

# Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis

## Kurzfassung



Westerwaldkreis



## Inhalt

1. Einleitung .....	2
2. Analyse des vorhandenen ÖPNV-Angebots .....	2
3. Entwicklung des zukünftigen ÖPNV-Angebots.....	4
4. Umsetzung .....	8
4.1 ÖPNV-Betriebskonzept zur Anbindung des ICE-RegioBahnhofes Montabaur.....	8
4.2 Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM).....	14
4.3 Ausschreibung.....	16
4.4 Handlungskonzept.....	17
4.5 Finanzierung.....	21

## 1. Einleitung

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

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

- Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main mit dem **ICE-RegioBahnhof Montabaur**.
- Neuausrichtung und Einbindung der regionalen ÖPNV-Verkehre in das **ICE-Bedienungskonzept**.
- **Ausschreibung des Schienennetzes** im Westerwald und im Lahntal durch den SPNV-Nord.
- Start des **Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM)** zum 01.01.2002 ohne Beitritt des Westerwaldkreises (möglicher, späterer Beitritt).
- Entwurf der **EG-Verordnung 1191neu** durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Trennung von Besteller und Ersteller von ÖPNV-Leistungen; Ausschreibung und Vergabe durch den Aufgabenträger).

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

## 2. Analyse des vorhandenen ÖPNV-Angebots

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

- Bedienungsqualität,
- Fahrplangestaltung,
- Anschlusssicherung,
- Koordination,

- Angebot zu Schwachlastzeiten und
- Tarifsystem

Im Einzelnen lässt sich festhalten:

1. Die bisherige Basisversorgung im Westerwaldkreis konnte in vielen Teilbereichen z.T. erheblich verbessert werden (z.B. durch REGIO-Buslinien, Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV). Allerdings gibt es bezüglich der Linienführung und Bedienungshäufigkeit noch Verbesserungsbedarf.
2. Auf den SPNV-Strecken sind infrastrukturelle Defizite vorhanden. Hierdurch werden geringe Geschwindigkeiten und lange Fahrzeiten verursacht. Die Anzahl der Einsteiger ist an vielen Haltepunkten zu gering.
3. Für den gelegentlichen ÖPNV-Nutzer ist das Angebot trotz Kreisfahrplan unübersichtlich. Die Einrichtung der ÖPNV-Aukunftsstelle beim Westerwald-Gästeservice hat hier den Komfort für den Nutzer erhöht. Dieser Service muss aber noch besser bekannt gemacht werden.
4. Da bis auf die höher frequentierten Verbindungen zur Kreisstadt und zwischen Kreisstadt und Oberzentrum oft nur sehr wenige Fahrgäste befördert werden, könnten auch – soweit vorhanden – kleinere Busse zum Einsatz kommen. Der Einsatz von Fahrzeugen, die der vorhandenen Nachfrage angepasst sind, ist aber wirtschaftlich nur dann möglich, wenn die Betriebsablaufplanung der Verkehrsunternehmen entsprechend koordiniert werden kann, weil alle Unternehmen die größeren Busse ohnehin vorhalten müssen.
5. Um die Basisversorgung im ÖPNV zu gewährleisten, ist wie in analogen ländlichen Räumen üblich, die Nachfrage aus möglichst jeder einzelnen Gemeinde bei der Linienführung berücksichtigt, so dass das bestehende Angebot durch Umwegfahrten und Zeitverluste im Einzelfall für potenzielle Fahrgäste unattraktiv erscheint. Diese Problematik kann aus wirtschaftlichen Gründen durch zusätzliche Direktfahrten nur teilweise gelöst werden.
6. Das hohe Maß der Integration des Schülerverkehrs verbessert zwar die Basisversorgung nicht unerheblich, hat aber u.U. die Folge dass der Beförderung der Schüler im Einzelfall Priorität (in zeitlicher Hinsicht) eingeräumt wird. So können u.U. für den „normalen“ Fahrgast wichtige Haltestellen nicht angefahren werden. Damit wird die Nutzbarkeit dieses Verkehrsangebotes für den "normalen" Fahrgast eingeschränkt.
7. Die Tarife der den Westerwaldkreis berührenden Buslinien haben kein einheitliches Preisniveau. Durch die inzwischen fast zu 90% in Regie der Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft abgewickelten Verkehre und freiwillige

Anpassungen kleinerer Unternehmen gilt im Westerwaldkreis aber faktisch der RMV-Haustarif.

8. Eine einheitliche Haltestellenausstattung und Namensgebung (vor Ort und im Fahrplan) ist nur teilweise vorhanden. Da die Ausstattung der Haltestellen im Wesentlichen Angelegenheit der jeweiligen Ortsgemeinde ist, sind Verbesserungen nur auf freiwilliger Basis möglich. Das gut angenommene Förderprogramm des Kreises zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur hat hier erfolgreich Anreize geschaffen.
9. Der Bedienungsstandard zwischen den Verbandsgemeinden, aber auch innerhalb der einzelnen Verbandsgemeinden ist unterschiedlich. Ebenso unterscheiden sich die Orte aber auch stark hinsichtlich ihres Fahrgastpotentials. Die Einrichtung der REGIO-Buslinien hat hier zu erheblichen Verbesserungen geführt.

### **3. Entwicklung des zukünftigen ÖPNV-Angebots**

#### ***Netzkonzeption***

Entsprechend seiner Raumstrukturen und Verbindungsfunktionen wird das Nahverkehrsnetz des Westerwaldkreises gegliedert in

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

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

Wenn keine geeignete Eisenbahnverbindung zur Verfügung steht, übernimmt diese Aufgabe der regionale Busverkehr (Schienenergänzungsverkehr im Sinne des § 6 Abs. 9 NVG).

Im Sekundärnetz werden die Orte im Umland der Grundzentren mit dem jeweiligen Zentrum verbunden. Dadurch erfolgt gleichzeitig eine Anbindung dieser Orte an das Primärnetz.

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

Verkehrsachse	Linie	Bemerkung
Altenkirchen – Hachenburg – Westerburg – Limburg	SPNV KBS 461	–
Siershahn – Wirges – Montabaur – Limburg	SPNV KBS 629	–
Montabaur – Koblenz	ÖSPV KBS 3116	<b>RegioBus</b>
(Siegen/Herborn – ) Rennerod – Westerburg – Montabaur	ÖSPV KBS 3116	<b>RegioBus</b>
(Siegen – Betzdorf – Daaden –) Bad Marienberg – Westerburg	ÖSPV KBS 4235 und 3116	4235: Daaden – Bad Marienberg; 3116: <b>RegioBus</b>
Montabaur – Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen – Bendorf (– Koblenz/Neuwied)	ÖSPV KBS 6116, 8520, 7/7A	<b>geplante RegioLinie 3100<sup>1)</sup></b> in Abstimmung mit den Linien 6116, 8520 und 7/7A
Montabaur – Selters – Herschbach/ Uww. – Höchstenbach – Hachenburg	ÖSPV	<b>geplante RegioLinie 3115</b> in Abstimmung mit den Linien 8160, 8402 und 6117
Altenkirchen – Puderbach – Dierdorf – Selters – Montabaur		

1) Montabaur – Höhr-Grenzhausen – Bendorf - Neuwied

*Tab. 1: Verkehrsachsen im Primärnetz des Westerwaldkreises*

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

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

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

- die (nur schwach nachgefragte) Verbindung Bad Marienberg – Daaden sowie
- der Anschluss von Wallmerod und Ransbach-Baumbach an eine RegioLinie (aber: das Angebot der Linien 4281 und 6116 besitzt bereits RegioLinien-Qualität).

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

### **Bedienungshäufigkeit - Rahmenangebotsplan**

Die grundsätzliche Bedienung und die Bedienungshäufigkeit eines Ortes ist von der Einwohnerzahl abhängig. Die Grenze der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel liegt bei 250 Einwohnern. Die Mindestbedienungshäufigkeit liegt bei drei Fahrtenpaaren pro Tag.

Eine Forderung nach regelmäßigen Fahrten z.B. im Stundentakt über den ganzen Tag kann unter Berücksichtigung der ländlichen Struktur des Westerwaldkreises nicht als wirtschaftlich umsetzbar angesehen werden. In Abhängigkeit von der Größe des Ortes werden daher Mindest-Qualitätsstufen für die Bedienung definiert.

Grundlage hierfür ist das **Fahrgastpotential** jedes einzelnen Ortes, welches sich zusammensetzt aus der Anzahl der Einwohner sowie der Anzahl der Pkw (Motorisierungsgrad – Pkw/1000 EW). Je weniger Pkw in einem Ort vorhanden sind, desto größer ist die Notwendigkeit, die täglichen Wege auch mit dem ÖPNV zurücklegen zu können. Daraus lässt sich die geforderte ÖPNV-Qualität, ausgedrückt durch die Bedienungshäufigkeit, herleiten. Die Anzahl der Fahrtenpaare, die täglich einen Ort bedienen sollen, sind der folgenden Abbildung zu entnehmen:

<u>Einwohner</u>		<u>Motorisierung</u>	
> 1000 EW		< 500 Pkw/1000 EW	
> 500 EW		< 600 Pkw/1000 EW	
> 250 EW		< 700 Pkw/1000 EW	
bis 250 EW		< 1000 Pkw/1000 EW	

  

<u>ÖPNV-Qualität (LOS)</u>	<u>EW</u>	<u>Mot.</u>	<u>Fahrtenangebot Mo-Fr an Ferientagen</u>
<b>A</b>			16 Fahrtenpaare
<b>B</b>			12 Fahrtenpaare
<b>C</b>			9 Fahrtenpaare
<b>D</b>			6 Fahrtenpaare
<b>E</b>			6 Fahrtenpaare
<b>F</b>			3 Fahrtenpaare
<b>G</b>			0 Fahrtenpaare

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

Auf Basis dieser Qualitätsstufen sowie der ÖPNV-Netzkonzeption wurde ein Rahmenangebotsplan entwickelt, der die Grundlage für die zukünftige Angebotsgestaltung bildet.

In den Unterlagen 5.2 und 5.3 ist der angestrebte Bedienungsstandard für die einzelnen Ortsgemeinden dargestellt. Diese Angebote sind als Ziel zu verstehen und bilden die Grundlage für die Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebots. Insbesondere durch Ausschreibungen und durch die Vergabe von Laufzeitlizenzen wird die Umsetzung des Rahmenangebotsplans angestrebt.

Die Zuordnung des Rahmenangebots zu den bestehenden Buslinien ist in Unterlage 5.4 zusammengestellt. Auf der Basis der Linienlängen und der Bedienungshäufigkeit ergeben sich die Wagen-Kilometer für das Rahmenangebot. Das Rahmenangebot für den Westerwaldkreis einschließlich der angefahrenen benachbarten Zentralen Orte umfasst ca. 4,85 Mio. Wagen-km pro Jahr ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Leistungen im Schülerverkehr auf den Linien 70XX. Das aktuelle Angebot im Fahrplanjahr 2001/2002, welches sich im Laufe der Zeit infolge der Siedlungsentwicklung und des bestehenden Konzessionsrechtes entwickelt hat, beinhaltet eine Leistung von ca. 470.000 Zug-km und 4,1 Mio. Bus-km (sowie zusätzlich ca. 250.000 Bus-km durch Schulbus-Linien).

Betriebsleistung	Westerwaldkreis	Benachbarte Aufgabenträger	Gesamt
	[Wagen-km/Jahr]	[Wagen-km/Jahr]	[Wagen-km/Jahr]
KEVAG	21.000	52.000	73.000
SPNV-Nord Zug	649.000	381.000	1.030.000
SPNV-Nord Bus	718.000	231.000	949.000
Westerwaldkreis	2.269.000	529.000	2.798.000
<b>Gesamt</b>	<b>3.657.000</b>	<b>1.193.000</b>	<b>4.850.000</b>

Tab. 2: Betriebsleistung für das Rahmenangebot Westerwaldkreis

Die Leistungen im Rahmenangebot liegen mit 4,85 Mio. Wagen-km damit um 6 % über den derzeitigen 4,57 Mio. Wagen-km. Die Neuordnung und Verknüpfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes bringt ohne erhebliche Mehrleistungen deutlich mehr Fahrtenhäufigkeit in den einzelnen Orten.

Der Nahverkehrsplan enthält weiterhin Konzepte für

- Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr (Park + Ride; Bike + Ride),
- Verknüpfungspunkte und zentrale Umsteigeanlagen,
- Fahrplangestaltung,
- Taktdichte,
- Anschlussbeziehungen,
- Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung (Anruf-Sammel-Taxi etc.),
- Tarifsysteem,
- Vertriebssysteme/Marketing,



- Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen,
- Beschleunigungsmaßnahmen sowie
- Fahrzeugausstattung.

## 4. Umsetzung

### 4.1 ÖPNV-Betriebskonzept zur Anbindung des ICE-RegioBahnhofes Montabaur

Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main in Verbindung mit dem ICE-RegioBahnhof in Montabaur stellt eine der herausragendsten Rahmenbedingungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis dar.



Abb. 2: ICE-RegioBahnhof, links Empfangsgebäude, rechts ZOB mit Blick vom Empfangsgebäude in Richtung Stadt

Aufgrund der hervorragenden Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV, dem SPNV, dem mIV und der sehr guten städtebaulichen Integration und Innestadtnähe des zukünftigen ICE-RegioBahnhofes in Montabaur ist die Neuausrichtung aller relevanten ÖPNV-Verkehre auf den Regionalbahnhof und den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) eine der Hauptaufgaben dieser Fortschreibung. Hierfür wurde ein ÖPNV-Betriebskonzept erarbeitet. Folgende Zielsetzungen liegen diesem Betriebskonzept zu Grunde:

- Verlagerung und Neugewinnung eines **möglichst großen Fahrgastpotentials** aus der gesamten Region (unter Einbeziehung des Oberzentrums Koblenz),
- **Einbindung der Stadt Montabaur** in das Netz des ÖPNV unter Beachtung der Verkehrsströme des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs,
- Nutzung der vorhandenen und ggf. reaktivierbaren **Schienenstrecken** zur Erschließung des ICE-RegioBahnhofes,

- **Neuausrichtung aller relevanten Linienverkehre**, auch der RegioBusse, auf den ZOB am ICE-RegioBahnhof zur optimalen Verknüpfung des ÖSPV mit dem Schienenfern- und -nahverkehr.

Aus diesen Zielsetzungen ergeben sich Maßnahmen im Bereich SPFV, SPNV, Regionaler Busverkehr und ÖPNV-Marketing.

### **Schienepersonenfernverkehr (SPFV)**

Das neue maßgebliche Ziel für den gesamten ÖPNV im Westerwald wird die Schnittstelle zum Fernverkehr am ICE-RegioBahnhof in Montabaur. Basis hierfür wird der Fernverkehrsfahrplan sein. Danach muss im Prinzip von einem 2-Stunden-Takt mit Verdichtungszügen in der Morgen- und Abendspitze in Montabaur ausgegangen werden. Die ICE-Linien

- 41 Münster – Köln-Deutz – Montabaur – Frankfurt und
- 45 Köln – Montabaur – Wiesbaden – Mainz – Stuttgart

sind in ihrem Angebot derart vorgesehen, dass jeweils vier Fahrten innerhalb eines Zeitfensters von 21 Minuten ankommen und abfahren (1. Abfahrt zur Minute 51 und letzte Abfahrt zur Minute 12). Damit ergeben sich folgende Wartezeiten beim Übergang zu bzw. vom ÖPNV am ICE-RegioBahnhof:

<b>Bus erreicht ICE nach</b>	<i>Wartezeit nach Köln</i>	<i>Wartezeit nach Frankfurt</i>	<i>Wartezeit nach Wiesbaden</i>
Köln	0 min (10)	11 min (21)	1 min (11)
Köln-Deutz	8 min (18)	19 min (29)	9 min (19)
Frankfurt	109 min (119)	0 min (10)	110 min (120)
Wiesbaden	119 min (129)	10 min (20)	0 min (10)

(Zzgl. Fußweg zwischen Busbahnhof und Abfahrtgleis von ca. 5 min und Zeitpuffer Linienbus (wg. Verspätung) von ca. 5 min ⇒ Ankunft Linienbus ca. 10 min vor Abfahrt ICE)

*Tab. 3: Wartezeiten beim Übergang zu bzw. vom regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-RegioBahnhof*

### **Schienepersonennahverkehr (SPNV)**

Die Situation im SPNV ist geprägt durch die derzeit laufende **Ausschreibung von SPNV-Leistungen** im Bereich des **Westerwald und Lahntal**. Die Vergabe erfolgt bis zum 28.12.2002 - also kurz nach Inbetriebnahme der ICE-Strecke.

Der ICE-RegioBahnhof Montabaur ist von der Ausschreibung direkt betroffen und zwar über die Kursbuchstrecken 461 Oberwesterwaldbahn und 629 Unterwesterwaldbahn. Für die Unterwesterwaldbahn Limburg – Montabaur – Siershahn besteht eine Option zur Weiterführung des Personenverkehr auf der so-

genannten Brextalbahn von Siershahn über Grenzau nach Neuwied (keine Direktverbindung nach Koblenz).

Der Rahmenfahrplan sieht ebenfalls einen 2-Stunden-Takt vor, der auf die Abfahrtszeiten der ICE-Züge ausgerichtet ist. Zusätzlich sind Verdichtungen im Schülerverkehr vorgesehen.

Falls die Option, den Betrieb auf der **Brextalbahn** wieder aufzunehmen, wahrgenommen wird, muss das ÖPNV-Angebot im Kannenbäckerland neu geordnet werden. Bis zur vorgesehenen Betriebsaufnahme sind in diesem Fall konzessionsrechtliche Probleme und die Problematik Zug-Bus-Verknüpfung, insbesondere im Schülerverkehr zu lösen.

Die **Holzbachbahn** Altenkirchen - Dierdorf - Selters - Montabaur ist **nicht** Bestandteil dieser Ausschreibung und wird somit langfristig ohne Personenverkehr bleiben. Als Ersatz hierfür und für die weitere regionale Erschließung dienen regionale Busverkehre - der **RegioBus**.

### **Regionaler Busverkehr**

Der ÖPNV-Netz-Konzeption ist zu entnehmen, dass alle **Verkehrsachsen radial auf Montabaur** zulaufen. Die starke Ausrichtung der meisten Verkehrsbeziehungen auf Montabaur berücksichtigt deren Status als Kreisstadt und auch den Standort ICE-RegioBahnhof.

Die RegioBus-Linien übernehmen die wichtigste Rolle bei der Fahrgastverteilung am ICE-RegioBahnhof. In Ergänzung zum bestehenden Angebot sollen zwei neue RegioLinien spätestens im Dezember 2002 in Betrieb gehen.

Geplant ist die Linie mit dem Arbeitstitel „3115“. Vorgesehen ist hier ein Haupt-Ast Hachenburg - Selters - Montabaur und ein Anschluss-Ast Altenkirchen - Puderbach - Dierdorf - Selters mit Umsteigen in Selters auf den Haupt-Ast nach Montabaur.

Konkret sind bereits die Umsetzungen zur RegioBus-Linie 3100 Neuwied – Bendorf – Höhr-Grenzhausen – Montabaur. Diese Linie wird nicht über Ransbach-Baumbach nach Montabaur fahren, sondern zwischen Höhr-Grenzhausen und Montabaur die Autobahn benutzen. Ebenfalls herausgenommen aus der ursprünglichen Konzeption ist der Start der Linie in Koblenz mit Bedienung des Gewerbegebietes Rheinhafen. Ursache hierfür sind konzessionsrechtliche Probleme.

Fahrgäste aus Ransbach-Baumbach können über die Linie 6116 den ICE-RegioBahnhof erreichen. Die Busse werden so am ICE-RegioBahnhof ankommen, dass die ICE-Züge in Richtung Süden erreicht werden.

Aus Richtung Koblenz ist die Linie 3116 (RMV) bereits vorhanden, die ebenfalls auch Westerburg, Rennerod und Bad Marienberg anbindet. Nicht angebunden an diese RegioLinie ist der Verbandsgemeindesitz Wallmerod. Wallmerod wird über die Linie 4281 mit dem ICE-RegioBahnhof verbunden.

Das bestehende Angebot auf den Linien 6116 und 4281 besitzt bereits RegioLinien-Qualität. Damit bestehen aus allen Verbandsgemeinden und von allen Verbandsgemeinde-Sitzen angebotsorientierte Busverkehre zum ICE-RegioBahnhof.

Der Fahrzeitenvergleich ÖPNV/Pkw zeigt, dass der ÖPNV auf den Hauptstrecken in der Lage ist mit dem Pkw zu konkurrieren. Lediglich auf der Relation Bad Marienberg – Montabaur ist die Fahrzeit zu reduzieren.

Fahrzeit nach Montabaur	Bahn	Bus	Pkw	Fahrzeitvergleich $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$
Nistertal-Bad Marienberg	55 min <sup>(1)</sup>	68 min <sup>(3)</sup>	34 min (29 km)	1,6 – 2,0
Hachenburg	65 min <sup>(1)</sup>	42 min <sup>(4)</sup>	38 min (31 km)	1,7 – 1,1
Höhr-Grenzhausen	25 min <sup>(2)</sup>	20 min <sup>(5)</sup>	18 min (20 km)	1,4 – 1,1
Ransbach-Baumbach	15 min <sup>(2)</sup>	20 min	15 min (10 km)	1,0 – 1,3
Rennerod	60 min <sup>(1)</sup>	48 min <sup>(3)</sup>	37 min (34 km)	1,6 – 1,3
Selters	19 min <sup>(3)</sup>	15 min <sup>(4)</sup>	15 min (14 km)	1,3 – 1,0
Wallmerod	22 min <sup>(6)</sup>	22 min	20 min (15 km)	1,1
Westerburg	40 min <sup>(1)</sup>	30 min <sup>(3)</sup>	29 min (21 km)	1,4 – 1,1
Wirges	08 min	10 min	08 min (05 km)	1,0 – 1,1

(1) Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur Westerburg – Wallmerod; Fahrzeiten nach Fahrplan von 1960 abzüglich 15% für schnellere Fahrzeuge und verbesserte Infrastruktur

(2) Ausschreibung Westerwaldnetz, Fahrplan KBS 629 (Option)

(3) IST-Fahrzeit RegioLinie 3116

(4) Planung RegioLinie 3115

(5) Planung RegioLinie 3100 (via A 48 und A 3)

(6) Wiederaufnahme Personenverkehr Westerwaldquerbahn

Tab. 4: Fahrzeitvergleich nach Montabaur  $t_{\text{ÖV}}/t_{\text{IV}}$

### **Mitbedienung der Kreisstadt Montabaur**

Im Zuge der einzelnen Umsetzungsschritte hat sich ein Grundsatz herausgebildet: Das ÖPNV-Netz wird nicht auf den ICE-RegioBahnhof ausgerichtet, sondern der **ICE-RegioBahnhof wird in das ÖPNV-Netz integriert**.

D.h. Busse aus Westen und Süden (Koblenz und Bad Ems) fahren zuerst wie bisher durch die Stadtmitte und dann zum ICE-RegioBahnhof. Busse aus Norden und Osten (Hachenburg und Westerburg) fahren aufgrund der straßeninfrastrukturellen Gegebenheiten zuerst zum ICE-RegioBahnhof und dann weiter

in die Stadtmitte. Angestrebt werden verschiedene Linienführungen zwischen Stadtmitte und ICE-RegioBahnhof, die aufgrund der geplanten neuen Straßen möglich sein werden.

Die Bus-Erschließung auf den einzelnen Relationen soll ebenfalls im 2-Stunden-Takt erfolgen. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten werden mit den ICE-Zügen koordiniert. Damit entsteht das Problem, **welche ICE-Linie soll erreicht werden?** Wenn alle vier ankommenden Züge abgewartet werden sollen, müssen Fahrer und Fahrzeuge am ICE-RegioBahnhof Montabaur eine Wartezeit von 15 - 24 Minuten in Kauf nehmen.

<b>Bus erreicht ICE nach</b>	<b>Wartezeit auf Anschlüsse</b>	<b>Erreichte ICE-Züge</b>
Köln	'52 - '15 23 min	2
Köln-Deutz	'00 - '15 15 min	1
Frankfurt	'41 - '15 34 min	4
Wiesbaden	'51 - '15 24 min	3

*Tab. 5: Wartezeiten für den regionalen Busverkehr in Montabaur, ICE-RegioBahnhof*

Alle Buslinien werden ihre Anfangs- und End-Haltestelle am ICE-RegioBahnhof ZOB haben. ICE-RegioBahnhof und Konrad-Adenauer-Platz werden die maßgeblichen Zielhaltestellen der ÖPNV-Kunden darstellen.

Wünschenswert und optimal für die Region und die Stadt Montabaur wäre es, wenn alle 20 Buslinien mit den dazugehörigen 200 Verbindungen nicht nur den ICE-RegioBahnhof bedienen sondern auch die ICE-Züge erreichen. Für den regionalen Busverkehr bedeutet diese Ausgangssituation jedoch, dass am zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) des ICE-RegioBahnhof mit Standzeiten von ca. 20 min zu rechnen ist bzw. 70 zusätzliche Betriebsstunden pro Werktag zu finanzieren sind – hochgerechnet ca. 500.000 €/Jahr. Ausgehend von einer 14-stündigen Betriebszeit im Linienbusverkehr wären am ZOB auch Stellplätze für durchschnittlich 14 Fahrzeuge vorzuhalten. Aus diesem Grunde müssen die Wartezeiten minimiert werden. Es ist der Zielkonflikt zu lösen, dass einerseits keine ÖPNV-Betriebszeiten „verbummelt“ werden sollen, aber andererseits die Fahrgäste im Nahverkehr auf dem Abschnitt Montabaur, ICE-RegioBahnhof – Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz nicht zum Umsteigen gezwungen werden sollen. Unter Berücksichtigung des Oberzieles „Eigenwirtschaftlichkeit“ für den Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises wird deshalb angestrebt, alle RegioLinien und möglichst viele Buslinien aus dem Umland zu den Abfahrtszeiten der ICE-Züge eintreffen zu lassen.

Optimal wären daher nach dem vorliegenden Fahrplan die Anschlüsse an die ICE-Linie 45 Köln – Wiesbaden – Mainz – Stuttgart, denn diese ICE-Linie kreuzt

sich zeitlich in Montabaur, d.h. die Züge aus Süden und Norden kommen gleichzeitig am ICE-RegioBahnhof Montabaur an. Allerdings würde diese Lösung dazu führen, dass die ICE-Züge nach Frankfurt nicht erreicht werden.

Da die Ausrichtung der Berufspendler im Westerwaldkreis stärker nach Frankfurt als nach Köln ausgeprägt ist, sieht der Westerwaldkreis folgendes vor:

- Mit den RegioLinien sollten möglichst alle ICE-Züge erreichbar sein. Ebenso sollten die in Montabaur ankommenden Fahrgäste von allen ICE-Zügen Anschluss an die RegioLinien haben.
- Der Schwerpunkt liegt auf den Anschlüssen an die ICE-Züge von und nach Frankfurt. Diese sind in jedem Fall sicher zu stellen.
- Gleichzeitig sollten Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien bestehen.

### **Verbandsgemeinde Montabaur**

Innerhalb der Verbandsgemeinde Montabaur wird das **Anruf-Sammel-Taxi** zusätzliche Angebote zum ICE-RegioBahnhof bereitstellen, insbesondere zu den Tagesrandzeiten. Durch günstigere Rahmenbedingungen können zukünftig die Fixkosten gesenkt werden. Bei gleichbleibender Höhe der Bezuschussung bestehen somit die Möglichkeiten, neue zusätzliche Leistungen im Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr anzubieten.

### **ÖPNV-Marketing**

Zum 01.01.2002 startete der größte Rheinland-Pfälzische Verkehrsverbund, der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), zunächst jedoch ohne die Landkreise Westerwald und Altenkirchen.

Damit ergibt sich das Problem der Durchtarifierung zum ICE-RegioBahnhof aus dem Gebiet des VRM. Die Fahrpreise bei Direktfahrten werden wie bisher über den Tarif des Verkehrsunternehmens bestimmt. Als Angebot für Umsteiger, die gleichzeitig Pendler mit einer Monats- oder Jahreskarte sind, wurde in einer Zusammenarbeit mit der Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft die Ausgabe des **Westerwald-Ticket** verabschiedet. Das Westerwald-Ticket beinhaltet die RMV-Fahrkarte bis zur entsprechenden Stadt (z.B. Koblenz, Neuwied, Bendorf, Bad Ems) und das VRM-Ticket für die Weiterfahrt.

Zusätzlich gibt es auf Initiative des Westerwaldkreises für Pendler mit dem ICE ab Montabaur ein **rabattiertes Anschlussticket im Rhein-Main-Verkehrsverbund** (Städte Wiesbaden und Frankfurt). Analoge Verhandlungen werden derzeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg geführt.

### **Lösungsmöglichkeiten Wallmerod**

Wallmerod als Sitz der gleichnamigen Verbandsgemeinde ist – neben Ransbach-Baumbach – nicht durch eine RegioLinie erschlossen. Für die Anbindung von Wallmerod sind verschiedene Lösungen möglich, wobei zu beachten ist, dass aus Wallmerod und dem südlich gelegenen Gebiet der Verbandsgemeinde starke Verflechtungen in die Stadt Limburg bestehen:

- Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf dem noch bestehenden, 14 km langen Abschnitt der Westerwaldquerbahn Wallmerod – Meudt – Niederahr – Montabaur (eingestellt zum 30.05.1981),
- Änderung der Linienführung 3116,
- Anpassung der Linie 4281 an die Abfahrtszeiten der ICE-Züge oder
- Einrichtung eines eigenen Pendelbusses Wallmerod – Montabaur – ICE-RegioBahnhof.

### **Problematik Stundentakt auf der Unterwesterwaldbahn**

Es bestehen von Seiten der DB Reise & Touristik verschiedene Fahrplanvarianten. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, dass kurz- bis mittelfristig durch zusätzliche Halte weiterer ICE-Linien in Tagesrandlagen auch ein stündlicher Halt in Montabaur die Folge sein kann. Um für alle ICE-Züge Zubringer- und Abbringerverkehre vorhalten zu können, ist es betriebstechnisch sinnvoll, die Fahrten auf der KBS 629 zu brechen. Da ca. 90 % aller Fahrgäste in Montabaur ihren Ziel- und Quellort haben, entsteht nur für wenige Nutzer die Notwendigkeit in Montabaur umzusteigen.

Zur Verwirklichung eines Stundentakts müssen auf der Unterwesterwaldbahn auf dem Abschnitt Montabaur – Limburg **mindestens 2 Zugeinheiten** eingesetzt werden. In diesem Fall sind **infrastrukturelle Verbesserungen** an der Schienenverbindung Montabaur – Limburg notwendig.

Zeitliche Verbesserungen sind auch durch **die Ablösung der derzeit in Betrieb befindlichen Fahrzeuge** (BR 628) möglich. Die neuen Fahrzeuge auf dieser Strecke sollten über bessere Beschleunigungs- und Verzögerungswerte als die BR 628 verfügen.

## **4.2 Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)**

Der Verbundstart mit Einführung eines Gemeinschaftstarifes erfolgte zum 01.01.2002. Zu diesem Zeitpunkt nehmen die Landkreise Altenkirchen und Westerwald noch nicht am Gemeinschaftstarif teil. Für den Fall eines späteren Beitritts erklären sich die beiden Landkreise bereit, dies auf der Grundlage des am 30.11.2001 unterzeichneten Vertrages zu tun. Die einvernehmliche Regelung der Übernahme zusätzlicher Kosten ist Voraussetzung für die Verpflichtung

zung der Verkehrsunternehmen, den Verbundtarif im erweiterten Gebiet anzuwenden.

Nach Start des VRM können sich die Aufgaben zwischen lokalem Aufgabenträger, übergeordnetem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen verschieben. In § 4 des Kooperationsvertrages für den VRM werden die Aufgaben der Verbundgesellschaft festgelegt:

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

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

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

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

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



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

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

### **4.3 Ausschreibung**

Der Westerwaldkreis als Aufgabenträger wird in Zukunft zur Ausschreibung und Vergabe von ÖPNV-Leistungen verpflichtet sein. Im Nahverkehrsplan werden die Rahmenbedingungen für eine Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen erläutert. Diese Ausführungen werden in der Unterlage 8.1 des Nahverkehrsplanes („Ausschreibung“) konkretisiert und anhand eines Beispiels vertieft.

Eine Ausschreibung benötigt je nach Umfang der ausgeschriebenen Verkehrsleistung einen erheblichen Zeitbedarf. Die Bekanntmachung der Ausschreibung sollte daher i. d. R. mindestens 8 Monate<sup>1</sup> vor dem beabsichtigten Betriebsbeginn liegen. Als Zeitpunkt des Betriebsbeginns sollte der allgemeine Fahrplanwechsel (im Westerwaldkreis jeweils zum Ende der Sommerferien) gewählt werden. **Für alle Verfahrensschritte sollten mindestens 14 Monate einkalkuliert werden.** Folgende Verfahrensschritte sind zu beachten:

---

<sup>1</sup> Bzw. ca. 36 Wochen (1 Monat entspricht ca. 4,3 Wochen)

Zeitbedarf		Verfahrensschritt
14 MONATE	ca. 3 Monate	Politische Entscheidungsfindung beim Aufgabenträger bzw. Auftraggeber inkl. Absicherung der Finanzierung für die Vertragslaufzeit
	2 Monate	Erstellung der Ausschreibungsunterlagen inkl. Verkehrsvertrag
	1 Monat	Prüfen einer eigenwirtschaftlichen Leistungserstellung
	1,5 Monate	Ausschreibung, Angebotsfrist
	1,5 Monate	Bindefrist, Vergabeentscheidung
	5 Monate	Genehmigungsverfahren nach § 13a PBefG durch die Genehmigungsbehörde*

\* Hinweis in den Ausschreibungsunterlagen, dass der zu schließende Verkehrsvertrag unter Genehmigungsvorbehalt steht.

Tab. 6: *Verfahrensschritte und Zeitbedarf einer Ausschreibung*

Die Ausschreibung kann sich auf eine Linie, ein Teil- oder ein Gesamtnetz im Bereich des Westerwaldkreises beziehen. Deshalb ist es notwendig, dass die Kriterien für die Ausgestaltung einer Ausschreibung vollständig im Nahverkehrsplan erfasst und dargestellt sind. Denn der Nahverkehrsplan bildet die politisch abgestimmte Grundlage jeder Ausschreibung.

Im Nahverkehrsplan werden mehrere Modelle für die Bildung von Teilnetzen bzw. Losen vorgeschlagen und dargestellt:

- I. Gesamter Westerwaldkreis in einem Los
- II. Westerwaldkreis in zwei Losen sowie
- III. Westerwaldkreis in fünf Losen.

#### 4.4 Handlungskonzept

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurde ein Handlungskonzept entwickelt, um die geplanten Maßnahmen nach Dringlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierungsfähigkeit einzuordnen.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans für den Westerwaldkreis erfolgt unter folgenden Rahmenbedingungen:

1. Die **Eigenwirtschaftlichkeit** ist Grundlage für die Erbringung jeglichen Verkehrsangebotes (Kosten der Betriebsleistung = Einnahmen der Verkehrsleistung).

2. Das ÖPNV-Angebot **im Status quo** (Fahrplan 2001/2002) soll in seinem Umfang **erhalten**, mit Beginn der ICE-Halte in Montabaur auf den Hauptachsen noch **erweitert** (angebotsorientierte Bedienung im 2-h-Takt) und über Schnittstellenbildung und Anschlusssicherung **weiter verbessert** werden.
3. Die **verkehrliche Integration des ICE-RegioBahnhofs Montabaur** in das ÖPNV-Netz des Westerwaldkreises und der Region muss zum Fahrplanwechsel 2002/2003 am 15.12.2002 endgültig vollzogen sein.
4. **Verbesserung und Optimierung** des ÖPNV sowie die Anpassung des Nahverkehrsplanes an zukünftige Entwicklungen werden unter Beachtung des Konzessionsrechts möglichst **zeitnah** vorgenommen. Jede Einzelmaßnahme bedarf einer fundierten Betrachtung unter Beachtung der zeitlichen, fachlichen und finanziellen Vorgaben.
5. Die Kreisverwaltung Westerwald geht davon aus, dass während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans die Umsetzung der neuen EU-Verordnung ÖPNV greifen wird und damit **neue Aufgaben (Vergabe** von Laufzeitlizenzen) auf den Landkreis als Aufgabenträger zukommen werden. Insbesondere das Mittel der **Ausschreibung** kann eine qualitative und quantitative Verbesserung des bereits guten ÖPNV-Angebots im Westerwaldkreis bewirken.
6. Mit dem Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis werden die **Ziele und Rahmenvorgaben** für den ÖPNV definiert - **eine ständige Weiterentwicklung** des ÖPNV durch den Nahverkehrsplan und Anpassung des Nahverkehrsplanes an den sich verändernden ÖPNV wird in Abstimmung mit den im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten des Landkreises erfolgen. Auf die Erfahrung und die fachliche Kompetenz der VU soll nicht verzichtet werden.

Die im folgenden vorgenommene Reihung der Dringlichkeit bei der Umsetzung des Nahverkehrsplanes soll gleichzeitig eine Gliederung der Arbeitsschwerpunkte für alle am ÖPNV Beteiligten sein.

Um ein geschlossenes ÖPNV-System zu erreichen, muss an der Umsetzung von allen Einzelmaßnahmen gearbeitet werden. Nur durch die **Umsetzung aller Einzelbausteine** – soweit noch nicht erfolgt - kann die Akzeptanz des ÖPNV bei der Bevölkerung beeinflusst werden:

#### 1. *Gestaltung des ÖPNV*

Das ÖPNV-Angebot ist generell **im Sinne des Fahrgasts** weiterzuentwickeln.

Das Angebot auf dem Primärnetz soll, soweit wie möglich, über den **SPNV** sichergestellt werden. Auf Relationen, wo keine Schienen mehr zur Verfü-

gung stehen, wird das Angebot durch den straßengebundenen ÖPNV als „**Schienenersatzverkehr**“ erbracht.

Der **Rheinland-Pfalz-Takt** bildet den Standard des Bedienungsangebotes auf dem Primärnetz, der gleichzeitig eine ausreichende Verkehrsbedienung in den Abendstunden und an Wochenenden sicherstellt.

Zum Oktober 2002 wird das Primärnetz bis auf den Abschnitt Bad Marienberg – Daaden (Linie 4235) umgesetzt sein.

Das nachfolgende Netz orientiert sich am Primärnetz. Es wird ein **nachfrageorientiertes Angebot** vorgesehen. Eine Vertaktung soll auf Verkehrsrelationen mit entsprechender Nachfrage vorgesehen werden.

Das zukünftige ÖPNV-Angebot soll mit den betroffenen Verbands- und Ortsgemeinden abgestimmt werden.

## 2. *Koordination der vorhandenen Betriebsleistung*

Die vorhandene Betriebsleistung ist so zu koordinieren, dass eine **optimierte Bedienung zwischen den einzelnen Orten** erreicht wird (Nutzung von Synergieeffekten).

## 3. *Verknüpfung des öffentlichen Personennahverkehrs*

Die Verknüpfung zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV sowie zwischen dem straßengebundenen ÖPNV untereinander ist in Abstimmung mit dem SPNV-Nord, dem VRM und den Verkehrsunternehmen **vorrangig an den Verknüpfungspunkten** und **anschließend an den Umsteigepunkten** in den zentralen Orten zu realisieren.

## 4. *Ein Fahrschein im Kreis*

Die Einführung des Verbundtarifes – insbesondere zu Gunsten der Durchtarifierung an den ICE-RegioBahnhof Montabaur – wird seitens des Kreises weiterhin offen gehalten. Allerdings müssen die finanziellen Belastungen durch den VRM in Einklang stehen mit dem Gestaltungsspielraum im Haushalt des Westerwaldkreises und den daraus resultierenden Verbesserungen.

## 5. Akzeptanz der Verknüpfung

Die Akzeptanz verbesserter Umsteigemöglichkeiten an Verknüpfungspunkten und in zentralen Orten **ist zwingend abhängig von der Nutzung nur eines Fahrscheines**.

## 6. Gestaltung der Verknüpfungspunkte

Damit ein Verknüpfungspunkt seine Aufgaben zur Sicherstellung des Verkehrs- und Betriebsablaufes im ÖPNV-Gesamtsystem

- beim Umsteigen innerhalb des ÖPNV und
- als Schnittstelle mit dem Individualverkehr

wahrnehmen kann, werden die hierzu **notwendigen baulichen Maßnahmen** durchgeführt.

## 7. ÖPNV-Erscheinungsbild/Neue Technologien

- Wiedererkennbarkeit durch **Corporate Identity** (-> SPNV-Nord, VRM)
- **Haltestellenausstattung** verbessern durch konzertierte Aktion von Gemeinden und Kreisverwaltung unter Einbeziehung der Mittel aus GVFG und Kreis-Förderung
- **Einsatz von Telematik** im ÖPNV – Technische Verbesserung der Fahrgastinformation und des Fahrgeldmanagements

## 8. Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV

Zur Erweiterung des bestehenden Bedienungsangebotes sollen die im Schülerverkehr angebotenen Fahrten von den Schulen zu den jeweiligen zentralen Haltestellen des Schulstandortes, soweit dieser Verbandsgemeindesitz ist, durchgebunden werden. Dadurch soll die Häufigkeit des ÖPNV-Angebotes für alle Bürger verbessert werden.

## 9. Erreichbarkeit ICE-RegioBahnhofs Montabaur

Die Sicherstellung der Anschlussbeziehungen aus der Region mit Bahn und Bus an die Hochgeschwindigkeitsstrecke am ICE-RegioBahnhof Montabaur muss **mit dem 1. Tag der Inbetriebnahme** des Teilstücks Köln – Rhein/Main **gewährleistet** sein.

## 10. Neue Aufgaben

Vorbereitung der Verwaltung als Vertretungsorgan für den Landkreis (Aufgabenträger und Besteller)

- Planung des ÖPNV-Angebots
- Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen (qualitativ/quantitativ)
- Vergabe an günstigsten Bieter (Laufzeitlizenzen über 5 Jahre)
- Überwachung des Verkehrsvertrages/Dienstleistungsvertrages über Bonus/Malus-System

Bei einer Umsetzung des Nahverkehrsplanes kann die Festlegung der exakten Linienführung nur unter Beachtung des Konzessionsrechtes sowie in Abstimmung zwischen Aufgabenträgern, sonstigen Bestellern von ÖPNV-Leistungen sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen erfolgen.

#### 4.5 Finanzierung

Ausgenommen der Kosten durch Schüler und Kindergartenverkehre stellt sich die Einnahmen- und Ausgabensituation des Westerwaldkreises im Bereich des ÖPNV für das Jahr 2002 wie folgt dar:

1.	Verwaltungshaushalt - Einnahmen	
	• Zuweisung Land [§10 (1) NVG]	219.000 EUR
2.	Verwaltungshaushalt - Ausgaben	
	• Personal- und Sachkosten sowie Kosten für Hard- und Software	70.000 EUR
	• Öffentlichkeitsarbeit und Werbung	25.000 EUR
	• Folgeplanungen aus dem Nahverkehrsplan	50.000 EUR
	• Mitgliedschaft im Verkehrsverbund Rhein-Mosel	17.000 EUR
	• Kreisförderungsprogramm Haltestellen	25.000 EUR
	• Trassensicherungsverträge	18.000 EUR
	• Anschubfinanzierungen in Verbindungen mit ÖPNV-Maßnahmen u. Ausgleich Ausbildungsbus	44.200 EUR
3.	Verwaltungshaushalt – Rücklagen	380.000 EUR
	• Einführung des Verbundtarifs	
	• Übergangstarif ICE-RMV	

Damit verbleibt zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan aufgezeigten Ziele für 2002 ein Betrag in Höhe von ca. 95.000 EUR aus dem Haushalt 2002. Bereits die Ausgaben für die Einführung und Verwaltung eines Verbundtarifs werden die zur Verfügung stehenden Einnahmen übersteigen. Um das bestehende ÖPNV-Angebot inkl. Verbundtarif finanzieren zu können, entsteht der Zwang, eigene Haushaltsmittel einzusetzen. Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit im Westerwaldkreis ist gefährdet. Für die weitere Realisierung von Maßnahmen sind zusätzlich alle Möglichkeiten aus GVFG/FAG auszuschöpfen.