Schulfahrten	3 Fahrten pro Richtung (Koblenz – Wirges)	-
957	Neustadt/Irmtraut – Rennerod	Schulfahrten	-	-
958	Mogendorf/ Helferskrichen – Wirges – Dernbach	überwiegend Schulfahrten <u>Moschheim – Ötzingen</u> 1 Fahrt <u>Niedersayn – Ötzingen</u> 1 Fahrt <u>Leuterod – Ötzingen</u> 1 Fahrt	-	-
959	Arnhöfen/ Niederahr – Wallmerod	Schulfahrten	-	-
960	Mörlen/ Dreisbach – Bad Marienberg	Schulfahrten	-	-
962	Bad Marienberg – Nistertal – Marienstatt	Schulfahrten <u>Rennerod – Bad Marienberg</u> 1 Fahrt	-	-

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
963	Hübingen/ Dies – Montabaur	Überwiegend Schulfahrten <u>Ober-/ Niederel- bert – Montabaur</u> 2 Fahrten pro Rich- tung	-	-
964	Oberhald/ Nauort – Ransbach – Baum- bach	Schulfahrten	-	-
965	Höhn/ Brandscheid – Westenburg	Schulfahrten	-	-
966	Nauort – Sayn – Mülhofen – Bendorf Schulzentrum	Schulfahrten	-	-
968	Selters – Haiderbach – Höhr-Grenzhau- sen	Schulfahrten	-	-
970	Deesen – Vallendar	Schulfahrten	-	-
971	Willingen – Rennerod	Schulfahrten	-	-
972	Zehnhausen – Nister-Möhrendorf	Schulfahrten	-	-
973	Salz/ Wallmerod – Rothenbach	Schulfahrten	-	-
995	Ettersdorf – Montabaur	Schulfahrten	-	-
996	Großholbach – Girod	Schulfahrten	-	-
997	Boden/ Heiligenroth – Nentershausen	Schulfahrten	-	-
998	Boden – Ruppach-Goldhausen	Schulfahrten	-	-
N11	Koblenz – Simmern (WW) – Eitelborn – Neuhäusel – Montabaur	1 Fahrt	6 Fahrten	-
Linien des Rhein-Main-Verkehrsverbundes				
LM11	Limburg – Hundsangen	8 Fahrten pro Richtung	3 Fahrten pro Richtung	-

Liniennr.	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
281	Limburg – Hadamar – Wilsenroth/ Salz inkl. Linie LM-13 zwischen Limburg und Hadamar	ca. T60 plus Schul- fahrten	ca. T120 mit Lücke	-
520	Rennerod – Heisterberg – Waldaubach – Hohenroth – Madenmühlen – Driedorf – Roth – Schönbach – Herborn	9 bzw. 10 Fahrten je Richtung plus Schulfahrten	-	-
521	Rennerod – Madenmühlen – Driedorf – Roth – Schönbach – Herborn – Amdorf – Uckersdorf – Burg – Herborn	-	9 bzw. 10 Fahrten je Richtung	9 bzw. 10 Fahrten je Richtung

I Kartenband

**II Synopse (kommentierte Stellungnahmen im Rahmen des
Anhörungsverfahrens zum Entwurf des Nahverkehrsplans)**