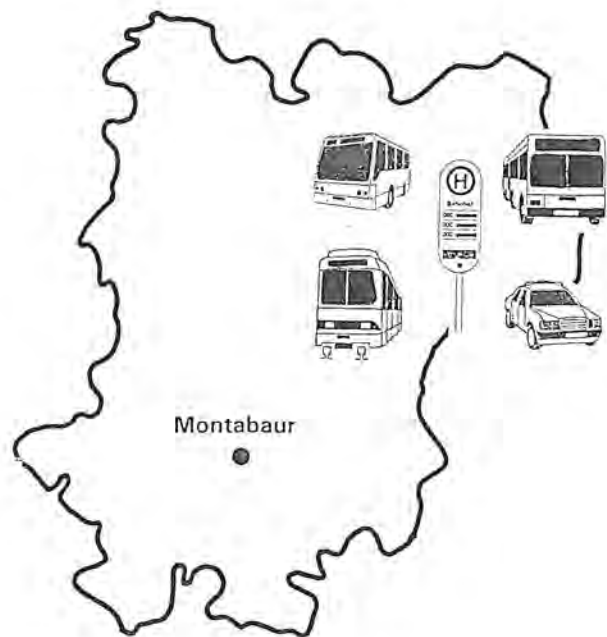


Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis



Westerwaldkreis



Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis

Auftraggeber:

Kreisverwaltung des Westerwaldkreises
Peter-Altmeier-Platz 1

56410 Montabaur

Auftragnehmer:

MANN'S Ingenieure
Südstraße 14

56422 Wirges

Projektleitung:

Dr.-Ing. Klaus Manns

Projektbearbeitung:

Dipl.-Ing. Stephan Degen

Mitarbeiter:

Michaele Fiorenza

Sylvia Ziegler

Wirges, Juli 1997

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung	1
2. Problemanalyse	3
2.1 Erarbeitung eines Zielkonzeptes	3
2.1.1 Gesetzliche Vorgaben	3
2.1.2 Rahmenbedingungen	22
2.1.3 Verkehrspolitische Ziele	29
2.2 Analyse des Zustandes	31
2.2.1 Netz des öffentlichen Personennahverkehrs	31
2.2.2 Alternative Bedienungsformen/Bedarfsverkehr	36
2.2.3 Verknüpfungspunkte	37
2.2.4 Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr	37
2.2.5 Fahrplangestaltung	38
2.2.6 Bedienungshäufigkeit	40
2.2.7 Taktdichte	40
2.2.8 Anschlußbeziehungen an den Verknüpfungspunkten	41
2.2.9 Verkehrsnachfrage	43
2.3 Mängelanalyse	52

3.	Maßnahmenkonzeption	55
3.1	Entwicklung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes	55
3.1.1	Überregionale Zielvorgaben	55
3.1.2	Regionale Zielvorgaben	58
3.1.3	Abschätzung zukünftiger verkehrlicher Entwicklungen	59
3.2	Netz des zukünftigen ÖPNV	62
3.3	Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr	91
3.4	Verknüpfungspunkte	91
3.5	Fahrplangestaltung	96
3.6	Bedienungshäufigkeit	101
3.7	Taktdichte	105
3.8	Anschlußbeziehungen	105
3.9	Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung (differenzierte Bedienungsweisen)	107
3.10	Tarifsystem	111
3.11	Vertriebssysteme	117
3.12	Bahnhöfe, Haltestellen, Zentrale Umsteigeanlagen	121
3.13	ÖPNV-Beschleunigung	128
3.14	Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge	131

4.	Umsetzung	133
4.1	Organisation	133
4.2	Handlungskonzept	135
4.3	Finanzierung	147
4.4	Fortschreibung	159
4.5	Stellungnahmen zu Anregungen und Bedenken	160
5.	Schluß	167
	Literaturverzeichnis	169
	Abbildungsverzeichnis	177
	Tabellenverzeichnis	179
	Anlagenverzeichnis	181

1. Einleitung

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

Gemäß Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) soll nach § 8 Abs. 1 der Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan aufstellen. Dabei bildet der Nahverkehrsplan "den Rahmen für die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Er muß den Zielen und Anforderungen der Raumordnung, der Landesplanung, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit entsprechen". Der Nahverkehrsplan ist kein unverbindlicher Zielplan, sondern ein rechtlich verbindlicher Fachplan, der als politische Vorgabe eine Selbstbindung des Aufgabenträgers bewirkt. Gleichzeitig dient er als Entscheidungsgrundlage für die Genehmigungsbehörde bei der Konzessionsvergabe neuer Linienverkehre, bei der Wiedererteilung ausgelaufener Konzessionen sowie bei der Genehmigung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen.

Für die Erstellung der Nahverkehrspläne erhalten die Aufgabenträger nach § 10 Abs. 1 NVG eine zweckgebundene Zuweisung.

Der Kreisausschuß des Westerwaldkreises hat am 10.05.1996 beschlossen, einen Nahverkehrsplan, wie in § 8 Abs. 1 NVG festgelegt, aufzustellen. Grundlage dieses Nahverkehrsplanes bildet das "Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr im Westerwaldkreis", das im Auftrag der Kreisverwaltung durch das Ingenieurbüro Dr. Peschke und Partner erarbeitet und im Dezember 1994 vorgelegt wurde.

Weiterhin hat die Kreisverwaltung des Westerwaldkreises „Leitlinien“ erarbeitet, die vom Kreisausschuß verabschiedet wurden und den verkehrspolitischen Rahmen des Nahverkehrsplanes vorgeben. Darauf aufbauend führt die Problemanalyse zu einem Zielkonzept, mit dessen Hilfe der bestehende Zustand bewertet wird und vorhandene Mängel aufgezeigt werden.

Möglichkeiten zur Beseitigung der bestehenden Defizite werden in einer ausführlichen Maßnahmenkonzeption anhand relevanter Zielkriterien dargestellt.

Schließlich folgt eine Gesamtbeurteilung der Situation hinsichtlich Organisation, Umsetzung (Handlungskonzept), Finanzierung, die Stellungnahmen zu den Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange sowie Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Aufgrund der Vorgaben aus dem Nahverkehrsgesetz sowie den konstruktiven Anregungen des Kreisausschusses, der Verbandsgemeindeverwaltungen und der Träger öffentlicher Belange ergibt sich die Notwendigkeit den ersten Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis sehr detailliert auszuarbeiten. Die besonderen Schwerpunkte des Nahverkehrsplanes liegen in den Abschnitten

- Netz des zukünftigen ÖPNV (Abschnitt 3.2, Seite 62 ff in Verbindung mit Anlage 5),
- Handlungskonzept (Abschnitt 4.2, Seite 135 ff) und
- Finanzierung (Abschnitt 4.3, Seite 148 ff).

2. Problemanalyse

2.1 Erarbeitung eines Zielkonzeptes

2.1.1 Gesetzliche Vorgaben

Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs hat am 01. Januar 1996 begonnen. Mit diesem Zeitpunkt ist die Aufgabe der Organisation und Finanzierung vom Bund auf die Länder übertragen worden (Abbildung 2.1.1-1).

Zur Vermeidung von Mißverständnissen muß vorab die Bedeutung des Begriffes „ÖPNV“ definiert werden. In der Fachsprache bedeutet öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) [30]:

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

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

SPNV = Schienengebundener Personennahverkehr,

ÖPNV_{Straße} = Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr,

ÖPNV = SPNV + ÖPNV_{Straße}.

EG-Gesetzgebung

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

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

Sofern gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste beibehalten werden, sind vertraglich ausgehandelte Preise an das Unternehmen zu zahlen oder durch andere geeignete Maßnahmen die wirtschaftlichen Nachteile des Verkehrsunternehmens auszugleichen.

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

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

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

Gesetzliche Vorgaben/Aufgabenübertragung

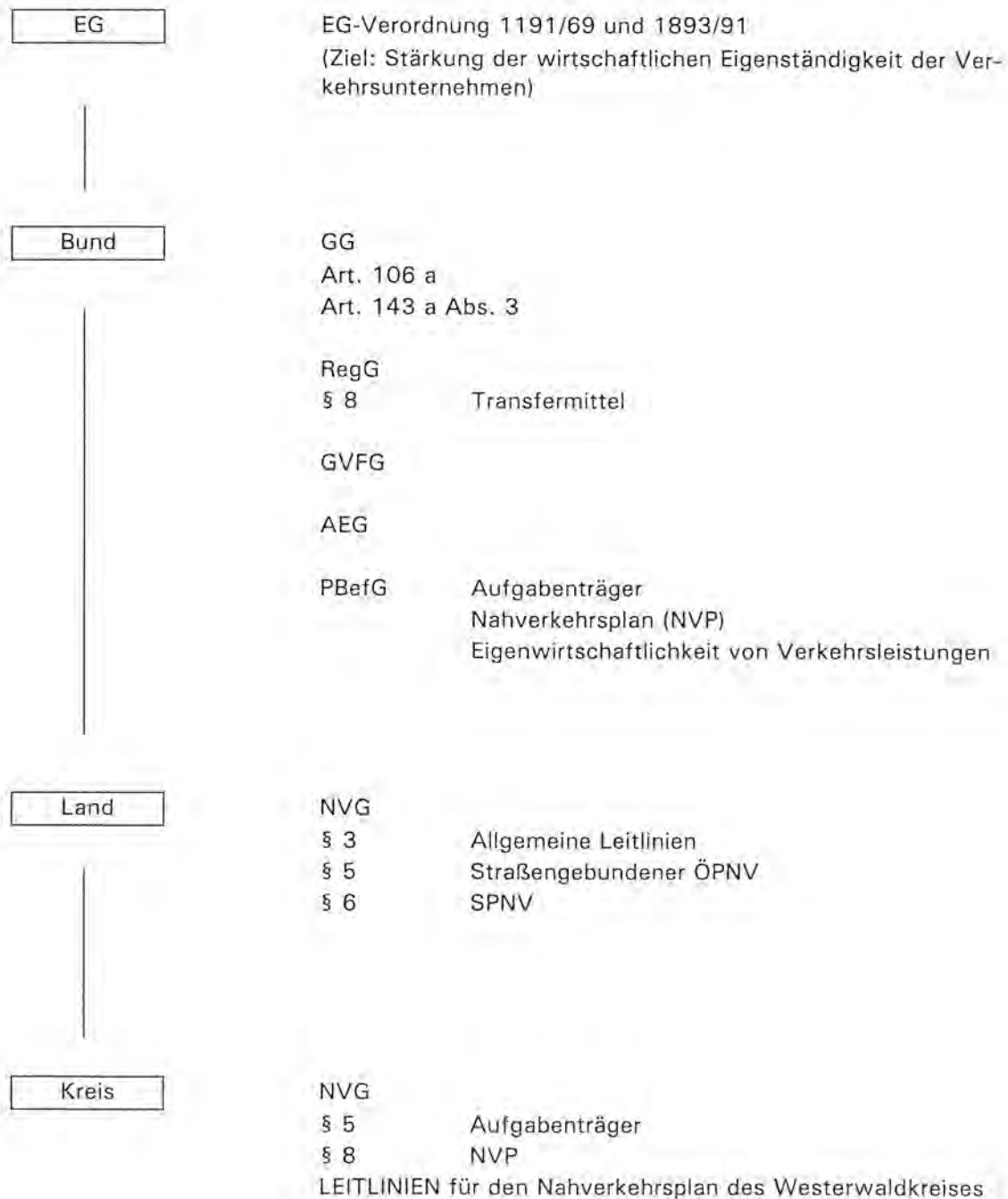


Abb. 2.1.1-1: Gesetzliche Vorgaben und Aufgabenübertragung (Abkürzungen sind im Text erläutert)

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

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

Damit sind die Eckwerte für eine Bahnstrukturreform vorgegeben. Da eine Richtlinie keine unmittelbare Rechtswirkung entfaltet, waren Änderungen in der Bundesgesetzgebung notwendig.

Bundesgesetzgebung

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

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

○ Artikel 87 e Abs. 3 Grundgesetz - Privatrechtliche Organisationsformen

„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt“. Der Bau, die Unterhaltung und das Betreiben des Schienenweges verbleiben in der Verantwortung des Bundes.

○ Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz - Gewährleistungsklausel

„Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahn des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“.

○ Artikel 143 a Abs. 3 Grundgesetz - Übertragung der Verantwortung für den SPNV

„Die Erfüllung der Aufgaben im Bereich des SPNV der bisherigen Bundeseisenbahnen ist bis zum 31.12.1995 Sache des Bundes“. Damit wird die Regionalisierung des SPNV mit Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung vom Bund auf die Länder auf den 01. Januar 1996 festgelegt.

○ Artikel 106 a Grundgesetz - Finanzierung

„Den Ländern steht ab dem 01.01.1996 für den ÖPNV ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu“. Die genaue Höhe und Verteilung der Mittel wird in einem Bundesgesetz geregelt (Regionalisierungsgesetz). Die Mittel sind nicht zwingend für den SPNV zu verwenden, vielmehr wird in Artikel 106 a Grundgesetz allgemein der ÖPNV als Zweck genannt.

Die Änderungen im Grundgesetz vom 20. Dezember 1993 sind Grundlage der verfassungsrechtlichen Absicherung des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993. Hierbei handelt es sich um ein sogenanntes „Artikelgesetz“ - alle zur Verwirklichung der Reform erforderlichen Gesetze werden als Gesamtpaket in diesem Gesetz zusammengefaßt:

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

Regionalisierungsgesetz

Das Regionalisierungsgesetz ist Ausführungsgesetz zu dem neuen Artikel 106 a Grundgesetz, wonach die Länder ab dem 01. Januar 1996 für die Übernahme des gesamten ÖPNV einen Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes erhalten (Tabelle 2.1.1-1).

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

Allgemeines Eisenbahngesetz

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

Transfermittel aus § 8 Abs. 1 RegG			
[Mio DM]	1996	1997	1998 ¹
Schlüssel A (Finanzierung des SPNV)			
Mittel nach § 8 RLP Abs. 1 RegG Bund	386,30 7.742,31	392,00 7.799,09	411,60 8.084,07
Schlüssel B (Finanzierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs)			
Mittel nach § 8 RLP Abs. 2 RegG Bund	45,40 957,69	199,12 4.200,91	214,06 4.515,93
<i>insgesamt</i> RLP Bund	<i>431,70</i> <i>8.700,00</i>	<i>591,12</i> <i>12.000,00</i>	<i>625,66</i> <i>12.600,00</i>
¹ geschätzt unter Annahme eines Wachstums des Umsatzsteueraufkommens 1998 gegenüber 1997 von 5 %.			

Tab. 2.1.1-1: Transfermittel aus § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz nach [35]

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

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

Personenbeförderungsgesetz

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

● *Konzessionsrechtliche Grundlage (§ 13 Personenbeförderungsgesetz)*

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

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

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

Für eigenwirtschaftliche Verkehre ist nochmals zu unterscheiden zwischen

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

Die Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 13 PBefG kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers für den ÖPNV nicht übereinstimmt (§ 13 Abs. 2 a PBefG). Die Entscheidung der Genehmigungsbehörde muß allerdings in Verbindung mit § 8 Abs. 3 und § 13 Abs. 3 PBefG getroffen werden.

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

Zur rechtlichen Bewertung der Nahverkehrspläne im Hinblick auf Konzessionen verweist die Bezirksregierung Koblenz auf die Stellungnahme des Bund-Länder-Fachausschusses "Straßenpersonenverkehr" [3a]. Diese Stellungnahme bildet die Grundlage der nachfolgenden Ausführungen.

● *Antrag auf eine neue Linienkonzession bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen*

Die Genehmigungsbehörde hat nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG auf eine ausreichende, d.h. den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Verkehrsbedienung der Bevölkerung ebenso wie auf die Wirtschaftlichkeit zu achten. Sie soll zu diesem Zweck mit dem Aufgabenträger ebenso wie mit den Verkehrsunternehmern zusammenwirken. Nach § 13 Abs. 2 a PBefG kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht. Dadurch ist der Nahverkehrsplan eine Grundlage für die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, daß die Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan kein zwingender Versagungsgrund ist, sondern nur ein abwägungserheblicher Belang unter weiteren Aspekten.

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

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

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

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

Auch für diese Entscheidung gelten zunächst die für den Antrag auf eine neue Linienkonzession dargestellten Grundsätze zur pflichtgemäßen Ermessensentscheidung. Als besonderes Entscheidungskriterium tritt hinzu, daß die Genehmigungsbehörde den Umstand einer langfristigen zufriedenstellenden Verkehrsbedienung angemessen zu berücksichtigen hat. Sie muß danach insbesondere zwischen den mit dem Nahverkehrsplan verfolgten ÖPNV-Belangen und den Besitzstandsinteressen des vorhandenen Unternehmers abwägen. Auch im Falle, daß der bisherige Verkehr eigenwirtschaftlich betrieben worden ist, hat die Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob diese Verkehrsleistung eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet. Damit ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, bei dieser Prüfung im Rahmen des ihr gesetzlich gewährten Beurteilungsspielraumes gegebenenfalls zwischen den Vorgaben des Nahverkehrsplanes und den Vorstellungen des Unternehmers, die in seinem Antrag festgehalten sind, abzuwägen. Besteht ein Widerspruch zwischen dem Antrag des Unternehmers und den Vorgaben des Nahverkehrsplanes, hat die Genehmigungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden, inwieweit eine Umsetzung des Nahverkehrsplanes aus öffentlichen Verkehrsinteressen geboten und gegebenenfalls vorrangig gegenüber unternehmerischen Interessen ist. Es ist sowohl eine Versagung wie auch eine Zustimmung denkbar.

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

• *Konzessionsentscheidung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren*

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

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

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

Es wird bei der Durchführung einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung unterschieden zwischen

- einer vertraglichen Vereinbarung und
- einer Auferlegung.

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

● *Ergebnisse*

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

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

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

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

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das GVFG regelt die Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Mit den Mitteln aus dem GVFG können Investitionen in Vorhaben des ÖPNV und des kommunalen Straßenbaus gefördert werden. Dafür stehen bundesweit 1996 6,28 Mrd. DM zur Verfügung. Ein Jahr später reduziert sich dieser Betrag auf 3,28 Mrd. DM, weil 3 Mrd. DM in den Topf des RegG umgeschichtet werden und dort dynamisiert zur Verfügung stehen (Tabelle 2.1.1-2).

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

Jahr	Grund- betrag ¹⁾	Plafond- erhöhung	GVFG gesamt	20% Bundes- programm	80% Länder- pro- gramme	davon ÖPNV ²⁾	GVFG- Mittel für ÖPNV gesamt
1995	3.271,80	3.000,00	6.271,80	1.254,36	5.017,44	3.010,46	4.264,82
1996	3.271,80	3.000,00	6.271,80	1.254,36	5.017,44	3.010,46	4.264,82
1997	3.271,80	---	3.271,80	654,36	2.617,44	1.308,22	1.963,08
1998	3.271,80	---	3.271,80	654,36	2.617,44	1.308,72	1.963,08

Alle Angaben in Millionen DM

1) abzüglich 0,25 % für Forschungszwecke

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

Tab. 2.1.1-2: Bundesweite GVFG-Mittel bis 1998 [35]

Landesgesetzgebung

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

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

Die SPNV-Trägerschaft ist Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung (§ 6 Abs. 2). Im Interesse einer integrierten und koordinierten ÖPNV-Gestaltung wird gemäß § 6 Abs. 3 der Zweckverband „SPNV Rheinland-Pfalz Nord“ mit Sitz im Straßen- und Verkehrsamt Koblenz diese Aufgabe im Wege der Organleihe wahren.

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

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

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

Gemäß NVG wird der Westerwaldkreis somit Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und - im Rahmen seiner Mitgliedschaft im Zweckverband NORD - verantwortlich für die Angebotsgestaltung im SPNV. Der Landkreis Westerwald wird - entsprechend dem NVG - einen Nahverkehrsplan aufstellen. Das Aufstellungsverfahren ist dem Ablaufdiagramm (Abbildung 2.1.1-2) zu entnehmen.

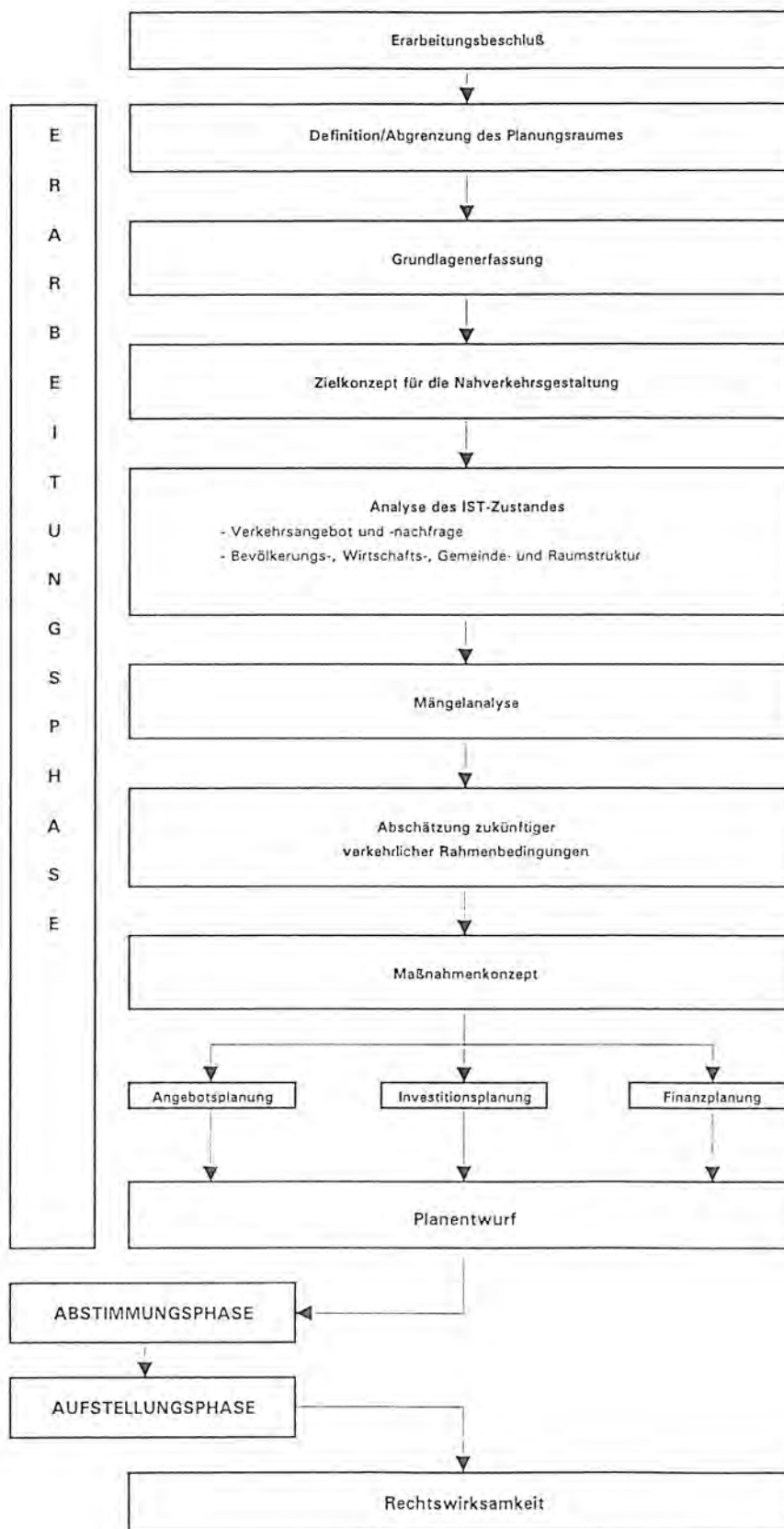


Abb. 2.1.1-2: Verfahrensablauf zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes

Der Nahverkehrsplan wird Aussagen enthalten zu

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

Die Gestaltung der Angebote des Schienenpersonennahverkehrs wird beachtet.

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

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

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

2.1.2 Rahmenbedingungen

Lage des Kreises

Der Westerwaldkreis (Abbildung 2.1.2-1) gehört zur Region Mittelrhein/Westerwald. Er liegt im nördlichen Rheinland-Pfalz und wird im Nordosten durch die Kreise Siegen-Wittgenstein, Lahn-Dill-Kreis und Limburg-Weilburg von den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Hessen umschlossen. Des weiteren grenzt der Westerwaldkreis im Süden an den Rhein-Lahn-Kreis, im Südwesten an die Stadt Koblenz und im Westen an die Landkreise Mayen-Koblenz und Neuwied sowie im Nordwesten an den Kreis Altenkirchen. Großräumig gesehen wird die Lage des Westerwaldkreises in der Mitte zwischen den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Rhein-Main bestimmt.

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

³ EW-Dichte VG Montabaur, Ransbach-Baumbach, Höhr-Grenzhausen, Wirges 285,37 EW/km²

⁴ EW-Dichte VG Hachenburg, Mad Marienberg, Rennerod, Westerburg, Selters, Wallmerod 158,08 EW/km²

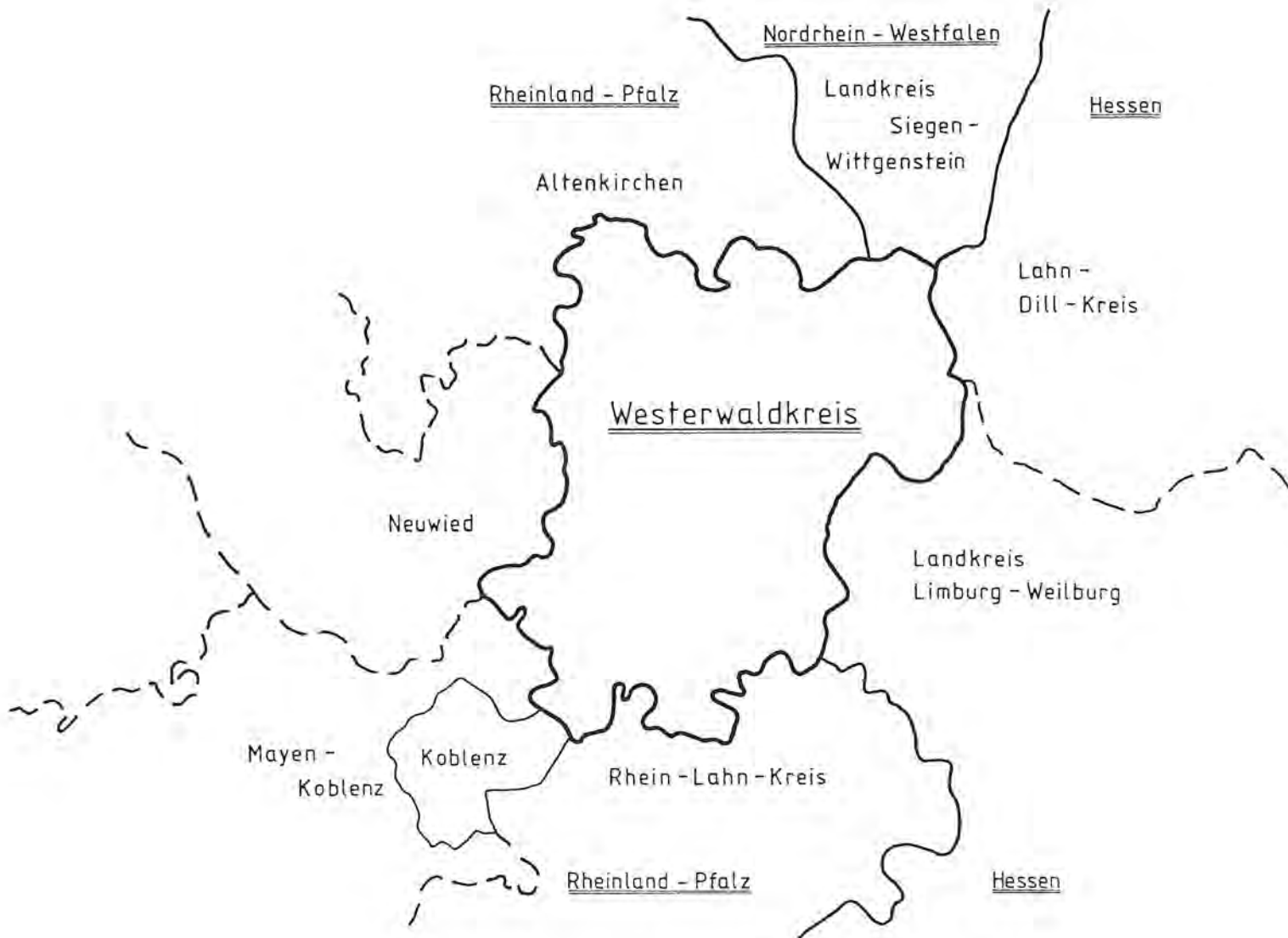


Abb. 2.1.2-1: Lage des Westerwaldkreises im Raum

Die Stadt Höhr-Grenzhausen sowie die Stadt Wirges im Verbund mit der Gemeinde Dernbach/WW sind Mittelzentren im Ergänzungsnetz. Als Grundzentren sind die übrigen Verbandsgemeindesitze Bad Marienberg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, und Wallmerod im Regionalen Raumordnungsplan (RROP) Mittelrhein/Westerwald ausgewiesen.

Fläche und Bevölkerung

Der Westerwaldkreis ist Teil der Planungsregion Mittelrhein-Westerwald und umfaßt 10 Verbandsgemeinden (Tabelle 2.1.2-1) mit insgesamt 192 Ortsgemeinden (OG):

Verbandsgemeinden	Anzahl OG [30.06.95]	Einwohner [30.06.95]	Fläche [km ²] [30.06.95]	Einwohner- dichte
VG Bad Marienberg	18	19.239	83,11	232
VG Hachenburg	33	23.363	173,61	135
VG Höhr-Grenzhausen	4	14.230	35,86	397
VG Montabaur	25	37.294	151,11	247
VG Ransbach-Baumbach	11	13.730	49,76	276
VG Rennerod	23	16.300	133,05	123
VG Selters	21	15.148	111,17	137
VG Wallmerod	24	13.022	82,94	158
VG Westerburg	12	22.855	111,5	205
VG Wirges	12	18.474	56,68	326
<i>Westerwaldkreis</i>	<i>192</i>	<i>194.133</i>	<i>988,71</i>	<i>197</i>

Tab. 2.1.2-1: Verbandsgemeinden des Westerwaldkreises

Der Westerwaldkreis ist mit einer Fläche von ca. 989 km² einer der größten Kreise des Landes Rheinland-Pfalz. Im Kreisgebiet wohnen 194.133 Einwohner (Stand: 30.06.95). Die mittlere Einwohnerzahl pro Gemeinde bzw. Stadt (abgekürzt Ort) beträgt ca. 1.000 EW/Ort. Die kleinste Einwohnerzahl hat die Gemeinde Zehnhausen, VG Wallmerod, mit 136 EW, die höchste die Kreisstadt Montabaur mit 12.279 EW.

Die mittlere Einwohnerdichte ergibt sich zu 197 EW/km². Der Westerwaldkreis liegt somit deutlich über dem Landesdurchschnitt von 145 Einwohner pro km² und ist nach Mayen-Koblenz der bevölkerungsstärkste Kreis im Bundesland Rheinland-Pfalz. Allerdings muß die große Spannweite bei der Siedlungsdichte berücksichtigt werden. Einerseits gibt es Orte wie die Gemeinde Stein-Wingert, VG Hachenburg, mit einer Siedlungsdichte von 43 EW/ km² und auf der anderen Seite hat die Ortsgemeinde Neuhäusel, VG Montabaur, 1.172 EW/km² zu verzeichnen. Jedoch überwiegt eindeutig der ländliche Charakter des Raumes, denn von den 192 Ortsgemeinden haben 144 eine Einwohnerzahl unter 1000 aufzuweisen.

Siedlungsstruktur

Bezüglich der Siedlungsdichte lassen sich starke regionale Disparitäten erkennen. Es besteht im Kreisgebiet ein Dichtegefälle von Norden nach Süden. In den südlichen Verbandsgemeinden Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Ransbach-Baumbach und Wirges, die 30 % der Fläche einnehmen, leben 44 % der Bevölkerung des Westerwaldkreises (Anlage 1).

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

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

Bildungswesen

Der Westerwaldkreis verfügt bezüglich seiner Schulinfrastruktur über 47 Grundschulen, 9 Hauptschulen, 8 organisatorisch verbundene Grund- und Hauptschulen sowie über 6 Realschulen, 5 Gymnasien, 8 Sonderschulen, 2 Berufsbildende Schulen und 17 sonstige Bildungseinrichtungen, die sich auf die folgenden Gemeinden verteilen:

Grundschulen:

Bad Marienberg, Hof, Neunkhausen, Nistertal, Norken, Unnau, Alpenrod, Atzeln, Borod, Hachenburg (2), Kroppach, Roßbach, Müschenbach, Höhr-Grenzhausen, Hilgert, Hillscheid, Montabaur, Neuhäusel, Horressen, Girod, Heilberscheid, Horbach, Niedererbach, Niederelbert, Ruppach-Goldhausen, Welschneudorf, Ransbach-Baumbach, Nauort, Wittgert, Rennerod, Hellenhahn, Nister-Möhrendorf, Oberrod, Seck, Selters, Herschbach, Marienrachedorf, Hundsangen, Meudt, Niederahr, Herschbach, Weroth, Westerburg, Höhn, Langenhahn, Enspel, Gemünden, Guckheim, Kaden, Rothenbach, Wirges, Dernbach, Siershahn.

Hauptschulen:

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

Realschulen:

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

Gymnasien:

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

Sonderschulen:

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

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

Im Jahre 1994 wurden an den allgemeinbildenden Schulen 20.952 Schülerinnen und Schüler registriert.

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

Verkehr

Das Schienennetz im Westerwaldkreis besteht aus eingleisigen Nebenbahnen und ist 129 km lang (Anlage 2). Auf einer Länge von 62 km wird noch SPNV durchgeführt. Schienengüterverkehr (SGV) findet sich noch auf einer Länge von 95 km.

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

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

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

Im Westerwaldkreis sind am 01.07.95 insgesamt 129.369 Kraftfahrzeuge zugelassen, die Zahl der PKW's beträgt 108.046. Der Motorisierungsgrad im Westerwaldkreis liegt mit 558 PKW's pro 1.000 EW deutlich über dem Landesdurchschnitt von 534 PKWs pro 1.000 EW⁵. Dies ist kennzeichnend für den ländlichen Raum mit hohen Pendlerzahlen und einem wenig attraktiven ÖPNV-Angebot hinsichtlich Netz und Fahrzeiten. Das derzeit bestehende ÖPNV-Angebot ist auf der Basis einer kostendeckenden Nachfrage im Laufe der vergangenen Jahre entstanden. Hierin sind die in Abschnitt 2.1.1 erwähnten Ausgleichszahlungen bereits eingerechnet. Von den Berufsauspendlern benutzen 89 % den PKW und nur 7 % fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Arbeitsplatz (Ergebnisse der Volkszählung 1987) [26].

Für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr fungieren im Westerwaldkreis 4 Verkehrsgesellschaften (die sich teilweise privaten Busunternehmen als Subunternehmern bedienen) mit insgesamt 24 Linien und 12 private Betreiber mit 25 Linien, davon zwei Stadtbuslinien in Hachenburg und Bad Marienberg. Ergänzt wird das Linienverkehrsangebot durch ein Anruf-Sammeltaxi (AST) der VG Montabaur mit 7 Linien.

⁵ Rheinland-Pfalz: 2.102.581 PKW, Stand 01.07.95

Insgesamt sind für den „normalen“ öffentlichen Personennahverkehr im Westerwaldkreis 57 Linien vorhanden, die von 17 Verkehrsunternehmen (VU) betrieben werden. Zusätzlich sind im Kreisfahrplan [10 b] 21 Linien unter den Begriffen "Schülerbeförderung" und "Schulverkehr" aufgeführt, die aber von allen Bürgern benutzt werden können.

2.1.3 Verkehrspolitische Ziele

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

In den Leitlinien für den Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises werden folgende Zielvorgaben, anknüpfend an § 3 NVG, für die ÖPNV-Erschließung, Bedienung und Verkehrsmittelqualität genannt:

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

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

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

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

- Die vorhandenen Schienenverbindungen sind weitestgehend im Bestand zu sichern und zu stärken. Insbesondere sind Bestrebungen zur Übernahme von Strecken durch geeignete Unternehmen und Investoren zu unterstützen.

Zur Erhaltung und zur Stärkung der vorhandenen Schienenstrecken sollen „alle vertretbaren Maßnahmen unternommen“ werden, z.B.

- Reduktion von Bus-Parallelverkehren (soweit konzessionsrechtlich möglich),
- Verbesserung der Akzeptanz durch entsprechende nutzerfreundliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte sowie
- Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Umsteigesituation.

Die verabschiedeten Leitlinien werden nach der Analyse des Zustandes und der damit verbundenen Mängelanalyse in die Zielvorgaben für das zukünftige ÖPNV-Angebot entwickelt (Abschnitt 3.1.2).

2.2 Analyse des Zustandes

2.2.1 Netz des öffentlichen Personennahverkehrs

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Für den schienengebundenen Personennahverkehr steht im Westerwaldkreis ein Schienennetz von 129 km Länge zur Verfügung (Anlage 2). Aber lediglich auf einer Länge von 62 km verkehren zur Zeit noch zwei Zuglinien, die von der Deutschen Bahn AG betrieben werden. Diese Linien - im Fahrplan [10b] als Kursbuchstrecken (KBS) bezeichnet - sind

- die KBS 461 von Au über Altenkirchen und Westerburg nach Limburg

und

- die KBS 629 von Siershahn nach Limburg über Montabaur.

	Netzlänge [km]		Betriebsleistung [Zug-km/Werktag an Schultagen]	
	21.08.93	02.06.96 ITF	21.08.93	02.06.96 ITF
<i>KBS 461:</i> innerhalb des WW Gesamtstrecke	37 78	37 78	962 2316	1277 3084
<i>KBS 629:</i> innerhalb des WW Gesamtstrecke	25 35	25 35	431 581	498 698
<i>Summe:</i> innerhalb des WW Gesamtstrecke	62 113	62 113	1393 2897	1775 3782

Tab. 2.2.1-1: *Netzlänge und Betriebsleistung des SPNV im Westerwaldkreis (WW)*

Beide Strecken sind Nebenstrecken. Das Bedienungsangebot ist zum 02.06.1996 werktags in einen durchgehenden 2 h-Takt erweitert worden, der während der Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet wird. Auf der Linie 461 werden 30 Fahrtenpaare pro Werktag angeboten, wovon aber nur 10 Fahrtenpaare durchgehend sind. Auf der Linie 629 werden an Werktagen in jede Richtung 11 Fahrten angeboten. Davon sind jeweils 8 durchgängig.

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

- Altenkirchen und Siershahn (ex KBS 421),
- Siershahn und Neuwied-Engers (ex KBS 423),
- Grenzau und Höhr-Grenzhausen (ex KBS 423),
- Montabaur und Wallmerod (ex KBS 425),
- Westerburg und Rennerod (ex KBS 425) sowie
- Nistertal-Erbach - Bad Marienberg (ex KBS 251e).

Die Schienenstrecke zwischen Altenkirchen und Siershahn verläuft ab Marienrachdorf auf ca. 10 km Länge im Westerwaldkreis. Der Personenverkehr zwischen Altenkirchen und Siershahn wurde am 01.06.1984 auf die Straße verlagert. Der Güterverkehr zwischen Marienrachdorf und Selters wurde am 28.05.1988 stillgelegt. Auf dem Abschnitt Selters - Siershahn wird nach Bedarf noch Güterverkehr durchgeführt.

Die Schienenstrecke von Siershahn nach Neuwied-Engers verläuft bis zum Haltepunkt Bendorf-Pfadfinderlager auf einer Länge von ca. 17 km durch den Westerwaldkreis. Der Personenverkehr zwischen Siershahn und Engers wurde am 28.05.1989 stillgelegt. Der Güterverkehr zwischen dem Bahnhof Grenzau und Bendorf-Sayn wurde am 01.08.1994 eingestellt. Auf dem Abschnitt Bahnhof Grenzau - Siershahn und Neuwied-Engers - Bendorf-Sayn (ex KBS 421) wird gelegentlich noch Güterverkehr durchgeführt.

Die Länge der Stichbahn von Höhr-Grenzhausen zum Bahnhof Grenzau beträgt ca. 3 km. Der Personenverkehr auf diesem Abschnitt wurde am 01.10.1972 stillgelegt. Nach Angaben der Verbandsgemeindeverwaltung Höhr-Grenzhausen wird seit kurzem auch kein Güterverkehr mehr abgefahren.

Derzeit laufen Bestrebungen, die Strecken Altenkirchen - Siershahn - Engers und Höhr-Grenzhausen - Grenzau durch Wiederaufnahme des Güterverkehrs zu sichern, und damit eine Option zur Wiederaufnahme des SPNV zu erhalten. Gleichzeitig hat die Stadt Höhr-Grenzhausen für den Bereich des Bahnhofsgeländes ein städtebauliches Konzept erstellt. In diesem städtebaulichen Konzept wird neben einem Haltepunkt Schulzentrum im Bereich der Firma Steuler ein weiterer Haltepunkt "Regio-Bahnhof Höhr-Grenzhausen" unterhalb des jetzigen Bahnhofsgeländes mit Verknüpfung zwischen Schiene und Straße geplant, damit der vorhandene Gleiskörper für eine neue Straßen-trasse als Ostumgehung Höhr-Grenzhausen zur Verfügung stehen kann.

Auf der 14 km langen Strecke zwischen Montabaur und Wallmerod wird derzeit noch Güterverkehr betrieben. Der Personenverkehr auf der Gesamtstrecke Montabaur - Wallmerod - Westerburg wurde am 30.05.1981 eingestellt. Der Güterverkehr und damit der Gesamtverkehr zwischen Westerburg und Wallmerod wurde am 25.09.1983 eingestellt. Die 12 km lange Strecke von Westerburg bis Wallmerod wurde danach abgebaut. Sie wird derzeit als Radweg genutzt. Ein Wiederaufbau der Eisenbahninfrastruktur zur Reaktivierung des Eisenbahnbetriebes kann nur über ein (zeit-)aufwendiges Planfeststellungsverfahren erfolgen.

Ebenfalls nicht angebunden an das "normale Linienbusnetz" sind in der Verbandsgemeinde Westerburg die Ortsgemeinden Bellingen, Enspel, Rotenhain und Stockum-Püschchen. Diese Ortsgemeinden liegen jedoch im Einzugsbereich der Bahnhöfe Rotenhain und Langenhahn an der Schienenstrecke Au - Limburg. Im Rahmen der "Schülerbeförderung der Verbandsgemeinde Westerburg" ist die OG Bellingen außerdem über Westerburg und Langenhahn sowie die übrigen OG's über Höhn mit dem ÖPNV erreichbar.

Die Ortsgemeinde Maroth in der Verbandsgemeinde Selters, die an der westlichen Kreisgrenze liegt, ist nicht nur im Rahmen der "Schülerbeförderung Verbandsgemeinde Selters" sondern auch im „normalen Linienbusverkehr“ über das Netz des Landkreises Neuwied erreichbar. Diese Linie ist daher nicht im Taschenfahrplan des Westerwaldkreises erwähnt.

Namentlich sind somit fast alle Orte und fast 99 % aller Einwohner an das ÖPNV-Netz des Westerwaldkreises angeschlossen.

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

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

Die Kreisstadt Montabaur wird von insgesamt 19 Linien, davon 7 Linien der alternativen Bedienungsform Anruf-Sammel-Taxi (AST) angefahren. Bis auf die Stadt Hachenburg haben alle anderen Verbandsgemeindesitze eine direkte Verbindung nach Montabaur. 30 Buslinien führen über die Kreisgrenzen hinaus; die Schwerpunkte bilden die Ziele Koblenz, Altenkirchen, Limburg und Herborn.

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

2.2.2 Alternative Bedienungsformen/Bedarfsverkehr

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

Der AST-Verkehr in der VG Montabaur besteht derzeit aus 7 Linien bzw. Kursbuchstrecken (KBS 8440 - 8446).

Eine verstärkte Nachfrage der Anruf-Sammel-Taxis besteht derzeit hauptsächlich in den Abendstunden und am Wochenende.

Dieses Angebot der Verbandsgemeinde Montabaur verursacht jedoch je Beförderungsfall einen sehr hohen Subventionsbedarf (ca. 20 DM/Fahrgast und etwa 40.000 DM/Jahr). Ursache hierfür sind u.a. Bedienungsverbote auf Grund bestehender Konzessionen und den damit verbundenen häufigen Leerfahrten.

Ein Anruf-Liniendienst steht der Ortsgemeinde Langenbach bei Kirburg in der Verbandsgemeinde Bad Marienberg zur Verfügung. Dieser wird organisiert durch die Verkehrsgemeinschaft Daadetal des Landkreises Altenkirchen. Die Bedienung erfolgt entweder per Bus bzw. per Anrufliniendienst und sichert alle Anschlüsse an den Fahrplan der Daadetalbahn Daaden - Betzdorf (KBS 463).

2.2.3 Verknüpfungspunkte

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

- Hachenburg Bahnhof,
- Nistertal-Erbach Bahnhof,
- Westerburg Bahnhof,
- Siershahn Bahnhof und
- Montabaur Bahnhof bzw. Konrad-Adenauer-Platz.

2.2.4 Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr

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

Schnittstellen zwischen dem Pkw und dem ÖPNV - Park and Ride (P + R) genannt - sind lediglich in Hachenburg am Bahnhof und an der Bushaltestelle Montabaur-Horressen, Abzweigung vorhanden bzw. erkennbar. Während in Hachenburg die Pkw-Stellplätze geordnet angeboten werden, werden die Fahrzeuge am Schnittpunkt der B 49 und L 327 ungeordnet abgestellt.

Weitere Anlagen dieser Art bzw. Vorhaltungen für Kiss and Ride (K + R) und Bike and Ride (B + R) sind derzeit nicht vorhanden.

2.2.5 Fahrplangestaltung

Interne Fahrplangestaltung der Verkehrsunternehmen

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

z.B. 6105 Montabaur, Bf ab 13.15 Uhr - Koblenz, Hbf an 14.15
Montag - Freitag an Schultagen

6105 Montabaur, Bf ab 13.37 Uhr - Koblenz, Hbf an 14.10
Montag - Freitag an Schultagen

8430 Montabaur, Bf ab 13.37 Uhr - Koblenz, Hbf an 14.10
Montag - Freitag

6105 Montabaur, Bf ab 13.20 Uhr - Koblenz, Hbf an 14.15 Uhr
Montag - Freitag an schulfreien Tagen

Die zeitlich identisch verlaufenden Fahrten stellen einen Gemeinschaftsverkehr dar. Es handelt sich hier um ein und dieselbe Fahrt, die allerdings einmal im Fahrplan des VU Beul und zum anderen des VU RMV aufgenommen ist. Dies gilt lediglich an Schultagen, nicht aber an schulfreien Tagen. An schulfreien Tagen bedient die zeitlich früher abfahrende RMV noch die Augstgemeinden Eitelborn und Simmern, so daß beide Fahrten zeitgleich um 13.52 Uhr an der Denzer Heide ankommen und von hier aus zum Hauptbahnhof in Koblenz parallel fahren.

Externe Fahrplangestaltung der Verkehrsunternehmen

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

Aufgrund der vielen Teillinien sowie der Angabe von Durchbindungen auf andere Linien ist der Streckenverlauf oft nicht nachvollziehbar. Die Abfahrts- tafeln der umliegenden Bahnhöfe fehlen im Kreisfahrplan.

Die Übersichtlichkeit und Lesbarkeit des Fahrplanes wird auch eingeschränkt, wenn eine ÖPNV-Linie über mehr als eine Doppelseite geht (z.B. 4281) oder der Fahrplan nicht spaltengleich bzw. ohne Kennzeichnung nicht angefahrener Haltestellen aufgebaut ist (z.B. 6105).

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

2.2.6 Bedienungshäufigkeit

Der durchschnittliche Bedienungsstandard liegt bei rund 10 Fahrtenpaaren pro Tag. Unter einen Mindestbedienungsstandard von 3 Fahrten pro Tag fallen nur die Relationen

- Westerburg - Limburg, Linie 4280 (Bus über Dornburg, 1 Fahrtenpaar pro Tag),
- Hachenburg - Selters - Dierdorf - Koblenz, Linie 8160 (1 Fahrtenpaar pro Tag) und
- Kroppach/Gehlert - Hachenburg, Linie 8412 (2 Fahrtenpaare pro Tag).

Die meisten Linien werden über den Tag verteilt (06.00 bis 18.00 Uhr) zwischen 5 und 14 mal gefahren (Anlage 3). Die Erreichbarkeit der Verbandsgemeindesitze und damit der zentralen Orte ist innerhalb der Verbandsgemeinden relativ gut gewährleistet.

Die in der Anlage 6 angegebenen Fahrtenzahlen geben auf der Basis des Fahrplanes 1996/97 die vorhandenen Gesamtfahrten auf der jeweiligen Kursbuchstrecke an. Für die mittelfristig und langfristig geplanten Fahrtenzahlen sind die wesentlich transparenteren und besser nachvollziehbaren durchgehenden Fahrtenpaare angegeben worden. Aus diesem Grund kann oberflächlich der Eindruck entstehen, daß auf verschiedenen Kursbuchstrecken Fahrtenhäufigkeiten gekürzt werden, was in keinem Falle zutreffend ist.

2.2.7 Taktichte

Im 2 h-Takt befahren werden die beiden Schienenstrecken (KBS 461 und 629). Annähernd im ½ h-Takt wird die Verbindung Höhr-Grenzhausen - Koblenz durch die KEVAG-Linie 7/7A befahren.

Ansonsten sind keine vertakteten Linien im Westerwaldkreis vorhanden.

2.2.8 Anschlußbeziehungen an den Verknüpfungspunkten

Anschlußsicherheiten sind nur in wenigen Fällen gewährleistet und meist zufälliger Art. Im Fahrplan sind nur wenige Anschlüsse innerhalb des ÖPNV veröffentlicht (Tabelle 2.2.8-1).

Selbst die Anschlußquoten an den Bahnhöfen sind äußerst gering. In den Bahnhöfen Westerburg, Erbach und Hachenburg beträgt diese maximal 50 %. Dies bedeutet, daß mehr als die Hälfte (teilweise auch alle) der an den genannten Bahnhöfen ankommenden bzw. abfahrenden Busse innerhalb von 20 Minuten keinen Anschluß zu bzw. von einem Zug haben [6].

Noch schlechter ist die Quote der Busse, die einen möglichen Zuganschluß um bis zu 20 Minuten verpassen. Diese „Verpassungsquote“ erreicht in keinem einzigen Fall der o.g. Bahnhöfe den Wert 0. Ein verpaßter Anschluß bedeutet beim Umsteigen auf den Zug eine Wartezeit von bis zu 2 h, beim Umsteigen auf den Bus kann die Fahrt möglicherweise am gleichen Tag nicht mehr fortgesetzt werden.

Anschlußbeziehungen im Fahrplan						
Linie (KBS)	Konzessionär	Linienverlauf	Anschluß an			Häufigkeit pro Werktag
			Linie (KBS)	Konzessionär	Linienverlauf	
4235	RMV	Bad Marienberg - Daaden	463	WEBA	Daaden - Betzdorf	immer
627	DB AG	Frankfurt - Limburg	5421	VU	Limburg - Bilkheim	immer
8430	Beul	Rehe - Montabaur	6105	RMV	Montabaur - Koblenz	1 x
6105	RMV	Koblenz - Montabaur	4240	RMV	Montabaur - Bad Marienberg	2 x
4240	RMV	Bad Marienberg - Montabaur	6105	RMV	Montabaur - Koblenz	1 x
6117	RMV	Hartenfels - Montabaur	8160	Orthen	Montabaur - Koblenz	1 x
461	DB AG	Limburg - Au	460	DB AG	Au - Köln	immer

WEBA: Westerwaldbahn

Tab. 2.2.8-1: *Abgedruckte Anschlußbeziehungen im Kreisfahrplan Westerwaldkreis [10b]*

Die Kreisstadt Montabaur ist von 8 der 9 übrigen Verbandsgemeindesitze ohne Umsteigen zu erreichen. Von Hachenburg nach Montabaur ist ein einmaliges Umsteigen, entweder in Herschbach/Uww. oder Westerburg, notwendig, wobei eine höhere Fahrtenzahl über Westerburg angeboten wird. Viele andere Fahrbeziehungen sind nur mit Umsteigen zu bewältigen. Die einzelnen Linien sind jedoch praktisch überhaupt nicht aufeinander abgestimmt. Selbst zu den Hauptverkehrszeiten bestehen nur eingeschränkte Umsteigemöglichkeiten. Die Sicherung von Anschlußbeziehungen ist durch die differenzierten Erfordernisse der einzelnen Verkehrsunternehmen in Umsteigeorten, durch Schülerverkehre etc. nur bedingt erreichbar. Es kann daher nicht verwundern, daß im Westerwaldkreis ca. 91 % Direktfahrten und ca. 9 % Umsteigerfahrten sind [21]. Im Rahmen des bestehenden Verkehrsangebotes besteht bei Umsteigerfahrten allerdings ein erhöhter Koordinationsbedarf.

2.2.9 Verkehrsnachfrage

Die Pendlermatrix (Tabelle 2.2.9-1) aus dem ÖPNV-Konzept [9] des Westerwaldkreises gibt für das Jahr 1992 ca. 41.500 Berufs- und Ausbildungspendler an, die den öffentlichen Personennahverkehr potentiell nutzen können. Dies entspricht etwa 60 % der Gesamtauspendler des Westerwaldkreises (Tabelle 2.2.9-2). Nach den Angaben aus der Volkszählung von 1987 fahren 26 % aller Auspendler mit SPNV/ÖPNV, 70 % mit dem Pkw und 4 % kommen mit sonstigen Verkehrsmitteln (zu Fuß, Fahrrad) zur Arbeit (Tabelle 2.2.9-3).

Berufspendler

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

Pendlermatrix ÖPNV, Westerwaldkreis und Umgebung, nach Pendlerdaten des stat. Landesamtes Rheinland-Pfalz und Verkehrsmodell SAN (Vh Hannover)
 in [Fahren/Tag]

von	Binnenverkehr										Quellverkehr										Summe	Gesamt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			
nach	VG Montabaur	VG Wallmerod	VG Westerburg	VG Rennerod	VG Bad Marlenberg	VG Hachenburg	VG Selters	VG Wirges	VG Ransbach-B.	VG Höhr-Grenzhsn.	Summe WW	Stadt Koblenz	Krs. Mayen-Koblenz	Rhein-Lahn-Krs.	Krs. Neuwied	Krs. Altenk. West	Krs. Altenk. Ost	Hessen	NRW,no	NRW, nw		
1 VG Montabaur	2493	395	103	7	13	24	156	763	207	140	4291	1652	277	957	242	26	28	839	36	11	4066	8359
2 VG Wallmerod	426	488	206	12	20	21	94	164	26	21	1478	129	45	169	53	13	12	654	26	8	1311	2789
3 VG Westerburg	106	204	2778	325	500	187	129	74	15	8	4326	107	33	89	68	42	143	871	149	22	1524	5850
4 VG Rennerod	7	11	333	773	185	18	7	5	1	0	1380	26	3	17	7	6	102	1174	316	8	1658	2999
5 VG Bad Marlenberg	13	24	499	182	1355	333	38	17	4	2	2467	42	12	14	46	57	492	242	261	34	1200	3667
6 VG Hachenburg	24	13	181	18	318	1395	143	25	15	6	2133	80	36	14	259	666	687	116	196	130	2184	4322
7 VG Selters	146	66	132	7	42	152	778	328	118	42	1811	208	103	59	586	96	36	119	44	17	1268	3079
8 VG Wirges	829	160	72	5	19	32	375	1089	347	112	3040	387	128	172	214	26	14	203	27	10	1181	4221
9 VG Ransbach-B.	195	24	18	1	4	19	140	321	418	337	1477	637	363	118	453	31	8	61	16	8	1695	3172
10 VG Höhr-Grenzhsn.	149	17	8	0	2	6	44	100	317	417	1060	996	421	171	285	13	6	46	8	5	1931	2891
Summe WW	4378	1402	4330	1330	2458	2187	1904	2886	1468	1085	23428	4264	1421	1780	2193	976	1528	4525	1081	253	18021	41449
11 Stadt Koblenz	1580	114	99	25	41	77	200	365	641	1094	4232	39162	6982	6994	3294	125	71	391	86	49	57154	61390
12 Krs. Mayen-Koblenz	244	40	34	3	13	37	107	122	361	435	1396	7426	8390	730	6136	112	44	139	49	31	23057	24453
13 Rhein-Lahn-Kreis	926	142	88	16	12	17	66	168	120	177	1732	7134	725	13048	438	28	28	4633	59	16	26109	27841
14 Krs. Neuwied	226	42	82	8	50	273	578	191	435	266	2151	3764	6020	429	13180	1069	128	189	94	109	24982	27133
15 Krs. Altenk. West	24	10	44	6	61	618	94	22	29	13	921	125	112	28	1084	5499	1090	86	177	1484	9685	10606
16 Krs. Altenk. Ost	16	9	141	98	473	674	36	12	6	3	1463	72	43	28	132	1161	12133	525	4519	1784	20417	21885
17 Hessen	737	710	849	1180	227	117	115	188	63	46	4232	403	139	4593	191	86	544	60035	3405	97	70293	74525
18 NRW,no	37	31	151	281	260	201	41	24	16	8	1050	87	50	59	100	183	4744	3392	44368	612	53595	54845
19 NRW, nw	11	8	24	8	33	125	20	8	5	5	247	49	30	16	110	1438	1596	96	800	4715	8652	8899
Summe	3801	1106	1512	1625	1170	2139	1257	1100	1676	2047	17433	58222	22491	25925	24665	9721	20380	70286	53357	8997	239844	311377
Gesamt	8179	2508	5842	2955	3628	4326	3161	3986	3144	3132	40861	62486	23912	27705	26858	10697	21909	74811	54438	9150	311965	352826

Tab. 2.2.9-1: Pendlermatrix im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises [9]

Auspendlerangaben				
Jahr	Einwohner	Auspendler gesamt	Berufsaus- pendler	Ausbildungs- auspendler
1987	170.663 + 9,18 %	62.385 (100 %)	47.077 (75 %)	15.308 (25 %)
1992	186.331 + 4,19 %	68.112 ¹	k.A.	k.A.
1995	194.331	70.966 ¹	ca. 50.000 ¹	ca. 20.000 ¹

¹ auf der Basis der Volkszählung 1987 über Einwohnerentwicklung hochgerechnet

Tab. 2.2.9-2: Auspendlerangaben

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

¹ nach ÖPNV-Konzept

Tab. 2.2.9-3: Verkehrsmittelwahl

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

Binnenverkehr (über 400 potentielle Fahrgäste pro Tag und Richtung)

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

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

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

- Ransbach-Baumbach - Koblenz
- Ransbach-Baumbach - Kreis Neuwied
- Höhr-Grenzhausen - Koblenz
- Höhr-Grenzhausen - Kreis Mayen-Koblenz

Ausbildungspendler/Schülerverkehr

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

Nach Angaben des früheren bundesbahneigenen Busunternehmens Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (RMV) „steht und fällt der Verkehr im Westerwaldkreis mit den Schülern“. Der Schul- und Kindergartenverkehr - nach Angaben der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises werden am Tag ca. 16.500 Mädchen und Jungen befördert - macht 75 % des Umsatzes aus. Aufgrund der fehlenden Möglichkeit, das Verkehrsmittel frei zu wählen (sogenannte Captive Riders) fällt der Modal Split deutlich zugunsten des SPNV/ÖPNV aus. Von den Ausbildungspendlern müssen insgesamt 82 % öffentliche Verkehrsmittel und können 14 % den Pkw benutzen (Tabelle 2.2.9-2).

Sonstige Nutzer

Zur Ermittlung der Anteile der sonstigen Nutzer werden nach [21] die ermittelten tageszeitlichen Verteilungen der Beförderungsfälle an normalen Werktagen herangezogen (Abbildung 2.2.9-1). Unter der Annahme, daß

- Berufs- und Ausbildungspendler in der morgendlichen Hauptverkehrszeit von 05.00 Uhr bis 08.00 Uhr,

- Ausbildungspendler in der Mittagszeit von 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr sowie
- Berufspendler in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit von 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr

überwiegend unterwegs sind, ergibt sich ein Anteil der Beförderungsfälle an Normalwerktagen dieser Nutzergruppen von ca. 80 %. Die übrigen Anteile der Beförderungsfälle an Normalwerktagen werden den sonstigen Nutzergruppen zugeordnet. Die Gesamtzahl der Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs an der Nutzergruppe Berufs- und Ausbildungspendler kann deshalb mit dem Faktor 1,25 (Kehrwert von 0,8) ermittelt werden. Der Anteil der Beförderungsfälle der sonstigen Nutzergruppen zu den Berufs- und Ausbildungspendlern beträgt somit 25 %.

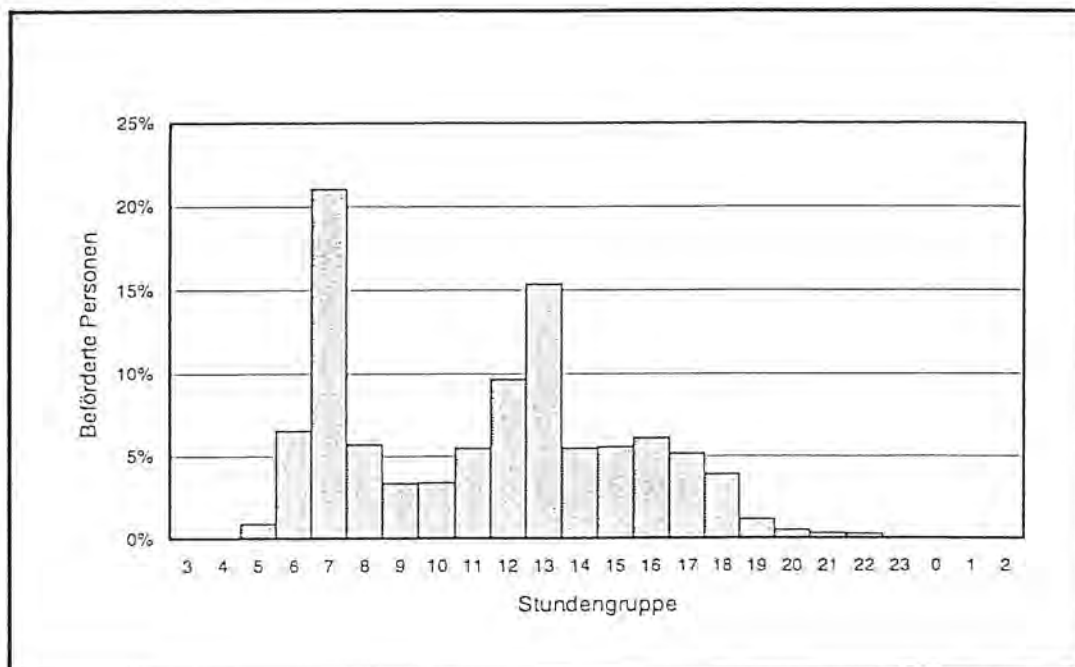


Abb. 2.2.9-1: Tageszeitliche Verteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen im gesamten Untersuchungsgebiet (z.B.: Stundengruppe 7 = 7.00 Uhr bis 07.59 Uhr) [21]

Reiseweite

Nach Angaben in [21] beträgt die mittlere Reiseweite für Beförderungsfälle im Gebiet der damaligen Nahverkehrsgemeinschaft ca. 8 km. Am häufigsten sind die Fahrten zwischen 1 und 5 km anzutreffen (ca. 40 % - Abbildung 2.2.9-2).

Reisezeit

Die mittlere Reisezeit (Abbildung 2.2.9-3) für Beförderungsfälle im Gebiet der Nahverkehrsgemeinschaft beträgt ca. 17,5 min (nach VZ '87 ca. 21 min für Berufsauspendler und ca. 22 min für Ausbildungsauspendler). Aus der Kombination von Reiseweite und Reisezeit ergibt sich eine Beförderungsgeschwindigkeit (inkl. Umsteigezeiten) von knapp 28 km/h für alle Beförderungsfälle mit Quelle und Ziel im Gebiet der Nahverkehrsgemeinschaft. Der nachfolgende Reisezeitvergleich zwischen Individualverkehr (Pkw), SPNV und straßengebundenem ÖPNV zeigt deutlich den entscheidenden Schwachpunkt im ÖPNV-System des Westerwaldkreises (Tabelle 2.2.9-4).

Spezifische Fahrtenhäufigkeit

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

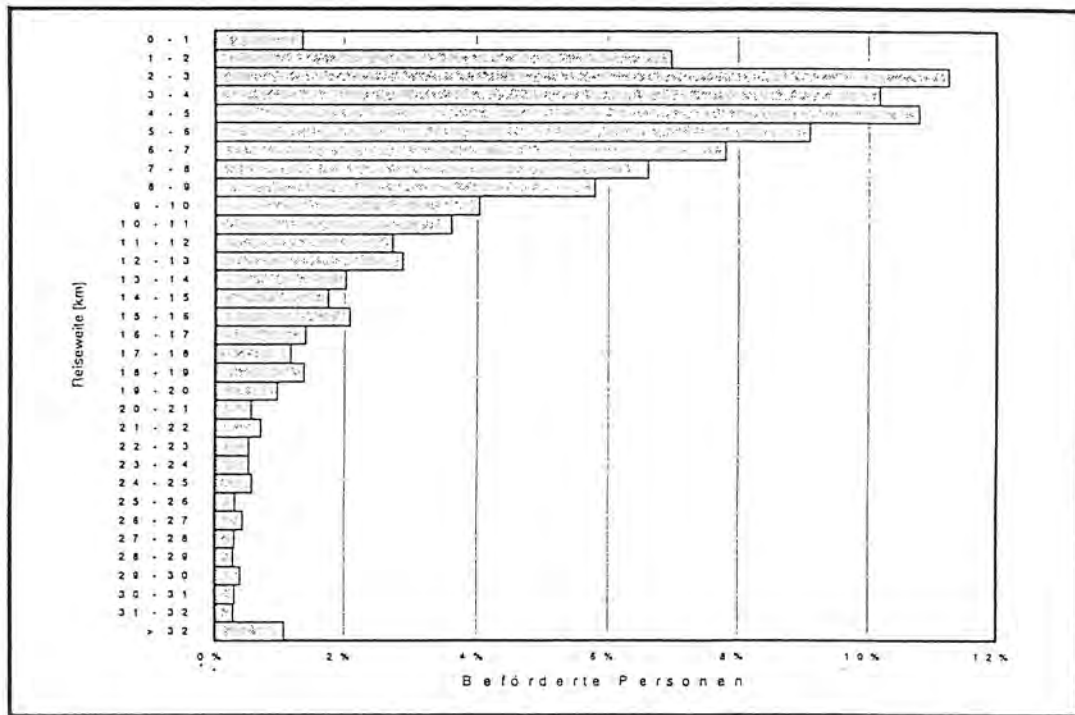


Abb. 2.2.9-2: Reiseweitenverteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen [21]

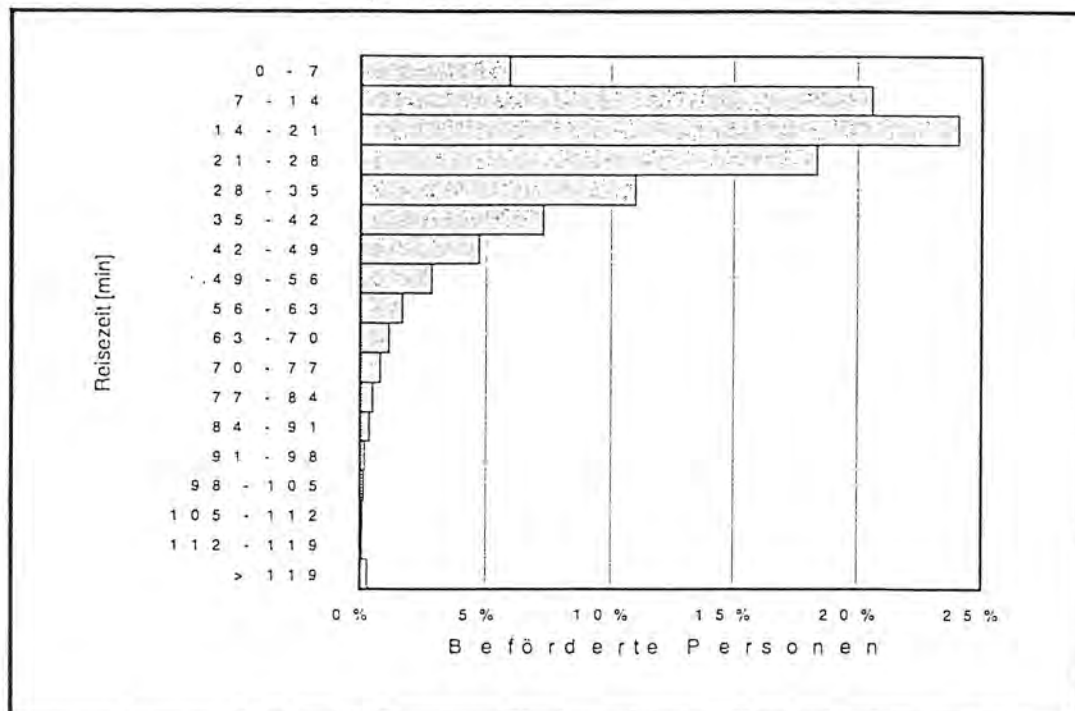


Abb. 2.2.9-3: Reisezeitenverteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen [21]

Reisezeitenvergleich IV/ÖPNV auf ausgewählten Strecken				
Strecke	Entfernung [km]	Beförderungzeit ÖPNV (lt. Fahrplan) [min]	Fahrzeit Pkw [min]	Bemerkungen
Montabaur - Koblenz (KBS 6105)	25	71 (42)	20	Baustelle
Koblenz - Montabaur (KBS 6105)	25	49 (45)	20	
Montabaur - Westerburg (KBS 4281)	21	59 (55)	32	
Westerburg - Montabaur (KBS 4281)	21	55 (55) ¹	35	
Montabaur - Siershahn (KBS 629)	7,5	14 (13)	13	Schienenverkehr
Siershahn - Montabaur (KBS 629)	7,5	15 (14)	15	Schienenverkehr
Heimborn - Welschneudorf (Nord/Süd-Relation)	62	230	65	reine ÖV-Fahrzeit: 125 Min
Freirachdorf - Elsoff (West/Ost-Relation)	39	420	47	reine ÖV-Fahrzeit: 120 Min

¹ Die Beförderungszeit auf der inzwischen für SPNV stillgelegten Westerwaldquerbahn betrug nach Kursbuchtafel vom 29. Mai 1960 (!) 43 min (!!).

Tab. 2.2.9-4: Reisezeitenvergleich IV/SPNV bzw. ÖPNV_{Straße} auf ausgewählten Strecken [9]

2.3 Mängelanalyse

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

Die Kriteriengruppe, die vor allem die Interessen des Fahrgastes berücksichtigt, wie

- Bedienungsqualität,
- Fahrplangestaltung,
- Anschlußsicherung,
- Koordination,
- Angebot zu Schwachlastzeiten und
- Tarifsistem

weist erhebliche Mängel auf, die im wesentlichen auf die nicht vorhandene Kooperation und Koordination, aber auch auf die geringen gesetzlichen Eingriffsmöglichkeiten in Konzessionsbestände zurückzuführen sind. Deshalb kommt im Sinne der ÖPNV-Fahrgäste der Bildung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften oder eines Verkehrsverbundes (VRM) eine zentrale Bedeutung zu.

Im einzelnen läßt sich festhalten:

1. Trotz aller guten Ansätze stellt das bisherige ÖPNV-Angebot des Westerwaldkreises nur eine Basisversorgung dar, die insbesondere bezüglich Linienführung und Bedienungshäufigkeit z.T. stark verbesserungsfähig ist.
2. Für den gelegentlichen ÖPNV-Nutzer ist das Angebot trotz Kreisfahrplan unübersichtlich. Neben unverhältnismäßig langen Reisezeiten und Wartezeiten beim Umsteigen sorgt vor allem auch die Tarifvielfalt für Unattraktivität. Der ÖPNV im ländlichen Raum erhält auch durch die uneinheitliche oder fehlende Haltestelleninfrastruktur (Namensgebung, Fahrpläne, Wetterschutz, Sauberkeit, Wartung, Fahrgastinformation) ein schlechtes Image.
3. Da bis auf die höher frequentierten Verbindungen zur Kreisstadt und zwischen Kreisstadt und Oberzentrum oft nur sehr wenige Fahrgäste befördert werden, könnten auch kleinere Busse (mit eventuell etwas niedrigeren Kosten) 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.
4. Es wird, wie in analogen ländlichen Räumen üblich, die Nachfrage eines jeden einzelnen Fahrgastes bei der Linienführung berücksichtigt, so daß das bestehende Angebot durch Umwegfahrten und Zeitverluste für die Mehrheit der Fahrgäste unattraktiv und inakzeptabel ist.
5. Die Zersplitterung des Busliniennetzes verstärkt der im Kreisfahrplan abgedruckte Schülerverkehr dadurch, daß dieser für den „normalen“ Fahrgast wichtige Haltestellen nicht anfährt. Damit wird die Nutzbarkeit dieses Verkehrsangebotes für den "normalen" Fahrgast eingeschränkt. Weitere Vertragsfahrten sind im wesentlichen Fahrten zu und von Schulen/Schulkindergärten, die u.a. aus diversen Gründen nicht auf die Linie übertragbar sind.

6. Die Tarife der den Westerwaldkreis berührenden Buslinien haben kein einheitliches Preisniveau.
7. Eine einheitliche Haltestellenausstattung und Namensgebung (vor Ort und im Fahrplan) ist nicht vorhanden.

3. Maßnahmenkonzeption

3.1 Entwicklung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes

3.1.1 Überregionale Zielvorgaben

Der Nahverkehrsplan muß die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsprogramms vom 27. Juni 1995 (LEP III) [14] in seinen Ausführungen mit berücksichtigen. Grundlegendes Ziel rheinland-pfälzischer Verkehrspolitik ist die nachhaltige Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen sowie die Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes. Dies ist nur durch ein integriertes Verkehrssystem möglich. Ziel ist eine sinnvolle Verknüpfung der großräumigen Schienenverbindungen, in diesem Fall die ICE-Strecke Köln - Montabaur - Rhein/Main, mit dem Nahverkehr.

Entwicklungsschwerpunkte gemäß LEP III im Westerwaldkreis sind

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

"In den regionalen Verbindungen ist der ÖPNV (Schiene und Bus) vor allem im Berufsverkehr so zu entwickeln, daß er zu einer gegenüber dem Individualverkehr bevorzugten Alternative wird" (LEP III). In den ländlichen Räumen, zu denen der Westerwaldkreis überwiegend gehört, muß eine Mindestbedienung sichergestellt werden.

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

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

Für die Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplanes ist im Kapitel "Verkehrerschließung - Ausbau der Verkehrsnetze", das von der Regionalvertretung am 05.12.1996 beschlossen wurde, ein funktionales Netz für den öffentlichen Verkehr entwickelt worden. Dieses ÖPNV-Netz bildet die Grundlage für die ÖPNV-Netz-Konzeption des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis (Anlage 5).

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

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

Diese Kriterien des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz sind Grundlage für den Integralen Taktfahrplan (ITF) bzw. für den Rheinland-Pfalz-Takt [18]. Der Rheinland-Pfalz-Takt verfolgt damit die Strategie der angebotsorientierten Bedienung. Der Rheinland-Pfalz-Takt wird dort, wo er bereits flächendeckend umgesetzt ist, auch hervorragend angenommen. Jedoch wird diese Betriebsleistung im Gesamtnetz niemals eigenwirtschaftlich finanziert werden können. Denn für einen zusätzlichen Betriebs-km pro Tag ist ein neuer Fahrgast pro Tag notwendig, der zudem auch noch mindestens 10 km auf dem ÖPNV-Netz zurücklegen muß. Damit kann ein finanzierbarer ÖPNV für den Westerwaldkreis niemals an einer ausschließlich angebotsorientierten Verkehrspolitik ausgerichtet sein.

Das Konzept des ITF basiert auf einem einheitlichem System von Linien, Fahrzeiten und Haltepunkten. Es beinhaltet eine stündliche Anbindung aller Bahnhöfe und Haltestellen stets zur gleichen Zeit an sieben Tagen die Woche wenigstens von 5 Uhr bis 21 Uhr. Ziel ist eine optimale Verknüpfung, so daß es stündlich an möglichst vielen Knotenpunkten zu einer Bündelung von Bus- und Bahnlinien kommt. Die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes wird schrittweise in mehreren Stufen umgesetzt. In der Zwischenstufe zum Fahrplanwechsel 02.06.96 wurde unter anderem im Westerwaldkreis für die Strecke Au - Altenkirchen - Westerburg eine stündliche Bedienung an Werktagen sichergestellt.

Die Einschränkungen an Wochenenden sind mit dem Fahrplan 1997/98 ab 01.06.1997 abgebaut. Sowohl zwischen Westerburg und Limburg als auch zwischen Siershahn und Limburg besteht jetzt im Sonntagsverkehr ein Zweistudentakt. Zwischen Westerburg und Limburg sowie Siershahn und Limburg ist ein Zwei-Stunden-Takt mit Verdichtung während des Berufs- und Schülerverkehrs eingeführt worden.

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

3.1.2 Regionale Zielvorgaben

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

Weitere Zielvorgaben sind:

- Gewährleistung der Erreichbarkeit der zentralen Orte,
- Aufbau eines hierarchischen Netzes im öffentlichen Personennahverkehr (SPNV/schienengleiche Busverkehre; regionale Busverkehre; lokale Busverkehre),
- Anbindung aller Ortsgemeinden,
- Transparenz der Linienführungen,
- Direktverbindungen zwischen VG-Sitzen, anderen wichtigen Orten und der Kreisstadt Montabaur,
- Direktverbindungen von allen Ortsgemeinden zum jeweiligen Verbandsgemeindesitz,
- Ausrichtung auf vorhandenen SPNV,
- Reduzierung der Beförderungszeiten,

- Erhaltung vorhandener Bedarfsverkehre (AST) (§ 5 Abs. 2 NVG), Ausweisung dieser in übergeordneten Fahrplänen, wo möglich ergänzen und einführen.

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

Nach [25] soll sich der weitere Ausbau der Verkehrswege an der funktionalen Gliederung der Verkehrsnetze orientieren. Bei der funktionalen Gliederung der Verkehrsnetze werden sieben Stufen von Verbindungsfunktionen unterschieden (Tabelle 3.2).

3.1.3 Abschätzung zukünftiger verkehrlicher Entwicklungen

Die Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist Grundlage für die Angebotsentwicklung des ÖPNV und SPNV. Als entscheidende Basisgröße zur Abschätzung der Gesamtnachfrage dient die Einwohnerzahl. Weitere nachfragebestimmende Größen sind Arbeitsplatz- und Schulanangebot. Die sich daraus ergebenden Pendlerzahlen für den Westerwaldkreis sind bereits in Tabelle 2.2.9-1 dargestellt worden.

Wie bereits bekannt beträgt die Nachfrage in diesem Raum ca. 0,21 Fahrten pro Einwohner und Werktag an Schultagen. Damit ergibt sich ein Einnahmenvolumen im öffentlichen Personennahverkehr, inklusive Defizitausgleich des Schülerverkehrs, von ca. 13,0 Mio. DM/Jahr (Anlage 2).

Die Einnahmen der erbrachten Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen betragen im Westen der Bundesrepublik Deutschland 2,93 DM/Wgkm.

Da im Westerwaldkreis keine Betriebskostenzuschüsse gezahlt werden - abgesehen vom Defizitausgleich des Schülerverkehrs - werden die Einnahmen den Kosten für die Erbringung der Betriebsleistung gleichgesetzt. Somit ergibt sich eine finanzierbare Betriebsleistung im ÖPNV von ca. 4,4 Mio. Wgkm/Jahr.

Auf der Basis der im ÖPNV-Konzept [9] angegebenen Betriebsleistungen im Westerwaldkreis werden ca. 4,5 Mio. Wgkm/Jahr gefahren (Anlage 2).

Für den Raum Westerwaldkreis ergibt sich eine gute Übereinstimmung zwischen Verkehrseinnahmen und Betriebskosten.

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

Für den Westerwaldkreis wird ebenfalls eine positive Bevölkerungsentwicklung aufgrund von Wanderungsgewinnen (im Zeitraum 1994/2008 Geburtenrückgang 2.909 und Wanderungsgewinn 29.713 Einwohner) prognostiziert. Die Bevölkerungsprognose für den Kreis im Jahr 2008 lautet 216.661 Einwohner. Das entspricht einer Wachstumsrate im Zeitraum 1995/2008 von + 12 %. Die Zahl der einzuschulenden Kinder im Westerwaldkreis wird allerdings in den nächsten 5 Jahren um ca. 20 % zurückgehen.

Eine weitere Bezugsgröße, die in die Nachfrageentwicklung des ÖPNV mit einbezogen wird, ist die Motorisierung. Nach einer Prognose von Shell ist mit einem Anstieg der PKW-Dichte bis 2005 zu rechnen, so daß dann ein Sättigungsniveau von etwa 700 Pkw pro 1.000 EW erreicht wäre. Im Westerwaldkreis nimmt zudem die Anzahl der mangels entsprechender Alternativen an den ÖPNV gebundenen Menschen stetig ab.

Bezüglich des Modal Splits (vergleiche Abschnitt 2.2.9) hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Untersuchungen durchgeführt. Diese zeigten, daß nur 7 % der Flächenbewohner den ÖPNV nutzen, während 43 % ihren Weg als Fahrer in einem PKW und 13 % als Mitfahrer zurücklegen. Pro Tag werden durchschnittlich drei Viertel der Privat-Pkw in der Fläche in Betrieb genommen. 2,5 Fahrten werden pro Tag und PKW in der Fläche unternommen, wobei die Zahl der Mitfahrer 0,3 beträgt. Die meisten Fahrten (59 %) werden in der Freizeit und zu Versorgungszwecken getätigt. Nach dieser Untersuchung werden bei über der Hälfte der Fahrten im Binnenverkehr in der Region die PKW aus subjektiven Gründen genutzt. Von diesen prinzipiell disponiblen Fahrten könnten 25 % durch den ÖPNV ersetzt werden (Abbildung 3.1.3-1).

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

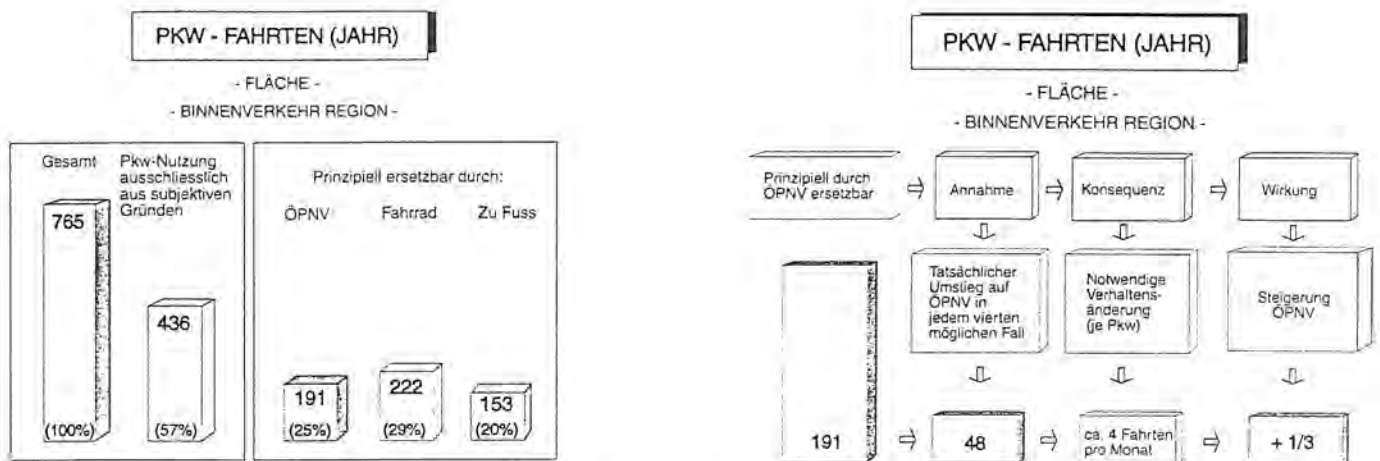


Abb. 3.1.3-1: Abschätzung der zukünftigen Nachfrage, entnommen [32]

Mit diesen Angaben kann eine Abschätzung der zu erwartenden Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises vorgenommen werden:

1996 - 2001	ÖV-Anteil	schlechteste Entwicklung	beste Entwicklung
Ausbildungspendler	85%	-20%	± 0%
Berufspendler	10%	± 0%	+ 33%
Sonstige	5%	± 0%	+ 33%
Summe	100%	-17%	+ 5%
ÖV-Fahrten <i>[Fahrten/EW u. WT an ST]</i>	0,21	0,18	0,22

Tab. 3.1.3-1: Abschätzung der zukünftigen Nachfrage

Fazit

Um die Verkehrsnachfrage stabil zu halten, sind größte Anstrengungen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und reduzierende Maßnahmen beim MIV (Push-Pull-Effekt) notwendig.

3.2 Netz des zukünftigen ÖPNV

Grundlagen

Entsprechend dem zentralörtlichen Gefüge des Landkreises soll das Netz nach RROP, NVG und Forschung [7] folgendermaßen gegliedert werden (Abbildung 3.2-1):

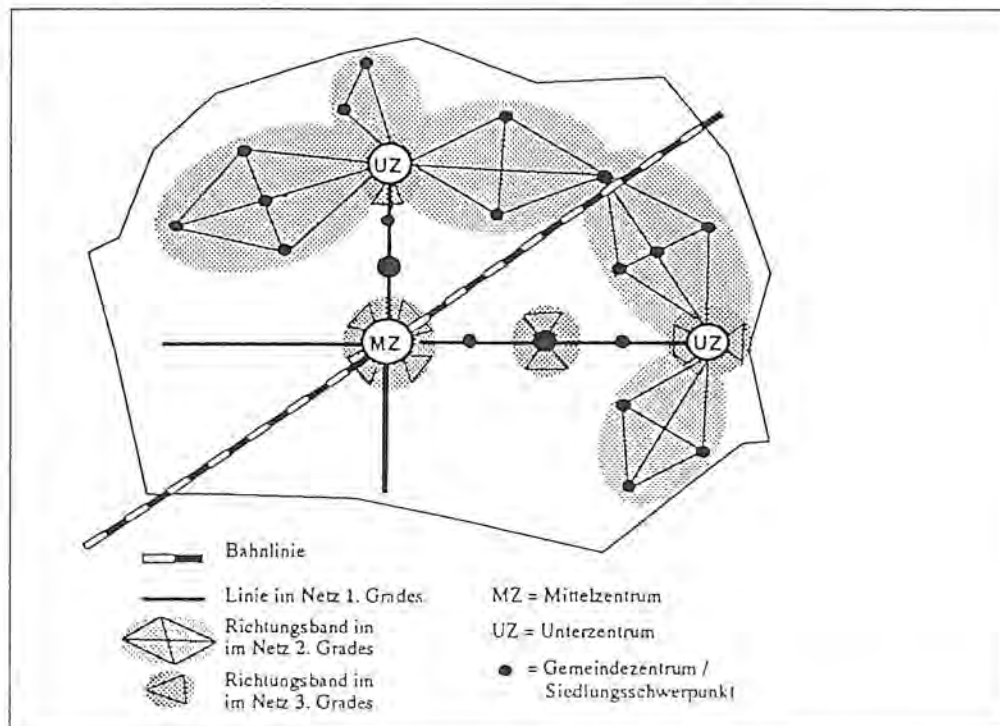


Abb. 3.2-1: Modell für die Gliederung von Nahverkehrsräumen 1994 [7]

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

Funktionale Gliederung der Verkehrsnetze [Stand 12/96]			
Verbindungs- funktion		Ein- stufungs- kriterien	Beschreibung
Stu- fe	Bezeich- nung		
I	kontinental	A - A	interkontinentale Verbindung zwischen Agglomerationsräumen bzw. interkontinentalen Verknüpfungspunkten und Anbindung von kontinentalen Verknüpfungspunkten
II	fern- räumig	V - A V - V	Verbindung zwischen Agglomerationen bzw. kontinentalen Verknüpfungspunkten bzw. von großräumigen Verknüpfungspunkten sowie Verbindung zwischen Verdichtungsräumen bzw. von großräumigen Verknüpfungspunkten
III	groß- räumig	OZ - V OZ - OZ	Verbindung zwischen Verdichtungsräumen bzw. großräumigen Verknüpfungspunkten und Oberzentren bzw. von überregionalen Verknüpfungspunkten sowie Verbindung zwischen Oberzentren bzw. überregionalen Verknüpfungspunkten
IV	über- regional/ regional	MZ - OZ MZ - MZ	Verbindung zwischen Oberzentren bzw. überregionalen Verknüpfungspunkten und Mittelzentren bzw. regionalen Verknüpfungspunkten sowie Verbindung zwischen Mittelzentren bzw. regionalen Verknüpfungspunkten
V	nah- räumig	GZ - MZ GZ - GZ	Verbindung zwischen Mittelzentren bzw. regionalen Verknüpfungspunkten und Grundzentren bzw. nahräumigen Verknüpfungspunkten sowie Verbindung zwischen Grundzentren bzw. nahräumigen Verknüpfungspunkten
VI	klein- räumig	G - GZ G - G	Verbindung zwischen Grundzentren bzw. nahräumigen Verknüpfungspunkten und Gemeinden bzw. kleinräumigen Verknüpfungspunkten sowie Verbindung zwischen Gemeinden ohne zentralörtliche Bedeutung bzw. kleinräumigen (gemeindlichen) Verknüpfungspunkten

A: Agglomerationsraum

V: Verdichtungsraum

OZ: Oberzentrum

MZ: Mittelzentrum

GZ: Grundzentrum

G: Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion

Tab. 3.2-1: *Verbindungsfunktionsstufen [25]*

- Im Primärnetz (Verkehrsnetz 1. Grades) werden die Verbandsgemeindsitze (Grund- und Mittelzentren) mit der Kreisstadt (Mittelzentrum) sowie dem dazugehörigen Oberzentrum verbunden (Verbindungsfunktionsstufe IV in Tabelle 3.2-1). 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 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.

Die Linienführung und der Fahrplan des SPNV stellen Vorgaben für die Planung des nachfolgenden ÖPNV_{Straße} im Landkreis dar.

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

Regel-Betriebsform ist der Linienbetrieb mit leichten Nahverkehrsbetriebswagen (LNT) bzw. Standard-Linienbussen (Stlb) (Abbildung 3.2-2). Die Linien werden möglichst direkt geführt. Dabei kann es in Einzelfällen zu einer bedarfsabhängigen Linienabweichung kommen, um benachbarte Orte mit einzubeziehen.

- Im Sekundärnetz (Verkehrsnetz 2. Grades) werden die Orte im Umland der Grundzentren mit dem jeweiligen Zentrum verbunden (Verbindungsfunktionsstufe V). Dadurch erfolgt gleichzeitig eine Anbindung dieser Orte an das Primärnetz.

Regel-Betriebsform könnte der korridorförmige Richtungsbandbetrieb sein (Abbildung 3.2-2). Eingesetzt würden Midibusse und gegebenenfalls Minibusse.

- Im Tertiärnetz (Verkehrsnetz 3. Grades) erfolgt sowohl die Anbindungen der Ortsgemeinden an den jeweiligen Verbandsgemeindesitz als auch die innergemeindliche Erschließung der zentralen Orte, bei der die einzelnen Gemeindeteile mit dem Hauptort verbunden werden (Stadtbusverkehre). In diese Verbindung können auch Orte anderer Gemeinden im Umland mit einbezogen werden (Verbindungsfunktionsstufe VI).

Regel-Betriebsform ist das sektorale Richtungsband (Abbildung 3.2-2). Eingesetzt werden Minibusse und Großraum-Pkws. Das bestehende Konzessionsrecht ist zu beachten.

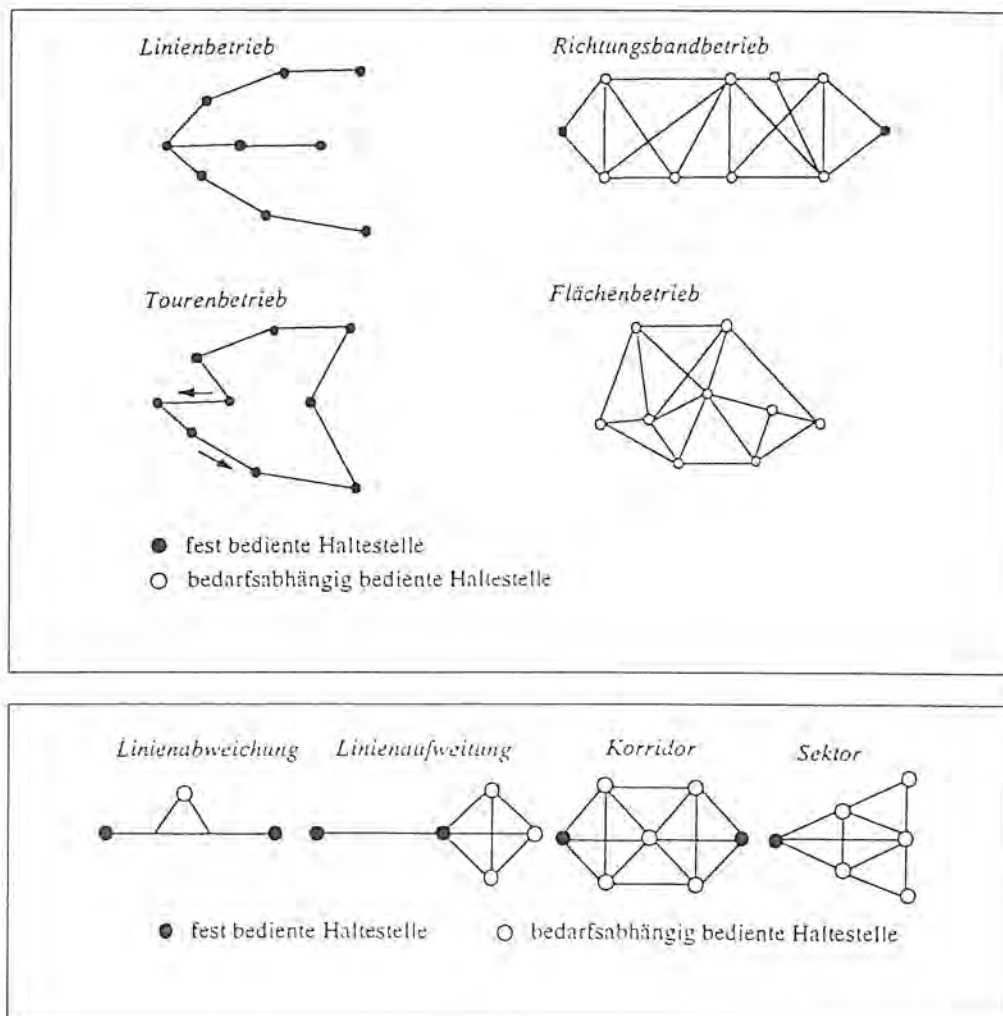


Abb. 3.2-2: Betriebsformen [7]

Schienenpersonennahverkehr - SPNV

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

Der vorhandene SPNV-Betrieb auf der Oberwesterwaldbahn Au - Altenkirchen - Limburg (KBS 461) ist zu sichern und durch die Beachtung der Pendlerbeziehungen aus dem nördlichen Westerwaldkreis in Richtung Landkreis Altenkirchen zu stärken. Eine Reaktivierung der Holzbachbahn Altenkirchen - Siershahn mit durchgehendem Personenverkehr als Netzschluß des bestehenden SPNV-Angebotes wird angestrebt. Damit würde ein SPNV-Ring durch den Westerwald entstehen (Altenkirchen - Selters - Siershahn - Montabaur - Limburg - Westerburg - Hachenburg - Altenkirchen). Gleichzeitig sind die in den Untersuchungen von Gehrman [6] zur Oberwesterwaldbahn und von Manns Ingenieure [34] zur Unterwesterwaldbahn aufgestellten ITF-Fahrpläne zeitlich aufeinander abgestimmt. Sie passen derart zusammen, daß in den Netzknoten Altenkirchen, Siershahn, Staffel und Westerburg Anschlüsse in alle Richtungen sowie in den Außenknoten Au (Sieg) Anschlüsse in Richtung Köln und Siegen sowie in Limburg (Lahn) Anschlüsse in Richtung Frankfurt und Gießen erreicht werden können. Die Knotenpunktfunktion in Westerburg ist maßgebend, damit auf der Schienenstrecke Westerburg - Rennerod ein Angebot gemäß den Vorgaben aus dem Rheinland-Pfalz-Takt (ITF) möglich wird [10c].

Die vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau politisch gewollte Anbindung des ICE-Neubaustreckenbahnhofes Koblenz/Montabaur von Koblenz aus über die Schiene Montabaur - Siershahn - Neuwied-Engers - Koblenz (Brexalbahnhof) wird mitgetragen, sofern das in den Leitlinien des Kreises genannte Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip nicht verletzt wird. Die Brexalbahnhof ist die einzige Schienenverbindung vom Westerwald zum Rhein. Diese Zielsetzungen sind vor allem vor dem Hintergrund zu sehen, daß ein Betrieb auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main zum Fahrplanwechsel des Jahres 2001 erfolgen soll. Eine optimale verkehrliche Anbindung und Erschließung des ICE-Neubaustreckenbahnhofes Koblenz/Montabaur - auch über die Schiene - ist bis dahin zu verwirklichen, damit die Zukunft dieses Bahnhofes positiv beeinflußt werden kann. Jedoch wird seitens des Landes Rheinland-Pfalz und der betroffenen Gebietskörperschaften eine Anbindung des ICE-Bahnhofes Montabaur über eine für den SPNV reaktivierte Brexalbahnhof allenfalls langfristig für realisierbar erachtet.

Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr - ÖPNV_{Straße}

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

- optimale Erreichung der wichtigsten Ziele in Direktfahrt, d.h. die Hierarchie der "zentralen Orte" Grundzentrum, Mittelzentrum und Oberzentrum aus der Raumordnung ist auch hier beizubehalten.
- kurze Fahrtzeiten zwischen Quelle und Ziel (Tabelle 3.2-1), d.h. ein günstiges Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu IV - am besten im Verhältnis 1:1⁶,

⁶ Für den Westerwaldkreis wurde in [3] ein Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{IV}}$ von 1,84 ermittelt.

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

(4) = Wert für Oberzentren

Tab. 3.2-2: Reisezeitkomponenten im ÖPNV und im Individualverkehr (IV), nach [2]

- kurze Reisezeiten trotz Umsteigens (Abbildung 3.2-3), Erreichung der wichtigsten Ziele über mehrere Linienwege (bei Störungen) und
- eine bedarfsorientierte Fahrt durch Siedlungsschwerpunkte (Wohnen, Arbeiten, Versorgung), d.h. ÖPNV-Planung sollte Bestandteil der Bauleitplanung (auf der Ebene der Flächennutzungsplanung) werden.

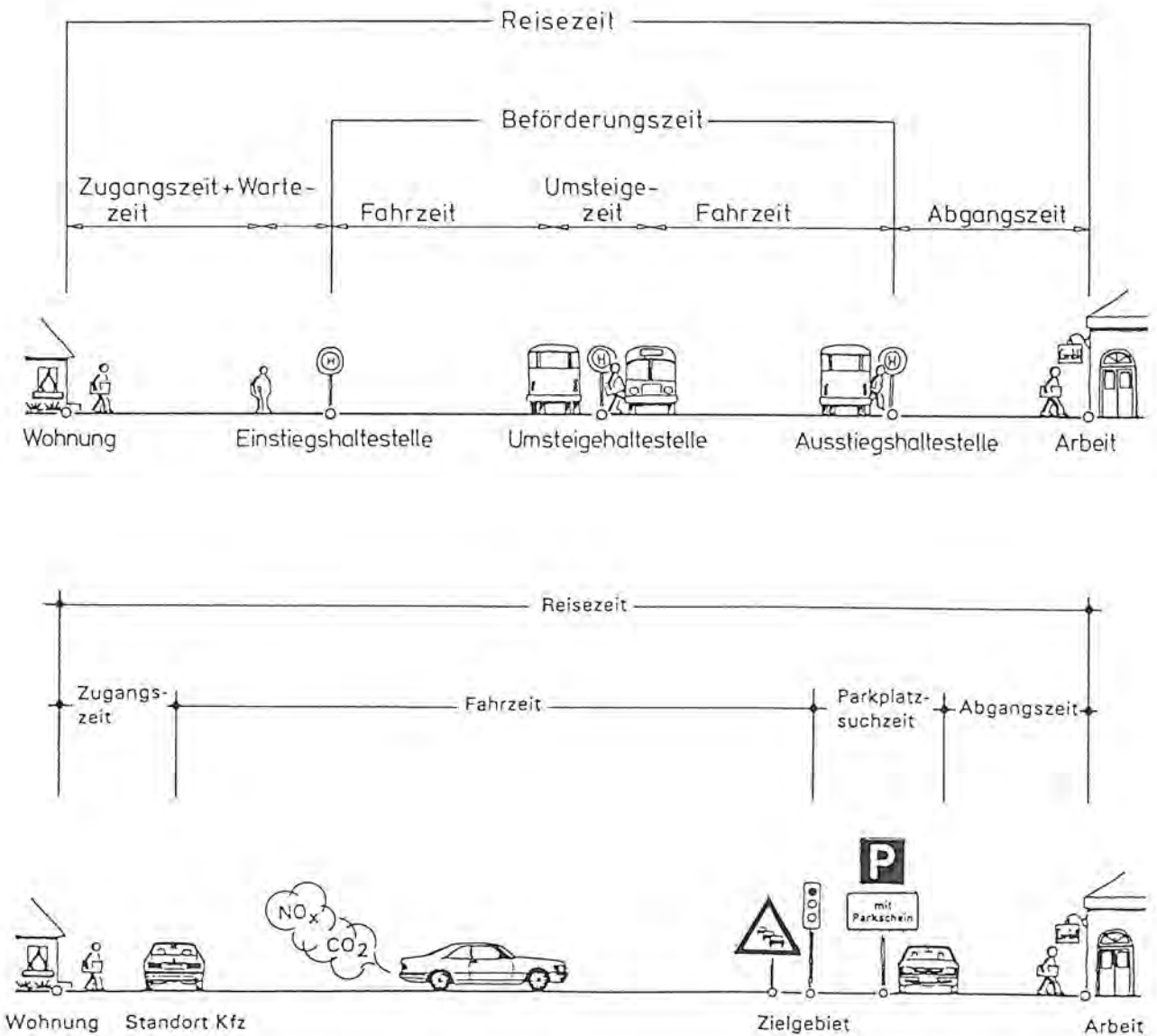


Abb. 3.2-3: Zeitanteile der Reisezeit im ÖPNV (SPNV und ÖPNV_{Straße}) sowie im Individualverkehr (IV), entnommen und nach [33]

Wenn die Verkehrsnachfrage keine oder nur eine schwach ausgeprägte räumliche Struktur aufweist, kann die Bedienung auch im Flächenbetrieb erfolgen (Abbildung 3.2-2). Eine Sonderform stellt der Tourenbetrieb dar, der vor allem beim Schülerverkehr angewendet wird (Abbildung 3.2-2).

ÖPNV-Netz im Westerwaldkreis

Das zukünftige Netz des öffentlichen Personennahverkehrs des Westerwaldkreises soll hierarchisch gegliedert werden. In Anlehnung an das „Funktionale ÖPNV-Netz - 01/96“ (Abbildung 3.2-4) werden für den Westerwaldkreis folgende Netzebenen vorgegeben:

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

Das Primärnetz berücksichtigt die „großräumigen, überregionalen und regionalen Verbindungen“ aus dem funktionalen ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft.

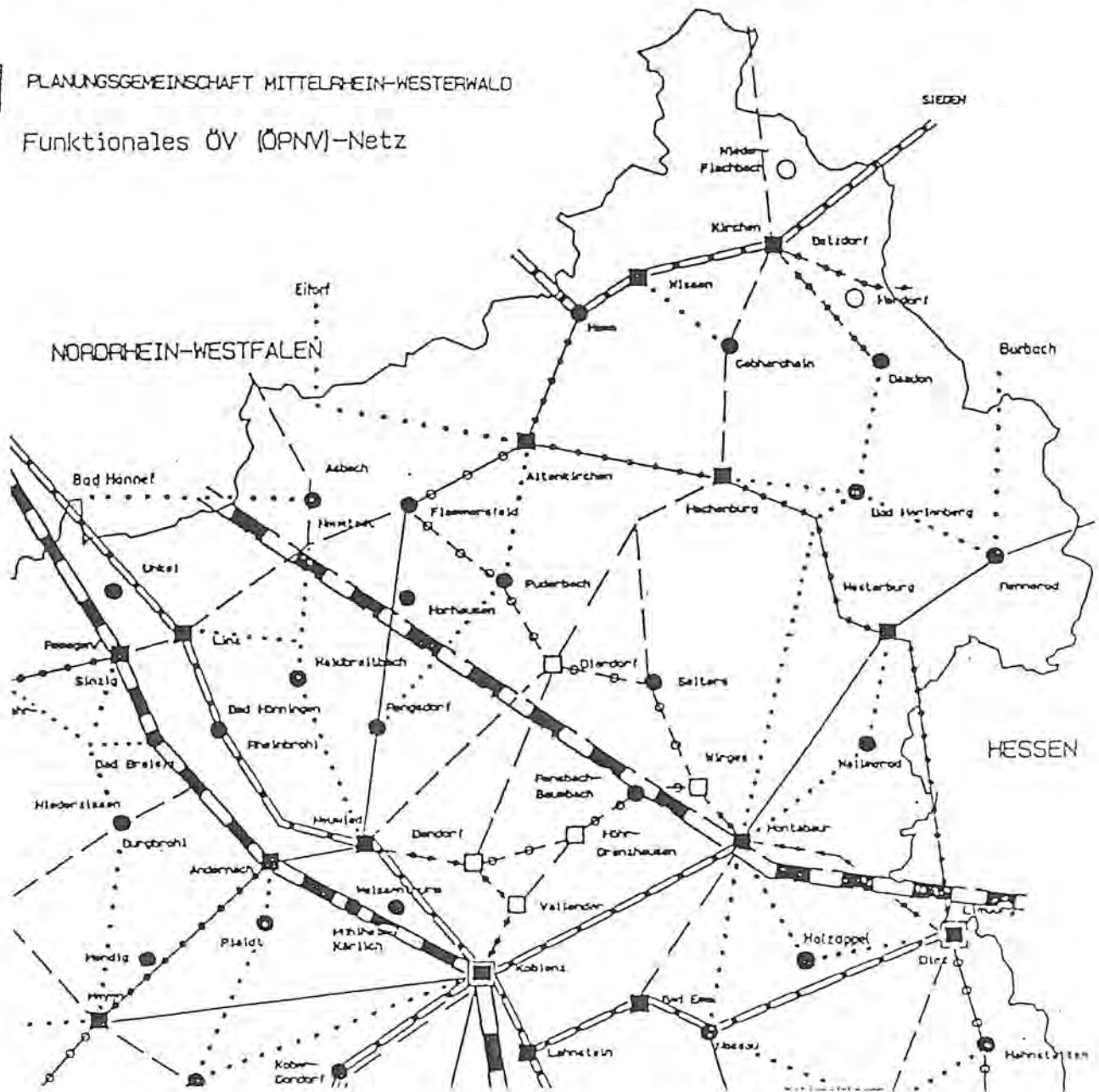
Das Sekundärnetz folgt den „nahräumigen Verbindungen“.

Über das Tertiärnetz sollen die einzelnen Ortsgemeinden an den Sitz ihrer jeweiligen Verbandsgemeinde angebunden werden. Zusätzlich müssen die Verbindungen aus den einzelnen Ortsgemeinden zu dem bevorzugten Zielort, welcher zur Deckung des täglichen Bedarfes dient, verbunden sein.



PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELRHEIN-WESTERWALD

Funktionales ÖV (ÖPNV)-Netz



- Kontinentale Verbindung
- Grossräumige Verbindung
- Überregionale Verbindung
- Regionale Verbindung
- Nahräumige Verbindung
- Bahn
- Bus
- z.T. nur Güterverkehr

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- Mittelzentrum im Grundnetz
- Mittelzentrum im Ergänzungsnetz
- Grundzentrum im Grundnetz
- Grundzentrum im Ergänzungsnetz

Abb. 3.2-4: Funktionales ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Beschlußfassung 12/96 [25]

Primärnetz

Um einem Verkehrsunternehmen bei der Festlegung der genauen Linienführung Spielraum zu lassen, kann im Nahverkehrsplan nur eine Linienstruktur vorgegeben werden. Diese Linienstruktur orientiert sich an den Vorgaben aus dem übergeordneten regionalen Raumordnungsplan. Dabei kann die Festlegung einer Linienstruktur im Westerwaldkreis nicht an den Kreisgrenzen aufhören. Sie muß die wichtigen zentralen Orte der benachbarten Kreise beinhalten. Es werden für den Westerwaldkreis folgende Verkehrsachsen, die das Primärnetz bilden, festgelegt (Anlage 5):

- Altenkirchen - Hachenburg - Westerburg - Limburg,
- Montabaur - Limburg,
- Montabaur - Koblenz,
- Montabaur - Westerburg - Rennerod - Lahn-Dill-Kreis (Herborn),
- Montabaur - Bad Marienberg - Landkreis Altenkirchen/Siegen (Daaden - Betzdorf - Siegen),
- Montabaur - Wirges - Ransbach-Baumbach - Höhr-Grenzhausen - Bendorf - Koblenz,
- Montabaur - Selters - Hachenburg,
- Selters - Landkreis Neuwied/Altenkirchen (Dierdorf - Neuwied/Altenkirchen).

Die starke Ausrichtung der meisten Verkehrsbeziehungen auf Montabaur berücksichtigt deren Status als Kreisstadt und trägt auch den Folgen des zukünftigen ICE-Bahnhofs (Verknüpfungspunkt unterschiedlicher Verkehrsträger) Rechnung. Außerdem ist ein Teil der Verkehre nach Montabaur nur "Durchgangsverkehr" auf dem Weg zu weiteren zentralen Orten.

Daher läßt sich die "Montabaur-Orientierung" des Primärnetzes trotz des nur 7 % Bevölkerungsanteils der Stadt Montabaur nachvollziehen.

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

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

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

Der Betrieb auf dem Primärnetz sollte vorzugsweise mittels SPNV durchgeführt werden. Allerdings stehen nicht auf allen Achsen Schienenstrecken bzw. derzeit mit SPNV betriebene Schienenstrecken zur Verfügung. Aus diesem Grund sind auf diesen Achsen Buslinien vorzusehen, die die schienengleiche Aufgabe übernehmen. Die Verkehrsachsen im Primärnetz sollen folgendermaßen entwickelt werden:

- Altenkirchen - Hachenburg - Westerburg - Limburg, SPNV KBS 461;
- Siershahn - Montabaur - Limburg, SPNV KBS 629;

- Montabaur - Koblenz, ÖPNV_{Straße} KBS 6105;
- (Siegen/Herborn -) Rennerod - Westerburg - Montabaur, ÖPNV_{Straße} KBS 8430;
- (Siegen - Betzdorf - Daaden -) Bad Marienberg - Montabaur, ÖPNV_{Straße} KBS 4235 und 4240;
- Siershahn - Ransbach-Baumbach - Höhr-Grenzhausen - Bendorf (- Koblenz/Neuwied), ÖPNV_{Straße} KBS 6116 und 8520 (als Ersatz für KBS 6119);
- Hachenburg - Selters, ÖPNV_{Straße} KBS 8160;
- (Dierdorf -) Selters - Siershahn - (Montabaur), ÖPNV_{Straße} KBS 6117.

Die genannten Kursbuchstrecken sind dem Kreisfahrplan 1996/1997 des Westerwaldkreises entnommen. Alle diese Linien sollen langfristig mit einem Takt bedient werden. Dieser Takt ist dabei der Verkehrsnachfrage anzupassen. Alle diese Linien zusammen übernehmen die Rückgratfunktion des ÖPNV im Westerwaldkreis.

Das vertaktete Angebot auf den in Betrieb befindlichen Strecken des SPNV soll beibehalten werden. Die Erweiterung gemäß dem Konzept des Rheinland-Pfalz-Taktes wird angestrebt. Die zusätzlichen Fahrtenangebote an Wochenenden im DB-Fahrplan 1997/98 sind ein erster Schritt in diese Richtung.

In der Untersuchung zur Schienenstrecke Limburg - Au (KBS 461) von Gehrman [6] sollten Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung erarbeitet und bewertet werden. Als Maßnahmen wurden

- die Einführung eines integralen Taktfahrplanes (ITF),
- die Verlegung von Haltepunkten und der Bau neuer Haltepunkte,
- die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (zur Zeit 60 km/h),
- die Modernisierung der Sicherungstechnik sowie
- die Anpassung des regionalen Busverkehrs

ausgearbeitet und untersucht.

Die Einführung des Integralen Taktfahrplanes umfaßt

- einen durchgehenden Takt (in der Vorstufe zwei sich überlagernde Zweistundentakte, in der Zwischenstufe ein Stundentakt),
- eine Verbesserung der Anschlußsituation,
- eine Verlängerung der täglichen Betriebszeit bis 21.00,
- die Wiedereinführung der Wochenendbedienung zwischen Limburg und Erbach.

Die Angebotskonzeption der Vorstufe nutzt die Möglichkeiten der bestehenden Infrastruktur aus, Investitionen werden nicht erforderlich.

Voraussetzung für die Einführung der Zwischenstufe ist

- die Heraufsetzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h und

- die Einführung von signalisiertem Zugleitbetrieb in den Abschnitten Stafel - Wilsenroth und Erbach - Altenkirchen (jeweils ausschließlich) und Modernisierung der Sicherungstechnik in den außerhalb dieser Abschnitte gelegenen Kreuzungsbahnhöfe Wilsenroth und Westerburg.

In der Zwischenstufe kann im Stadtteil Wengenroth der Stadt Westerburg ein Haltepunkt eingerichtet werden. Die Fahrzeit Au - Westerburg verkürzt sich um 5 bis 8 Minuten. Zwischen Limburg und Westerburg werden als Ergänzung des Stundentakts in den Hauptverkehrszeiten beschleunigte Züge vorgeschlagen, die die Fahrzeit von heute 43 auf 34 Minuten verkürzen.

Für die Einführung der Zwischenstufe sind Investitionen in Höhe von DM 4,0 Mio für die Heraufsetzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit und DM 20,25 Mio für die Modernisierung der Sicherungstechnik erforderlich.

In der Zwischenstufe entstehen zusätzliche Betriebskosten in Höhe von 3,2 Mio. DM. Abzüglich der Mehrerlöse von 0,9 Mio. DM verbleiben ungedeckte Mehrkosten von 2,3 Mio. DM.

Die Verknüpfung der KBS 461 Limburg - Au mit den regionalen Buslinien wurde bereits in einer Untersuchung von Gehrman [6] beschrieben. An den Umsteigepunkten Bus/Schiene in Hachenburg, Nistertal-Erbach und Westerburg können durch Verschiebung der Fahrplanlagen einiger Buslinien eine Reihe von Anschlüssen geschaffen werden. Dies gilt insbesondere

- in Hachenburg aus Richtung Limburg in Richtung Betzdorf und aus Richtung Herschbach in Richtung Altenkirchen - Au,
- in Erbach aus Richtung Bad Marienberg in Richtung Au und Limburg sowie
- in Westerburg aus Richtung Rennerod nach Limburg und aus Richtung Montabaur nach Au und Limburg

- sowie in den jeweiligen Gegenrichtungen.

Die vorgeschlagenen Verschiebungen sind in der Tabelle 3.2-3 zusammengestellt. Grundlage dieser Tabelle waren die Fahrpläne des Jahres 1994/95. In Hachenburg sollten alle Linien (außer den reinen Schulfahrten) den Bahnhof bedienen.

Bahnhof	Richtung	Linie	Verschiebung der Ankunft		Verschiebung der Abfahrt		
			von	auf	von	auf	
Hachenburg	Betzdorf	4233	7.34	7.27	18.11	18.20	
			11.27	11.57			
			16.33	16.10			
		WWB	9.04	8.57	15.52	15.57	
		17.15	16.57	18.17	17.57		
	Herschbach	WWB	6.47	6.37	9.15	8.05	
			8.55	8.57	11.20	11.05	
			9.50	9.50	12.18	12.20	
			11.57	11.50	12.50	12.50	
			14.40	14.35	18.12	18.20	
		18.06	17.50				
Erbach	Bad Marienberg	4283			7.01	6.55	
			6.51	7.25	8.46	9.15	
			12.09	12.25	11.58	11.50	
			13.24	13.20	13.49	14.00	
			17.24	17.35	17.02	17.15	
					17.52	18.00	
Westerburg	Rennerod	4284	17.50	17.35	7.00	6.58	
					16.23	16.10	
			4283	13.05	12.55	11.23	11.12
	Montabaur	4281	7.10	6.55	13.28	13.43	
			9.25	9.20			
			14.19	14.00			
			17.38	17.35			
			18.59	18.54			

grau unterlegte Felder: Hachenburg: derzeit Haltestelle Markt
 Westerburg: derzeit Haltestelle Langenhahner Straße

Tab. 3.2-3: Fahrplanverschiebungen der Anschlußbusse an Bahnhöfen entlang der Schienenstrecke Limburg - Au (KBS 461)

Die KBS 6105 von Montabaur über Neuhäusel nach Koblenz soll am Bahnhof Montabaur mit der KBS 629 verknüpft werden, um eine Stärkung der Nachfrage auf der Schienenstrecke Siershahn - Montabaur - Limburg und somit die Sicherung für den SPNV erzielen zu können. Der Bahnhof Montabaur wird nur zum Teil als Kreuzungsbahnhof der KBS 629 genutzt, d.h. aus beiden Richtungen kommen die Züge gleichzeitig im Bahnhof an. Zumindest zu diesen Zeitpunkten sollten die Anschlußbeziehungen an die KBS 6105 sichergestellt werden. In den übrigen Fällen sollte den Beziehungen von und nach Siershahn der Vorzug gegeben werden. Im Falle einer Reaktivierung der parallel verlaufenden Brextalbahn Montabaur - Siershahn - Grenzau - Neuwied-Engers - Koblenz mit SPNV könnten die Prioritäten neu festgelegt werden.

Die Reaktivierung des SPNV auf der Brextalbahn als Bedienung der Achse (Montabaur -) Siershahn - Ransbach-Baumbach - Höhr-Grenzhausen - Bendorf (- Koblenz) wird vor allem im Hinblick auf den kommenden ICE-Neubaustreckenbahnhof Koblenz/Montabaur angestrebt.

Eine Potentialuntersuchung zur Wiederinbetriebnahme mit den Folgen hinsichtlich Investitionen, Betriebskosten und Verkehrseinnahmen liegt vor [34].

Damit die Verkehrsachse (Koblenz -) Montabaur - Bad Marienberg - Betzdorf aufgebaut werden kann, sollte der Linienverlauf Montabaur - Bad Marienberg - Oberroßbach in Montabaur - Bad Marienberg - Daaden Bahnhof abgeändert werden (Zusammenlegung der Linien 4240 und 4235). Am Bahnhof Montabaur ist diese Linie zeitlich mit den Anschlüssen von und nach Koblenz (Linie 6105) zu verknüpfen. Vom Bahnhof Daaden besteht SPNV-Anschluß Richtung Betzdorf über die KBS 463.

Aufgrund der starken Pendlerbeziehungen zwischen der Verbandsgemeinde Bad Marienberg und dem Kreis Altenkirchen-Ost (siehe Tabelle 2.2.9-1) wird die Achse Bad Marienberg - Daaden gegenüber der Einstufung der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald als "naheräumige Verbindung" aufgewertet und dem Primärnetz zugeordnet.

Der Landkreis Altenkirchen sieht für den Streckenabschnitt Daaden - Nisterberg - Bad Marienberg ebenfalls keine Zuordnung als SPNV-vergleichbare Buslinie vor. Der Westerwaldkreis verbindet aber mit dieser Zuordnung zum Primärnetz neben den in Anlage 6 genannten Begründungen zwei weitere Ziele:

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

Aufgrund der Nachfragestruktur muß die Bedienungshäufigkeit aber nicht notwendigerweise dem klassischen Rheinland-Pfalz-Takt entsprechen (Anlage 6), sondern vielmehr sind die Anschlüsse zu den Schienenstrecken in Daaden, Langenhahn und Montabaur zu sichern.

Der Linienabschnitt Bad Marienberg - Salzburg - Oberroßbach wird in das tertiäre Netz eingegliedert. Ob die Betriebsleistung auf diesem Abschnitt wie bisher in Richtung Bad Marienberg oder zum Sitz der dazugehörigen Verbandsgemeindeverwaltung Rennerod erbracht werden soll, wäre von den betroffenen Orts- bzw. Verbandsgemeindesitzen zu entscheiden.

Die derzeitige Linienführung der KBS 4240 auf dem Streckenabschnitt Langenhahn - Montabaur bedient die westlich der B 255 gelegenen Orte. Hierfür besitzt die RMV eine Konzession. Die zeitlich kürzeste Verbindung führt jedoch direkt über die B 255, wofür das Verkehrsunternehmen Beul die Konzession besitzt. Im Interesse der ÖPNV-Fahrgäste aus dem nördlichen Westerwaldkreis und dem nordöstlichen Teil des Landkreises Altenkirchen ist im Hinblick auf die Erreichbarkeit des zukünftigen ICE-RegioBahnhofes in Montabaur eine kundenfreundliche Lösung zu finden. Als Zwischenlösung könnte der Anschluß der Linie 4240 an die Linie 8430 in Langenhahn vorgesehen werden.

Für umsteigende Fahrgäste ist es dann jedoch notwendig, daß die gelösten Fahrscheine jeweils vom anderen Verkehrsunternehmen anerkannt werden.

Die Betriebsleistungen von den Kursbuchstrecken 6116 und 8520 sollten zeitlich so koordiniert werden, daß keine Parallelfahrten auf dem Abschnitt Ebernhahn - Ransbach-Baumbach - Höhr-Grenzhausen stattfinden. Die Kursbuchstrecke 6116 sollte in Höhr-Grenzhausen Anschluß an die KEVAG-Linie 7/7A in Richtung Koblenz haben. Umsteiger könnten hier das kostengünstige Rhein-Mosel-Ticket verwenden. Die Anschlußkoordination zwischen diesen beiden Linien wird zur Zeit geprüft. Die Linie 8520 könnte an der Haltestelle Bendorf, Weitersburger Weg mit der KEVAG-Linie 8/8 A verknüpft werden. Die Linie 8520 könnte dann von hier aus über die Anschlußstelle Bendorf und die Rheinbrücke der A 48 über das Gewerbegebiet Koblenz-Kesselheim nach Koblenz, Hauptbahnhof fahren. Die Kreisverwaltung Mayen-Koblenz bereitet zur Zeit die Einrichtung einer Regionalbuslinie im Probebetrieb von Bendorf über die A 48 ins Koblenzer Industriegebiet vor. Hier besteht Koordinationsbedarf zwischen den Interessen der beiden Landkreisen.

Dafür sollte die als Schienenersatzverkehr der Brexthalbahn konzipierte Linie 6119 Siershahn - Ransbach-Baumbach - Nauort - Bendorf - Neuwied aufgrund Bedienungshäufigkeiten und Fahrgastnachfrage dem Sekundärnetz zugeordnet werden.

Die KBS 6117 übernimmt am Verknüpfungspunkt Dierdorf die regionalen Busverkehre aus Neuwied und Altenkirchen über Selters und Siershahn nach Montabaur und damit zum zukünftigen ICE-Regio-Bahnhof. Aufgrund der derzeit nicht zu realisierenden SPNV-Bedienung über die Holzbachbahn muß auf diesem Abschnitt der ÖPNV mit Linienbussen betrieben werden. Damit kommt es auf dem 8 km langen Abschnitt von Siershahn nach Montabaur zu einer Parallelverbindung zwischen Bus und Zug.

Da in Montabaur (noch) nicht der Bahnhof wichtigster Zielpunkt von ÖPNV-Reisenden ist, sondern Behördenzentrum und Fußgängerzone, wäre zur Vermeidung dieser Parallelverbindung ein zweimaliges Umsteigen der ÖPNV-Fahrgäste auf diesem kurzen Abschnitt notwendig - in Siershahn vom Bus auf den Zug und in Montabaur am Bahnhof vom Zug auf den Bus mit Weiterfahrt zu den angegebenen Zielpunkten.

Ein zweimaliges Umsteigen schadet generell der Attraktivität der ÖPNV-Benutzung - besonders aber auf einem solchen kurzen Abschnitt in dementsprechend kurzen zeitlichen Abständen. Im Interesse der ÖPNV-Fahrgäste ist deshalb diese Parallelbedienung zwischen Bus und Zug auf diesem kurzen Abschnitt so lange hinzunehmen und der SPNV-Nachfrage auf diesem Abschnitt anzurechnen, bis eine Reaktivierung der Holzbachbahn mit SPNV-Angebot vorgehalten werden kann. Bis zur Umsetzung dieser Aktion kann damit der Bus der Linie 6117 auch die ÖPNV-Anbindung des Stadtteiles Montabaur-Eschelbach, der keinen Haltepunkt an der Schienenstrecke besitzt, übernehmen. Bei Wiederaufnahme des SPNV auf der Holzbachbahn wäre die ÖPNV-Erschließung dieses Stadtteiles über die RMV-Linie 4239 Montabaur - (Eschelbach -) - Elgendorf - Horressen - Montabaur, die in das Tertiärnetz eingegliedert ist, sicherzustellen. Beim Bau der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main ist von seiten der Kreisverwaltung und der Stadt Montabaur darauf zu achten, daß die vorhandene Straßenverbindung von Eschelbach nach Elgendorf auch zukünftig für ÖPNV-Fahrzeuge befahrbar bleibt.

Einen Schwerpunkt der ÖPNV-Netzkonzeption im Westerwaldkreis bildet die Verkehrsachse Montabaur - Westerburg - Rennerod. Für diese in West-Ost-Richtung verlaufende Verkehrsverbindung kann keine Schienenverbindung eingerichtet werden, da die Gleisanlagen der hierfür in Frage kommenden Westerwaldquerbahn auf dem Abschnitt zwischen Wallmerod und Westerburg (Länge ca. 11 km) zurückgebaut wurden. Ein Wiederaufbau der Eisenbahninfrastruktur würde ein Planfeststellungsverfahren bedingen, der zudem aufgrund des neuen Eisenbahnkreuzungsgesetzes sehr teuer werden würde. Aus diesem Grund ist hier ein schienenvergleichbarer Busverkehr einzurichten. Dabei ergeben sich aufgrund der vorhandenen Straßeninfrastruktur zwei mögliche Verbindungen:

1. Montabaur - Langenhahn - Westerburg über die B 255 oder
2. Montabaur - Wallmerod - Westerburg über die L 300.

Die Verbindung über die B 255 ist kilometermäßig länger, dafür aber zeitlich günstiger. Die Verbindung über Wallmerod erschließt ein Grundzentrum mit Verbandsgemeindesitz, welche möglichst direkt mit der Kreisstadt verbunden werden sollen. Die Konzessionen für diese beiden Verbindungen liegen bei verschiedenen Verkehrsunternehmen, so daß hier ebenfalls verschiedene Interessen kollidieren. Aus diesem Grund sollte die regionale Busverbindung von Koblenz kommend (Linie 6105) in Montabaur geteilt werden und zeitlich variierend einmal über Langenhahn und dann wieder über Wallmerod nach Westerburg geführt werden. So könnten z.B. von 24 künftigen durchgehenden Fahrtenpaaren zwischen Koblenz und Montabaur 12 Fahrtenpaare zur ungeraden Stunde über Langenhahn und 12 Fahrtenpaare zur geraden Stunde über Wallmerod nach Westerburg geführt werden. Dabei sind in Langenhahn die Anschlüsse zum SPNV in Richtung Altenkirchen und in Westerburg die Anschlüsse in Richtung Limburg mindestens sicherzustellen. Aufgrund der bestehenden siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Gegebenheiten kann eine Bus-Zug-Parallelbedienung auf dem Abschnitt Langenhahn - Westerburg im Interesse aller ÖPNV-Fahrgäste nicht umgangen werden.

In dem zukünftigen Fahrplan sollten die Schulzeiten in Westerburg und Montabaur berücksichtigt werden. Die Busverbindungen Bad Marienberg - Langenhahn - Montabaur sollten zeitlich derart zwischen den Verbindungen der Relation Westerburg - Langenhahn - Montabaur liegen, daß in Montabaur die aus Richtung Wallmerod kommenden Anschlußbusse nach Koblenz erreicht werden. Auf dem Abschnitt Westerburg - Rennerod sollte dann auf der bei weitem zeitlich günstigsten Verbindung über Winnen und Seck gefahren werden. Von Rennerod kann das Oberzentrum Siegen dann entweder

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

gefahren werden. Letztere Variante erschließt ein geplantes Gewerbegebiet, welches im Rahmen eines länderübergreifenden Modells (Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz) im Bereich des Flughafens Siegerland vorgesehen ist. In Abhängigkeit der genauen Linienführung entsteht mindestens ab Rennerod ein Direktanschluß an den geplanten ICE-RegioBahnhof Montabaur.

Damit sind alle zentralen Orte mit Sitz einer Verbandsgemeinde in das Primärnetz integriert. Somit sind auch alle schulischen und universitären Einrichtungen erreichbar.

Zur Umsetzung dieser Planung sind Abstimmungsgespräche zwischen den Interessen des Aufgabenträgers, des Zweckverbandes SPNV-Nord (schiennenvergleichbare Busverkehre) und den betroffenen Verkehrsunternehmen RMV und Beul erforderlich. Die Ergebnisse dieser Abstimmungsgespräche müssen ausschließlich die Interessen der ÖPNV-Fahrgäste berücksichtigen. Denn durch die ÖPNV-Achse Montabaur - Westerburg sind drei Verknüpfungspunkte (Westerburg, Langenhahn und Montabaur) sowie fünf, also die Hälfte aller bestehenden Sitze der Verbandsgemeindeverwaltungen (Rennerod, Westerburg, Wallmerod, Montabaur und auch Bad Marienberg) betroffen.

Sekundärnetz

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

Die Durchführung des Betriebes erfolgt auf folgenden Kursbuchstrecken (Anlage 4): 4014, 4233, 4236, 4238, 4281, 4282, 4283, 4284, 4814, 5353, 5421, 5422, 6117, 6118, 6119, 6120, 6125, 8261, 8282, 8381, 8390, 8400, 8401, 8403, 8410, 8420 und 7/7 A.

Die Linie 4238 verbindet Montabaur mit dem Rhein-Lahn-Kreis. Im Rhein-Lahn-Kreis besteht die Absicht, die Linie ab Holzappel zukünftig in Richtung Diez Innenstadt zu führen. In Holzappel soll die Verbindung nach Laurenburg über einen örtlichen Anschluß gesichert werden. Dadurch erhält Diez neben der Linie 8390 eine zweite direkte Verbindung nach Montabaur. Eine Umsetzung dieser Vorstellung wird derzeit von der RMV in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht geprüft.

Die ursprünglich als Schienenersatzverkehr für die Westerwaldquerbahn eingerichtete Linie 4281 übernimmt die Erschließung des Verkehrskorridors Westerburg - Meudt - Montabaur, insbesondere die Verbindung VG Wallmerod - Montabaur. Die Überlagerung mehrerer Linienverläufe unter einer Kursbuchstreckenbezeichnung muß entzerrt werden. Eine Nutzung der vorhandenen Schienenverbindung Wallmerod - Montabaur, auch im Hinblick auf den zukünftigen ICE-RegioBahnhof Koblenz/Montabaur, erscheint prüfungswert.

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

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

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

Bezüglich der Verkehrsachse Hachenburg - Bad Marienberg - Rennerod wird vielfach der Wunsch geäußert, diese Achse dem Primärnetz zuzuordnen. Für die funktionale Gliederung der Verkehrsachsen gelten die Kriterien der Zentralitätsstufen aus Tabelle 3.2-1. Hieraus ergibt sich, daß die Verbindung Hachenburg - Bad Marienberg ein Mittelzentrum mit einem Grundzentrum verbindet, somit der Verbindungsfunktionsstufe V zugeordnet wird und deshalb dem Sekundärnetz zuzuordnen ist. Der Abschnitt Bad Marienberg - Rennerod verbindet zwei Grundzentren, so daß sich hier ebenfalls die Verbindungsfunktionsstufe V ableiten läßt. Im funktionalen ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald ist die gesamte Achse Hachenburg - Bad Marienberg - Rennerod als nahräumige Verbindung eingestuft und wird somit dem Sekundärnetz zugeordnet.

Zur Stärkung der Oberwesterwaldbahn (KBS 461) sollten die Anschlüsse auf die Züge in Westerburg Richtung Limburg und in Nistertal-Erbach Richtung Altenkirchen gewährleistet werden.

Eventuell können auch in beiden Bahnhöfen Anschlüsse sowohl in Richtung Altenkirchen wie auch in Richtung Limburg gewährleistet werden, falls die Bahnhöfe auch bei Umsetzung der vorgesehenen Beschleunigungsmaßnahmen, wie sie im Untersuchungsbericht von Gehrman [6] beschrieben worden sind, Kreuzungsbahnhöfe bleiben sollten.

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

Die ÖPNV-Verbindung Selters - Freilingen - Langenhahn mit Weiterführung nach Westerburg (berufsbildende Schulen) kann aufgrund fehlender Begründungen der regionalen Busverkehre nach § 6 Abs. 9 NVG nicht dem Primärnetz zugeordnet werden. Zwar leistet diese Verkehrsverbindung eine Lückenschlußfunktion zwischen regionalem Busnetz in Selters und Schienennetz in Langenhahn, aber es liegt keine Verbindung zwischen zwei Schienenstrecken mit SPNV-Bedienung vor und es handelt sich hier um keine Verknüpfung zwischen zentralen Orten. Es wird hier das Grundzentrum Selters mit der Ortsgemeinde Langenhahn, die keine Zentrale-Orte-Funktion besitzt, verbunden. Daher wäre eine Einstufung in die Verbindungsfunktionsstufe VI - kleinräumig - vorzunehmen. Damit müßte diese ÖPNV-Verbindung gemäß Tab. 3.2-1 im Tertiärnetz ausgewiesen werden. Da aber Langenhahn wegen seiner verkehrsinfrastrukturellen Gegebenheiten ein nahräumiger Verknüpfungspunkt werden soll, kann diese Verkehrsachse dem Sekundärnetz zugeordnet werden. Aufgrund der vielfältigen Weiterfahrtmöglichkeiten in Langenhahn in Richtung Westerburg sollte auf eine Durchbindung dieser Linie wegen der Parallelität zu der bestehenden Bahnstrecke verzichtet werden. Da die Linie auf dem Abschnitt Selters - Freilingen für die Firma Auto-Müller und auf dem Abschnitt Freilingen - Langenhahn für die RMV konzessioniert ist, sind hier Abstimmungsgespräche hinsichtlich Nutzungsbedingungen, Fahrplanlagen und schließlich dem einzusetzenden Verkehrsunternehmen zu führen. Aufgrund der Lage dieser Strecke zur Westerwälder Seenplatte wäre diese Linie prädestiniert für die Erschließung dieses Gebietes an Wochenenden und in den Sommermonaten, zu mal auch seit dem Fahrplanwechsel am 01.06.1997 auf der Oberwesterwaldbahn Altenkirchen - Langenhahn - Limburg durchgehende Fahrplanangebote an Wochenenden vorhanden sind.

Zur Anbindung des Stadtteiles Höhr-Grenzhausen - Grenzau, der zur Zeit nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen ist, sollten folgende Möglichkeiten geprüft werden (vgl. hierzu Anlage 7):

- Durchbindung der Linie 6120 Hillscheid - Höhr-Grenzhausen - Grenzau
oder

- alternierende Linienführung auf der Linie 6118, abwechselnd über Rudolf-Diesel-Straße bzw. Burg- und Brexbachstraße zum Bahnhof Grenzau.

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

Die Linie 8282 erschließt den Verkehrskorridor Bad Ems - Neuhäusel - Koblenz. Es ist vorgesehen, daß für diese Linie in Neuhäusel ein Anschluß von und nach Koblenz und somit an das Primärnetz eingerichtet wird.

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

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

Seitens des Landkreises Altenkirchen ist geplant, die Linienführung auf den Kursbuchstrecken 8400, 8401 und 8402 übersichtlicher zu gestalten. Die drei Linien sollen auf der Stammstrecke gebündelt werden und sich dann verzweigen. Hieraus kann sich ein Abstimmungsbedarf zwischen den beiden Landkreisen ergeben.

Die Bedienungshäufigkeit wird weiterhin nachfrageorientiert erfolgen. Die in Anlage 6 angegebene Bedienungshäufigkeit bezieht sich auf die anzustrebende Anzahl der durchgehenden Fahrtenpaare. Im übrigen wird hier auf die generellen Anmerkungen im Abschnitt 3.1.2 verwiesen.

Durch Änderung der Linienführung oder zusätzlicher Fahrplanangebote auf der Linie 8410 zwischen Wissen und Hachenburg kann zum einen die Ortsgemeinde Stein-Wingert in der Verbandsgemeinde Hachenburg an das ÖPNV-Netz angeschlossen und wird von der Ortsgemeinde Giesenhausen aus der Sitz der Verbandsgemeinde in Hachenburg und die Kreisverwaltung in Montabaur erreichbar werden. Von Wissen aus führt die Linie über die L 289 bis nach Mörbach, Ortsteil Burbach. Hier sollte sie nach rechts auf die K 16 abbiegen und die Ortsgemeinde Stein-Wingert anfahren. Eventuell könnte auch noch eine Stichfahrt in den Ortsteil Alhausen integriert werden. Von Stein-Wingert geht es dann weiter über die K 16 bis zum Knotenpunkt L 290/K 16 in der Nähe von Giesenhausen. Mit einer kurzen Stichfahrt wird Giesenhausen erreicht. Von hier aus bestehen dann zwei Möglichkeiten, um nach Hachenburg und somit an das weiterführende Primärnetz zu gelangen.

Entweder wird

- direkt über die L 290 durch Müschenbach nach Hachenburg oder
- über Kroppach und Marzhausen nach Müschenbach und dann nach Hachenburg

gefahren. Somit werden für diese beiden Ortsgemeinden nicht nur alle wichtigen Einrichtungen im Westerwaldkreis erreichbar, sondern auch die Schüler haben die Möglichkeit entsprechend ihren Neigungen und Fähigkeiten Schulen in Hachenburg, Wissen oder Altenkirchen zu besuchen. Falls es gelingt, diese beiden Orte in das ÖPNV-Netz des Westerwaldkreises zu integrieren und damit alle Ortsgemeinden des Westerwaldkreises an den ÖPNV angeschlossen sind, sollte dies nicht nur in einer kurzen Pressemitteilung im Verbandsgemeindeblatt Hachenburg bekannt gegeben werden.

Vielmehr ist diese Maßnahme medienwirksam in der Westerwälder Zeitung und WW-TV darzustellen, um somit die Bedeutung des ÖPNV im Westerwaldkreis zu unterstreichen.

Zur Linie 7/7A der KEVAG ist derzeit eine Anschlußverbindung vorgesehen, die das Neubaugebiet in Höhr-Grenzhausen erschließen soll.

Tertiärnetz

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

Das Bedienungsangebot auf diesen Linien wird fast ausschließlich von der Nachfragestruktur bestimmt. Auf diesen Linien sind fast ausschließlich Schüler zu finden. Deshalb werden die Fahrpläne praktisch vollständig durch die Schulanfangs- und -endzeiten bestimmt. Eine Ausrichtung des Angebotes auf die anderen Nachfragegruppen ist eigenwirtschaftlich in der Regel nicht möglich.

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

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

Zusammenfassung

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

3.3 Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr

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

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

3.4 Verknüpfungspunkte

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

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

- Verkehr,
- Umfeld und
- Fahrgast (Mensch).

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

Die Ausstattungen und Einrichtungen an Verknüpfungspunkten sind abhängig von den Menschen, die diese hauptsächlich benutzen (Nutzergruppen). Die Nutzergruppen sollten zweckmäßigerweise in Berufs- und Ausbildungspendler, Schüler, junge Menschen, alte Menschen und Mobilitätsbehinderte, Frauen und Kinder sowie Touristen eingeteilt werden [11].

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

In einem Verknüpfungspunkt sollen dabei das Umsteigen innerhalb des Primärnetzes für den Fahrgast zeitlich möglich sein. Die Angaben zu Ort und Haltestelle der Verknüpfungspunkte ist der Tabelle 3.4.1 zu entnehmen.

Zentraler Verknüpfungspunkt im Westerwaldkreis wird die Kreisstadt Montabaur. Alle Verkehrsachsen laufen radial auf die Kreisstadt zu. Die Bedeutung dieses Standortes wird durch den zukünftigen ICE-Neubaustreckenhof weiter gestärkt. Im Rahmen der zur Zeit laufenden Überlegungen für den Entwicklungsbereich Montabaur wird kurzfristig mit der Durchführung eines Wettbewerbs gerechnet, in dessen Rahmen die verkehrliche Verknüpfungsfunktion des Bahnhofsbereichs einen der Hauptaspekte darstellt.

Verknüpfungspunkte im Westerwaldkreis						
Ort	Zentrale-Orte-System	ÖV/ÖV	ÖV/IV	Bemerkungen	Haltestelle	
Montabaur	Mittelzentrum im Grundnetz	SPNV 1 Linie ÖPNV 20 Linien	B 49, 255 L 313, 318, 327, 312	Kreisstadt Verbandgemeindegesitz Notfallkrankenhaus Schulzentrum geplant: ICE-RegioBahnhof	Bahnhof zukünftig: ICE-RegioBahnhof! Konrad-Adenauer-Platz	
Westerburg	Mittelzentrum im Grundnetz	SPNV 1 Linie ÖPNV 6 Linien	L 300, 302, 294, 288	Verbandgemeindegesitz Schulzentrum	Bahnhof	
Hachenburg	Mittelzentrum im Grundnetz	SPNV 1 Linie ÖPNV 16 Linien	B 413, 414 L 281, 288, 292	Verbandgemeindegesitz Notfallkrankenhaus Schulzentrum P + R am Bahnhof	Bahnhof	
Siershahn	-	SPNV 1 Linie ÖPNV 7 Linien	L 313, 303	größter Arbeitgeber im WW geplant: RegioBahnhof im Einzugsbereich Mittelzentrum Wirges/Dernbach	Bahnhof	
Langenhahn	-	SPNV 1 Linie ÖPNV 3 Linien	B 255 L 281, 304	Knotenpunkt im Verkehrsnetz	Bahnhof	
Selters	Grundzentrum im Grundnetz	ÖPNV 7 Linien	L 267, 304	Verbandgemeindegesitz Krankenhaus Regionalschule	Markt zukünftig: Bahnhof?	

Tab. 3.4-1: Verknüpfungspunkte im Westerwaldkreis

Es ergibt sich die Möglichkeit zusätzliche Verknüpfungspunkte in Westerburg, Hachenburg, Siershahn, Langenhahn und Selters einzurichten.

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

Weitere zentrale Umsteigeanlagen sind der Tabelle 3.4-2 zu entnehmen. Im Abschnitt 3.12 sind hierzu zusätzliche Ausführungen gemacht.

Zentrale Umsteigeanlagen im Westerwaldkreis		
Ort	Zentrale-Orte-System	Haltestellen
Bad Marienberg	Grundzentrum im Grundnetz; Schulstandort	Busbahnhof
Nistertal - Erbach	Anbindung des Grundzentrums Bad Marienberg an den SPNV	Bahnhof ¹
Höhr-Grenzhausen	Mittelzentrum im Ergänzungsnetz; Schulzentrum	RegioBahnhof Höhr-Grenzhausen ²
Ransbach-Baumbach	Grundzentrum im Grundnetz	Stadhalle (VG-Verwaltung) (Bahnhof ³)
Rennerod	Grundzentrum im Grundnetz; Schulstandort	Busbahnhof
Wallmerod	Grundzentrum im Grundnetz	Volksbank
Wirges	Mittelzentrum im Ergänzungsnetz; Regionalschule	Busbahnhof (Stadtplatz)

¹ konkrete Planung zur Verbesserung des Bahnhofsumfeldes bereits eingeleitet

² gemäß städtebaulichem Konzept der Stadt Höhr-Grenzhausen

³ bei Reaktivierung des SPNV auf der Brextalbahn Siershahn - Neuwied-Engers

Tab. 3.4-2: Zentrale Umsteigeanlagen im Westerwaldkreis

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

3.5 Fahrplangestaltung

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

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

Hierfür ist es notwendig, daß z.B. durch zeitlich erreichbare Anschlußbeziehungen in Rehe zwischen den Linien 8430 und 5353 Fahrten zwischen Rennerod und Herborn und somit auch nach Siegen für die Menschen in diesem Raum angeboten werden können. Dabei muß der betriebliche Aufwand der betroffenen Verkehrsunternehmen und die vorhandene bzw. entstehende Nachfrage entsprechend gewichtet werden. Außerdem sind neue angebotsorientierte Fahrtenpaare, die durch den SPNV-Zweckverband Nord bestellt werden, ordentlich in das bestehende ÖPNV-Angebot einzugliedern, damit hierfür auch eine adäquate Nachfrage erzielt werden kann.

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

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

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

Infolge einer koordinierten Angebotsgestaltung zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen können entweder

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

Die Gestaltung des Fahrplanes für den Fahrgast muß einfach und handhabbar sein. Die Fahrpläne aller ÖPNV-Linien sollten deshalb einem einheitlichen Muster entsprechen sowie mit einem durchgängigen Liniennummersystem versehen sein, welches am Kopf des Verkehrsmittels (Bus oder Zug) wiederzufinden ist. Seit zwei Jahren wird dieses System vom Westerwaldkreis mit Unterstützung der RMV und durch Einsatz von Fahr- und Dienstplanprogrammen verfolgt.

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

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

Ladenöffnungszeiten

Nach Einführung der verlängerten Ladenöffnungszeiten zum 02.11.1996 wird vom Einzelhandelsverband für den Regierungsbezirk Koblenz und der Industrie- und Handelskammer gefordert, daß auch im Westerwaldkreis eine bedarfsgerechte, benutzerfreundliche Anpassung des ÖPNV an die neuen Ladenöffnungszeiten vorgesehen wird. In einer Pressemitteilung dazu heißt es, daß "Verbindungen nach 18 Uhr innerhalb der Landkreise wie auch darüber hinaus flächendeckend zwingend geboten seien. Es muß nicht nur möglich sein, innerhalb der neuen Ladenöffnungszeiten mit dem Bus von Koblenz in den Westerwaldkreis zu kommen, sondern auch etwa von Selters nach Hachenburg. Oft sei es ausreichend, die Abfahrtszeiten der Busse zu strecken." Allerdings sind derzeit keine Verkehrsunternehmen bekannt, gegenüber denen derartige Wünsche konkret dargelegt wurden.

Das Bedienungsangebot der städtischen und ländlichen Räume in den Tagesrandlagen, also zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage, ist zum ständigen Stein des Anstoßes und zu einem Hauptproblem im ÖPNV geworden. In den städtischen Räumen wurden bisher nach 20 Uhr noch etwa 30 % der vorhandenen Fahrzeuge für nur 1-3 % täglicher Fahrgäste eingesetzt.

Aufgrund der verlängerten Ladenöffnungszeiten wird sich dieses Verhältnis sicherlich etwas verbessern. Aber eine Kostendeckung dieses Verkehrsangebotes aus den Einnahmen der Fahrgäste kann nicht erreicht werden. Die Durchführung dieses Verkehrsangebotes (Betriebsleistung) ist aufgrund der Deckung der Verluste über den steuerlichen Querverbund mit Energieversorgungsunternehmen möglich.

Dagegen wird im ländlichen Raum mit dem Linienbusverkehr nachfrageorientiert gefahren. Es werden also Bedienungsangebote vorgesehen, die in Folge der Einnahmen aus der Nachfrage finanzierbar sind, also eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Wenn die Abfahrtszeiten des bestehenden Bedienungsangebotes im Westerwaldkreis nach 18 Uhr in den Zeitraum nach 19 Uhr verlegt werden, erhöhen sich für die Verkehrsunternehmen in Folge der geänderten Umlaufzeiten der Linienbusse mindestens die Personalkosten (Fahrer).

Im Westerwaldkreis werden von dieser Veränderung ca. 20 Fahrten betroffen. Damit entsteht nach einer überschläglichen Ermittlung folgender Mehraufwand:

- 20 Fahrten x 1 h/Fahrt zeitliche Streckung = 20 zusätzliche Fahrerstunden/Werktag,
- 20 h pro Werktag x 60 DM/h als Kostenansatz für Fahrer = 1200 DM/Werktag.

Damit ergibt sich für 250 Werktage ohne Samstage im Jahr ein Mehraufwand von 300.000 DM pro Jahr. Um diese Kosten zu decken wären bei Ansatz einer Einnahme von 0,26 DM/km und einer durchschnittlichen Reiseweite von 10 km/Fahrgast ein zusätzliches Nachfragepotential im Westerwaldkreis von ca. 450 Fahrgästen pro Werktag erforderlich.

Im Westerwaldkreis verfügen derzeit einzig die Einwohner der Verbandsgemeinde Montabaur aufgrund des bestehenden AST-Verkehres über eine bedarfsgerechte Anpassung des ÖPNV an die neuen Ladenöffnungszeiten. Im Anschluß an die Fahrt von Koblenz nach Montabaur können alle Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Montabaur mit Hilfe des AST erreicht werden. Eine Anfrage bei der AST-Zentrale in Nentershausen hat ergeben, daß seit Inkrafttreten der verlängerten Ladenöffnungszeiten keine zusätzlichen Fahrten nachgefragt worden sind.

Die fehlende Nachfrage für dieses ÖPNV-Angebot ist sicherlich auch auf eine mangelnde Öffentlichkeitsarbeit zurückzuführen. Deshalb wird von Seiten des ÖPNV-Aufgabenträgers in Zusammenarbeit mit der VG Montabaur ein Pilotprojekt angestrebt, um mit einer offensiven Werbekampagne zugunsten des AST-Angebotes die möglichen Potentiale zu ermitteln.

Die Bestellung zusätzlicher Fahrten bzw. die zeitliche Streckung der vorhandenen Fahrten aufgrund der geänderten Ladenöffnungszeiten ist bei der derzeitigen Fahrgastnachfrage und der zur Verfügung stehenden zweckgebundenen Zuweisung für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes nicht finanzierbar.

Freizeit- und Veranstaltungsorientierte Verkehre

Wanderungen im Freizeit- und Erholungsgebiet Westerwald, Veranstaltungen wie Tage der offenen Tür in Museen, Keramikmärkte in Höhr-Grenzhausen oder Ransbach-Baumbach sowie z.B. der Katharinenmarkt in Hachenburg und nicht zuletzt an den Karnevalstagen (Schwerdonnerstag und Rosenmontag) lassen Mobilitätsbedürfnisse der teilnehmenden Nutzergruppen entstehen. Zur umweltgerechten und sicheren Abwicklung solcher Verkehre sollen auch Angebote im ÖPNV vorgehalten werden. Diese Bedarfsverkehre sind klassische Einsatzgebiete der differenzierten Bedienungsweisen, wie sie in Abschnitt 3.9 ausgeführt werden. Zur Stärkung des Images eines naturverbundenen Tourismus und Naherholungsgebiet sollen auch Überlegungen und Planungen in dieser Richtung getätigt werden.

Zusammenfassung

Die Fahrtenangebote und die Gestaltung des Fahrplanes sind im Sinne des ÖPNV-Kunden vorzunehmen. Aus diesem Grund ist von Zeit zu Zeit ein gewisses Feed-Back über die gesamte Maßnahme notwendig. Hierfür bieten sich drei Möglichkeiten an:

1. Der Aufgabenträger als Anlaufstelle für alle Beschwerden über Unregelmäßigkeiten und Mißstände im ÖPNV.
2. Die Einrichtung eines freiwilligen "Fahrgastbeirates" zwischen ÖPNV-Kunden und Verkehrsunternehmen sowie dem Aufgabenträger.
3. Eine Verkehrsbefragung, die in bestimmten zeitlichen Abständen von den Verkehrsunternehmen durchgeführt wird.

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

3.6 Bedienungshäufigkeit

Die grundsätzliche Bedienung und die Bedienungshäufigkeit eines Ortes ist von der Einwohnerzahl abhängig. Die Grenze der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel liegt bei 200 Einwohnern. Die Mindestbedienungshäufigkeit liegt bei drei Fahrtenpaaren pro Tag (Tabelle 3.6-1).

Diese Mindestbedienung mit günstigen Abfahrtszeiten für die jeweiligen Nutzergruppen ist vor allem im Raum der Verbandsgemeinde Hachenburg herzustellen, wo die Anbindung an das ÖPNV-Netz fast ausschließlich über den Schülerverkehr sichergestellt wird.

Als langfristiges Ziel wird im Westerwaldkreis angestrebt, daß das ÖPNV-Angebot an Werktagen auf dem Primärnetz im Takt durchgeführt wird (angebotsorientiert). Hieran auszurichten ist der ÖPNV auf dem Sekundär- und Tertiärnetz, der weiterhin nachfrageorientiert betrieben werden soll.

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

Das Bedienungsangebot sowie die Bedienungshäufigkeit an Wochenenden orientieren sich an den wichtigen Einkaufsorten für den Westerwaldkreis. Freizeitverkehre (abends, an Wochenenden und touristische Ziele) sollten als Bedarfsverkehre, ggf. auch saisonal beschränkt (Ferienzeiten), mit Vorgabe eines Rahmenfahrplanes angeboten werden (Anlage 6).

Die in der Anlage 6 angegebenen Fahrtenzahlen geben in der Basis des Fahrplanes 1996/97 die vorhandenen Gesamtfahrten auf der jeweiligen Kursbuchstrecke an. Für die mittelfristig und langfristig geplanten Fahrtenzahlen sind die wesentlich transparenteren und besser nachvollziehbaren durchgehenden Fahrtenpaare angegeben worden. Aus diesem Grund kann oberflächlich der Eindruck entstehen, daß auf verschiedenen Kursbuchstrecken Fahrtenhäufigkeiten gekürzt werden, was in keinem Falle zutreffend ist.

	Studien- gesellschaft für Nahverkehr	Verband deutscher Verkehrs- unternehmen	RROP Mittelrhein- Westerwald
Flächenerschließung			
Orte mit mehr als Einzugsbereich der Haltestellen	200 E 500 m	200 E 400 - 1000 m	300 E k.A.
Haltestellenabstand	400 - 600 m	k.A.	k.A.
Bedienungshäufigkeit [Fahrten/Tag]			
einwohnerbezogen, linienbezogen			
200 - 1000 E	3	3	3
1000 - 2000 E	6	3 - 6	k.A.
2000 - 3000 E	9	k.A.	k.A.
3000 - 5000 E	13	6 - 12	k.A.
5000 E -	18	k.A.	k.A.
Schnellbusachsen	k.A.	k.A.	5
Bushauptnetz	k.A.	k.A.	3
Taktverkehr [min]			
linienbezogen			
- Hauptachsen (HVZ)	20	20	30
- Nebenachsen (HVZ)	40	40	60
Reisezeiten¹ [min]			
zu Oberzentren	k.A.	60 - 80	90
zu Mittelzentren	k.A.	k.A.	45
zu Grundzentren	k.A.	k.A.	30
Beförderungszeiten¹ [min]			
zu Mittelzentren	30	k.A.	k.A.
zu Grundzentren	15	k.A.	k.A.

k.A. = keine Angabe

HVZ = Hauptverkehrszeiten

¹ Definition in Abbildung 3.2-3

Tab. 3.6-1: Empfehlungen zur Bedienungshäufigkeit

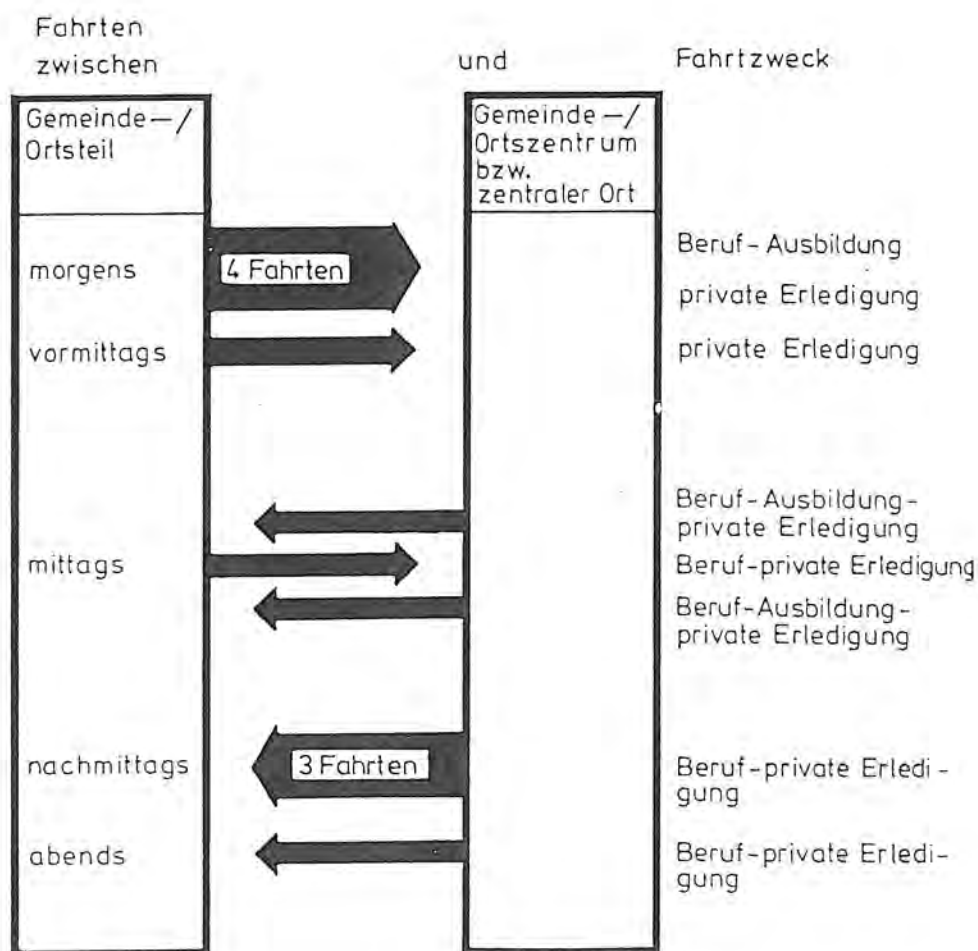


Abb. 3.6-1: Zeitliche Verteilung der Fahrten, hier 6 Fahrten/(Tag und Richtung) nach [33]

3.7 Taktdichte

Um den Fahrplan für den Benutzer möglichst leicht merkbar und übersichtlich zu gestalten, soll vorrangig im Primärnetz mit gleichen Fahrzeugfolgezeiten gefahren werden. Dieser Tagesgrundtakt wird entsprechend den zeitlichen Schwankungen im Fahrgastaufkommen in den Hauptverkehrszeiten verdichtet oder in Schwachverkehrszeiten verdünnt. Wesentlich ist, daß die übergeordneten Anschlüsse, z.B. in Koblenz, Altenkirchen oder Limburg erreicht werden bzw. die Anschlußlinien von geringerer Bedeutung ein Vielfaches der Fahrzeugfolgezeit aufweisen, damit der Anschluß in einer Richtung immer und in der anderen Richtung bei jedem zweiten oder dritten Fahrzeug gegeben ist. Die Einrichtung von Taktverkehren unterliegt aber dem Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip (Anlage 6).

3.8 Anschlußbeziehungen

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

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

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

Umsteigen ist generell für ÖPNV-Fahrgäste wenig erstrebenswert und nicht attraktiv. Zeitlich koordinierte Anschlußfahrten erhöhen jedoch die Anzahl der erreichbaren Ziele und beeinflussen somit auch die Nachfrage. Im Vordergrund muß hier stets die Gesamtfahrzeit des ÖPNV-Kunden stehen (Abbildung 3.2-3). Auf den wichtigen Verkehrsrelationen im Primärnetz sollte höchstens ein Umsteigevorgang zugemutet werden.

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

Bei Linien mit einem Fahrplankontakt bis zu 15 Minuten gilt der Anschluß generell als gegeben (z.B. KEVAG Linie 7 und 8 ab Vallendar Bahnhof Richtung Koblenz).

Diese Aussagen gelten entsprechend für die Sicherungen von Anschlußbeziehungen an zentralen Umsteigeanlagen, sowie den übrigen Bahnhöfen und Haltestellen. So sollte z.B. geprüft werden, inwieweit auch bei einer geringen Nachfrage eine Verbesserung der Anschlußbeziehungen in Rehe zwischen der Linie 8430 und der Linie 5353 mit Anschluß in Herborn an die Schienenstrecke Siegen-Gießen möglich ist.

3.9 Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung (differenzierte Bedienungsweisen)

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

Von den Ausschüssen der Verbandsgemeinde Selters wird eine Verdichtung der ÖPNV-Bedienung auf dem Tertiärnetz in Form von alternativen Anbindeformen vorgeschlagen. Hieran sollte weiter gearbeitet werden. Jedoch sind gerade für solche Verkehre aufwendige konzessionsrechtliche Hemmnisse zu überwinden. Dies hat zur Folge, daß die ohne hin nicht kostendeckenden Bedarfsverkehre außerhalb der Verkehrszeiten durch solche Auflagen und der damit verbundenen geringen Nachfrage noch defizitärer werden.

So ist es z.B. Wunsch der VG Montabaur, daß der in ihrem Gebiet vorhandene AST-Verkehr zur Angebotsattraktivierung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit neu überplant wird. Eine solche Untersuchung ist für den Aufgabenträger prinzipiell denkbar, damit die bisherigen Erfahrungen dieses AST-Verkehres Grundlage ähnlicher Verkehre in den übrigen Verbandsgemeinden werden kann. Bei einer solchen Untersuchung sollte aber ein besonderer Schwerpunkt auf die Möglichkeit zur Verringerung des Subventionsbedarfes gelegt werden, der zur Zeit sehr hoch ist.

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

Differenzierte Bedienungsweisen mit Omnibus

Der VDV [31] führt hierzu aus, daß außer der räumlichen Unterteilung in Binnenverkehr, Regionalverkehr, Verkehr in schwach besiedelten Bereichen etc. noch hinsichtlich Fahrtzweck und Zielgruppe unterschieden wird. Die Fahrtzwecke Beruf bzw. Ausbildung stellen beispielsweise andere Ansprüche an Verkehrsangebote als etwa die Fahrtzwecke Einkauf/Versorgung oder Freizeit. Diese unterschiedlichen Nachfragepotentiale ausschließlich durch das traditionelle Einheitsangebot "Linienbus" abzudecken, stößt zunehmend auf Schwierigkeiten sowohl hinsichtlich Akzeptanz durch den Fahrgast als auch bei den Kosten. Notwendig ist eine Differenzierung des Angebotes in marktgerechte Produkte.

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

● Ortsbus/Stadtbus

Im rechtlichen und betrieblichen Sinne stellt der Ortsbus/Stadtbus herkömmlichen Linienverkehr nach § 42 PBefG dar. Auf der Grundlage schweizerischer Projekte (z.B. Frauenfeld, 20.000 Einwohner) verbindet sich jedoch mit dem Begriff Ortsbus die Leitidee, auch in kleinen und mittleren Städten einen lokalen Linienverkehr als ganzheitliches System zu installieren, da es sich an den Bedienungsqualitäten urbarner Räume orientiert. Typische Merkmale sind:

- ein übersichtliches straffes Liniennetz,
- ein durchgehender Taktverkehr mit mindestens 60 minütiger, meist aber 30 minütiger oder noch engerer Reihenfolge sowie
- eine intensive Vermarktung, in der die kommunale Bindung zwischen Stadt und ihrem ÖPNV besonders herausgearbeitet und damit verstärkt wird.

Fast immer werden auch die übrigen Systembestandteile (Haltestellen, Tarif, Service usw.) ganzheitlich überplant und infolge dessen erheblich verbessert. Häufig findet sich der Einsatz von Bussen mittlerer Größe (Minibusse). Beispiele sind neben Frauenfeld in der Schweiz die deutschen Städte Radolfzell, Lemgo und Detmold. In der Region Mittelrhein-Westerwald wird in der Kreisstadt des Rhein-Lahn-Kreises, Bad Ems, ein solches Stadtbussystem angeboten. Im Westerwaldkreis bietet sich vor allem die Kreisstadt Montabaur von ihrer Größe und Lage her für ein Stadtbussystem an. Durch den zukünftigen ICE-RegioBahnhof Montabaur besteht die Möglichkeit, daß der Regionalverkehr und somit die regionale Mitbedienung der Stadt Montabaur durch Linienbusverkehr vernachlässigt werden wird. Die zwischen den städtischen Bereichen Bahnhof, Behördenzentrum, Stadtzentrum und Krankenhaus, bestehenden innerstädtischen Verkehrsbeziehungen können aufgrund der großen räumlichen Entfernungen, nur durch ein solches Verkehrssystem für die Bürger überbrückbar werden.

- Bürgerbus

Wesentliches Merkmal des Bürgerbusses ist der ehrenamtliche Einsatz der Fahrer/Fahrerinnen nach dem Motto "Bürger fahren für Bürger". Für die Organisation dieses Verkehrs gründen die Bürger einen Verein. Bei Planung und Durchführung werden sie in der Regel von örtlichen Verkehrsunternehmen in einer Art Patenschaft betreut (z.B. Fahrzeugwartung).

Der Bürgerbus verkehrt fast ausschließlich in dünn besiedelten Gebieten auf Strecken und zu Zeiten, die vorher nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient wurden. Bürgerbusse fahren auf einem fest gelegten Linienweg nach einem festen Fahrplan, halten an festgelegten Haltestellen und können von jedermann benutzt werden. Es handelt sich also um einen regulären Linienverkehr gemäß § 42 PBefG, für den das Verkehrsunternehmen, das die Patenschaft übernommen hat, eine entsprechende Genehmigung beantragt.

Die freiwilligen Fahrer erhalten kein Entgelt, sondern bekommen lediglich die Auslagen, die ihnen im Zusammenhang mit dem Bürgerbus-Einsatz entstehen (z.B. Reisekosten), erstattet. Für den ausreichenden Rechts- und Versicherungsschutz sorgt das Verkehrsunternehmen, das die freiwilligen Fahrer mit seinen Berufsfahrern gleichstellt.

Das Fahrzeug wird dem Bürgerbus-Verein von den Verkehrsunternehmen gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Es kann aber auch durch den Bürgerbus-Verein selbst finanziert werden, wenn die Anschaffungskosten des Bürgerbusfahrzeuges mit einem Festbetrag bezuschusst werden. Für Wartung, Abstellung und Reinigung sind die Bürger selbst verantwortlich; für Reparaturen, Instandhaltung und die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen ist das Verkehrsunternehmen zuständig.

Wertvolle Dienste leisten ebenso die beteiligten Kommunalverwaltungen. Sie stellen für den ehrenamtlichen Bürgerbus-Verein stets die notwendige "Rückendeckung" und Verwaltungsinfrastruktur sicher.

Für den Aufbau eines entsprechenden Bedienungsmodelles sind soziale Strukturen erforderlich, wie sie meistens nur in "gewachsenen" Gemeinschaften in ländlichen Räumen vorzufinden sind. Die Bürger müssen bereit sein, sich für ein öffentliches Verkehrsmittel (unentgeltlich) zu engagieren. Unter diesen Voraussetzungen ist der Bürgerbus wegen der fehlenden Personalkosten ein wirtschaftliches Verkehrsmittel.

Das Einsatzgebiet des Bürgerbusses soll so bemessen sein, daß eine vernünftige Verkehrsbedienung mit nur einem Fahrzeug gewährleistet werden kann (Räume mit 5.000 bis 15.000 Einwohner). Das zum Einsatz kommende Fahrzeug darf maximal 8 Fahrgast-Plätze haben, da nicht mehr als 9 Personen befördert werden dürfen. Somit kann der Bürgerbus mit einem Führerschein der Klasse 3 gefahren werden. Es sollten sich mindestens 20 Bürger als Fahrer melden. Mehr als 2 x 3 Stunden Lenkzeit pro Woche sollte keinem der freiwilligen Fahrer zugemutet werden.

3.10 Tarifsistem

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

Tarifgestaltung

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

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

Die angebotenen Fahrausweisarten (Abbildung 3.10-1) sollen in zwei Fahrausweisgattungen untergliedert werden:

- Fahrausweise mit beschränkter Fahrtenzahl für Einzelnutzer auf Einzel- und Mehrfahrtenausweisen sowie
- Fahrausweise mit unbeschränkter Fahrtenzahl für Dauernutzer auf Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahresfahrtausweisen.



Abb. 3.10-1: Klassische Fahrausweisarten im ÖPNV, entnommen [29]

Eine weitere Gliederung des Fahrausweisangebotes erfolgt nach Fahrgastgruppen, z.B. nach Erwachsenen und Kindern, nach Schülern, Auszubildenden oder Senioren und Schwerbehinderten.

Bezüglich Tarifen und Tarifgestaltung ergeben sich Konfliktpunkte zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen. Aus der Sicht des Verkehrsunternehmens muß das Tarifsystem

- möglichst ergiebig,
- praktikabel und
- zukünftig automatenfähig bzw. bargeldlos über Scheckkarte (an der Haltestelle und im eingesetzten Verkehrsmittel) sein.

Aus der Sicht des Fahrgastes muß das Tarifsysteem

- leistungsgerecht,
- begreifbar,
- bedienerfreundlich und
- konkurrenzfähig (zu anderen Beförderungsmöglichkeiten)

sein.

Obwohl im Westerwaldkreis eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen tätig ist, kommt ein relativ einheitlicher streckenabhängiger Leistungstarif (Tarifentfernungen in km) zur Anwendung, der sich an den Vorgaben der RMV orientiert.

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

Als Ziel bei der Tarifgestaltung verfolgt der Westerwaldkreis die Einführung eines Verbundtarifes im gesamten Verbundraum des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM). Die Einführung des Verbundtarifes wird als entscheidender Schritt angesehen, um den ÖPNV attraktiver zu machen und neue Fahrgäste zu gewinnen. Konkurrenzfähige Fahrpreise und ein übersichtliches Fahrausweisangebot sollen die Eckpunkte im zukünftigen Tarifsysteem sein.

Gemäß § 8 des Gesellschaftsvertrages des VRM entwickelt der Verkehrsverbund den Verbundtarif und macht Vorschläge für seine Umsetzung. Hierfür benötigt die VRM eine Analyse des derzeit bestehenden Fahrausweissortimentes der Verkehrsunternehmen, der Tarifart sowie der Streckenzonenstaffel.

Diese Analyse sollte in Tabellenform dargestellt werden, damit hieraus eine fundiertere Bewertung hinsichtlich des Umsteigewiderstandes abgeleitet werden kann, und zwar unter den Gesichtspunkten

- Zeitbedarf beim Lösen des zweiten Fahrausweises,
- unterschiedliches Fahrausweissortiment (auch mangelnde Verständlichkeit),
- höherer Preis als bei einer Durchtarifierung,
- unterschiedliche räumliche und zeitliche Gültigkeit der Fahrausweise sowie
- unterschiedliche Beförderungsbedingungen und Sonderregelungen (z.B. Mitnahmeregelung, Übertragbarkeit, Altersgrenze, Kinderfahrchein usw.).

Aus einer solchen Aufstellung kann dann auch die Anzahl der nebeneinander existierenden Systeme abgelesen werden. Dabei unterstützt der Westerwaldkreis als Mitglied des Verbundes die VRM-GmbH.

Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich

Als ersten Schritt in Richtung Verbundtarif wurde ein Übergangstarif zwischen Region und Stadt eingeführt. Dieser Übergangstarif für Zeitkarteninhaber wird als „Rhein-Mosel-Ticket“ vermarktet. Das Rhein-Mosel-Ticket ist seit 01. Juni 1996 erhältlich. Mit Einführung des Rhein-Mosel-Tickets benötigt der Fahrgast für den Übergang von einer Regionallinie (Bus oder Zug) auf ein städtisches Verkehrsunternehmen (z.B. KEVAG oder Stadtwerke Neuwied) nur noch einen Fahrschein für die gesamte Strecke. Dieser Fahrschein ist billiger, weil der Fahrgast den sogenannten Grundpreis, welcher bei beiden Verkehrsunternehmen anfällt, nur noch einmal bezahlen muß.

Der Fahrpreis auf der Regionallinie bleibt unverändert, der Fahrpreis für die anschließende Fahrt mit einem städtischen Verkehrsunternehmen reduziert sich um die Hälfte.

Über dieses Angebot sind bis zum 01.10.1996 aber lediglich ca. 100 Fahrkarten verkauft worden. Bis zum 31.01.1997 wurden schließlich ca. 1.850 Rhein-Mosel-Tickets verkauft. Die Mindererlöse für die Verkehrsunternehmen aus dem Verkauf der Rhein-Mosel-Tickets werden jeweils zur Hälfte durch die Landkreise und das Land Rheinland-Pfalz ausgeglichen.

Die Erfahrungen des VU Beul mit dem Rhein-Mosel-Ticket sind prinzipiell positiv, "weil die Fahrpreismäßigung des Stadtverkehrs in Koblenz v.a. den Schülern und Auszubildenden zugute kommt. Der Übergangstarif sollte jedoch so bald wie möglich durch ein einheitliches Tarif- und Fahrpreissystem für die Region Mittelrhein einschließlich des Westerwaldkreises abgelöst werden".

Die Tarifgestaltung ist ein allgemeiner, öffentlicher Belang, für den der Aufgabenträger mitverantwortlich ist. Die Zielsetzungen bezüglich Tarif und Tarifgestaltung im Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises sind als Leitlinien zu verstehen. Denn aufgrund der wirtschaftlichen Verantwortung des Verkehrsunternehmens bei der Erbringung der Betriebsleistung in Verbindung mit den erzielbaren Verkehrseinnahmen würde dies sonst ein Eingriff in die unternehmerische Gestaltungsfreiheit bedeuten. Bei Verhandlungen über Tarife und Tarifgestaltung sind u.a. hinsichtlich der finanziellen Folgen für die private und die öffentliche Seite tragfähige Kompromisse zu finden.

Trotzdem lautet die oberste Zielsetzung des Westerwaldkreises im Interesse des ÖPNV-Nutzers für alle Verkehrsrelationen:

- ein Fahrschein und

- ein Tarif.

3.11 Vertriebssysteme

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

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

Im Westerwaldkreis bewerkstelligt der Fahrer des ÖPNV-Fahrzeuges neben seiner Fahrtätigkeit den Fahrscheinverkauf. Dem Verkauf von Fahrscheinen durch Fahrer sind aber Grenzen gesetzt. Ein zügiger Betriebsablauf kann durch längere Haltestellenaufenthalte gehemmt werden. Eine Verlängerung der Gesamtreisezeit wäre für die Fahrgäste die Folge. Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten könnten verfehlt werden. An Haltestellen mit einem erhöhten Fahrgastaufkommen sind deshalb Fahrausweisautomaten aufzustellen. Diese Art des Fahrausweisverkaufes muß dazu führen, daß über die Angleichung der Tarife auch ein gemeinschaftlicher Fahrausweis der Verkehrsunternehmen ausgegeben werden kann.

Nur so besteht für den Fahrgast die Möglichkeit, daß er sich ohne fremde Hilfe über das Tarifsysteem, das Fahrausweisangebot und die Fahrpreise informieren kann und die für ihn passende Kombination auswählt. Ziel sollte jedoch sein, daß die Verkehrsunternehmen ihren Fahrgästen die Möglichkeit des bargeldlosen Erwerbs von Fahrscheinen mit Hilfe von Karten (Card and Ride) anbieten. Der bargeldlose Zahlungsverkehr kann sowohl im personalbedienten als auch im vollautomatisierten Verkauf zur Anwendung kommen.

Die vorhandenen und potentiellen Kunden können und werden die angebotenen Leistungen nur dann nutzen, wenn sie eine ausreichende Kenntnis über diese besitzen. Um eine möglichst lückenlose Informationskette (Tabelle 3.11-1) aufzubauen, die den potentiellen Kunden zunächst als Fahrgast gewinnt und ihn dann kontinuierlich bei der konkreten Nutzung begleitet, sollte die Fahrgastinformation verstärkt als System von in sich abgestimmten Bausteinen betrachtet werden:

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

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

	I	II	III	IV	V
	Ort der Planung vor Reiseantritt	Weg zur Einstiegs- haltestelle	Haltestelle mit Einsteigen	Fahrzeug mit Aus- steigen	Weg zum Ziel
Informations- arten	Zeit- informationen: - Abfahrt - Fahrtdauer - Anschluß	Routen- informationen. - Netz - Linien - Quelle-Ziel	Tarif- informationen: - Höhe - Bedingungen	Leit- informationen: - Wegweiser - Zielbeschilderung	Sonder- informationen: - Fahrplan- änderungen
Kunden- gruppen	Neukunden	Gelegenheits- kunden ohne Ortskenntnis	Gelegenheits- kunden mit Ortskenntnis	Stammkunden ohne Orts- kenntnis	Stammkunden mit Orts- kenntnis
Zeitbedarf (für Informa- tionssuche)	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering
Zeitbudget (zum Infor- mationserwerb)	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch

Tab. 3.11-1: Kriterien der Fahrgastinformation und ihre Ausprägungen in Abhängigkeit vom jeweiligen Ort der Informationssuche, entnommen [29]

Beim Marketing geht es um die Vermittlung von Grundkenntnissen:

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

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

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

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

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

3.12 Bahnhöfe, Haltestellen, Zentrale Umsteigeanlagen

Bahnhöfe

Neben dem Verkehrsangebot haben Lage, Ausstattung, Erscheinungsbild und Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen eine hohe Bedeutung für die Akzeptanz des ÖPNV. Dem Bahnhof bzw. der Haltestelle als „Einstieg“ in den öffentlichen Nahverkehr kommt eine ganz besondere Bedeutung zu: Er kann einladen oder abschrecken. Deshalb sollte für den ÖPNV zukünftig folgender Grundsatz gelten: Das Fahrzeug ist wie das Wohnzimmer, die Haltestelle wie der Flur, der so wohnlich sein sollte, daß die Kunden nicht bereits in der Türe kehrt machen.

Die Grundsätze der baulichen Gestaltung von Bahnhöfen sind ausführlich im Planungshandbuch „Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz“ dargestellt, das im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz und der Deutschen Bahn AG erstellt wurde [16]. Die Zielsetzungen aus diesem Planungshandbuch werden in den Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis übernommen.

Der Begriff „Umweltbahnhof“ steht hierbei als Synonym für einen attraktiven, kundenorientierten Bahnhof:

- Werbung für die Bahn und den Ort

Der Bahnhof soll durch seine Gestaltung anziehend wirken und ein neues Selbstbewußtsein ausstrahlen. Er ist zugleich die Visitenkarte der Bahn und das Eingangstor zur Stadt/zur Gemeinde. Mit dem Umweltbahnhof wird der Dienstleistungscharakter des Bahnverkehrs auch am Bahnhof demonstrativ herausgestellt und ein Beitrag dazu geleistet, daß neue Kundenschichten vom Auto auf die Eisenbahn geworben werden.

○ Umweltbahnhof im Schnittpunkt der Verkehrsmittel

Genauso wichtig wie ein gutes Angebot auf der Schiene ist die Verknüpfung des Bahnhofes mit den vor- oder nachgelagerten Verkehrsmitteln innerhalb der Wegekette. Besondere Bedeutung haben hierbei die umweltschonenden und stadtverträglichen Verkehrsmittel Fahrrad und Linienbus, aber auch die Förderung des Zu-Fuß-Gehens. Auch die Beratung über alle vorhandenen Mobilitätsangebote findet sich in der Verkehrsdrehscheibe Umweltbahnhof wieder.

○ Umweltbahnhof als Brücke in der Siedlung

Am neuen Bahnhof wird die trennende Wirkung der Bahntrasse überwunden. Statt dessen wird die Bahnhofsachse auf beiden Bahnseiten zur Brücke in der Siedlung, die als Treffpunkt und Dienstleistungsstandort auch Menschen anzieht, die (in dem Moment) nicht mit der Bahn fahren wollen.

○ Umweltbahnhof als Keimzelle der Stadtentwicklung

Der Umweltbahnhof überwindet die Teilung der Siedlung in eine Vorder- und Rückseite des Bahnhofes. Die aufgewertete Lagegunst gilt für beide Seiten der Bahntrasse. Bahnfremde, flächenintensive Nutzungen werden durch verkehrsintensive, aber nicht Pkw-orientierte Nutzung erwirkt, weniger genutzte Flächen verdichtet.

Nach Ansicht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau ist der Umweltbahnhof damit zugleich Objekt, Effekt und Motor einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Bushaltestellen

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

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

Die RAS-Ö, Ausgabe 1979, empfiehlt bei Haltestellen, wo „durch haltende Busse die Leistungsfähigkeit der Straße sowie die Sicherheit der Flüssigkeit des Verkehrs erheblich beeinträchtigt wird“, die Haltestellen in Bushaltestellenbuchten anzuordnen.

Ein Forschungsprojekt des Bundesverkehrsministeriums von 1994 belegt aber, daß auf Hauptverkehrsstraßen „zukünftig Haltestellen in der Regel als Fahrbahnhaltestellen ausgeführt werden“ sollen. Unterhalb einer Verkehrsbelastung von 1.300 Kfz/Spitzenstunde, 6 Bushalten/Stunde und einer Haltestellenaufenthaltszeit von 20 Sekunden sind Busbuchten grundsätzlich zu vermeiden. Diese Empfehlung bezieht sich aber nur auf Bushaltestellen ohne betriebliche Besonderheiten, wie z.B. Umsteigehaltestelle oder Endhaltestelle. Außerdem gelten sie wegen der zulässigen Geschwindigkeiten nur an innerörtlichen (Hauptverkehrs-)Straßen mit zweistreifigen Querschnitten.

In den nachfolgenden Abbildungen wird die mögliche Ausführung von Haltestellen beispielhaft dargestellt.

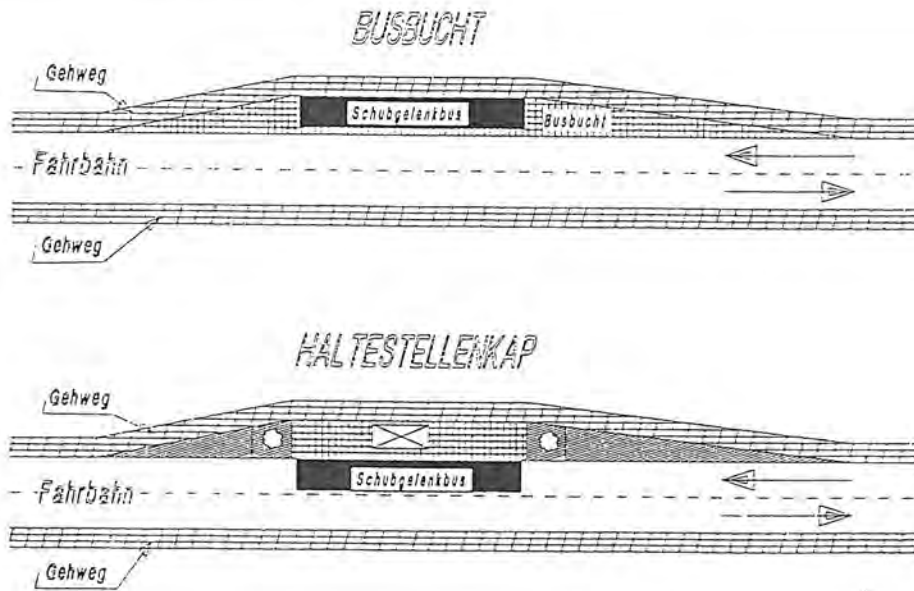


Abb. 3.12-1: Vergleich zwischen Busbucht und Haltestellenkap

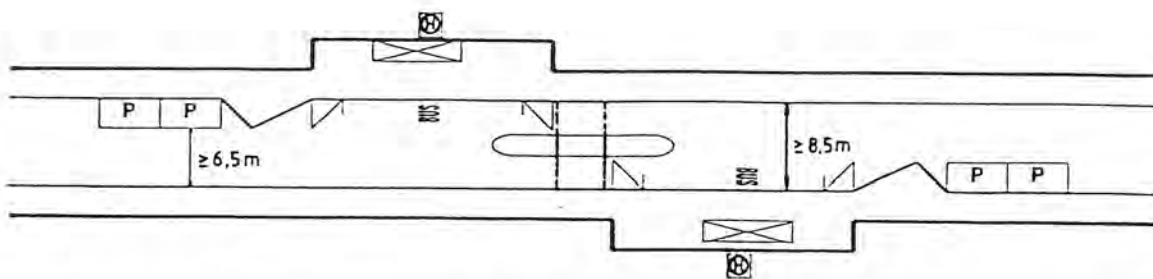


Abb. 3.12-2: Fahrbahnversatz mit Fahrbahnteiler in Verbindung mit einer Haltestelle

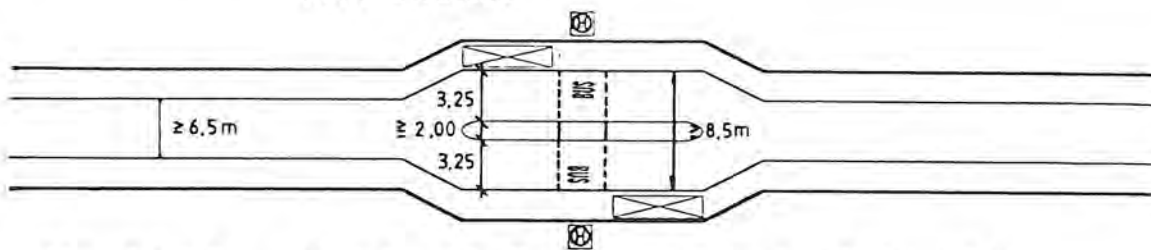


Abb. 3.12-3: Mittelinsel in Kombination mit einer Haltestelle¹

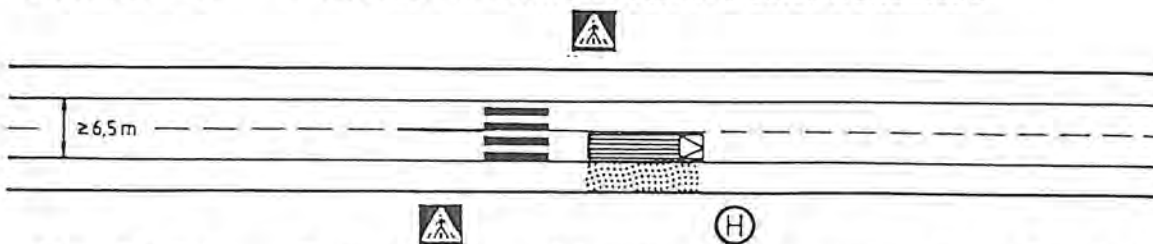


Abb. 3.12-4: Durchgehende Längsmarkierung an einer Fahrbahnhaltestelle

¹ Fahrbahnbreite neben Mittelinseln: Mindestmaß 3,25 m, RegelmäÙ 3,50, bei Straßen des Militärgrundnetzes bis 4,75 m

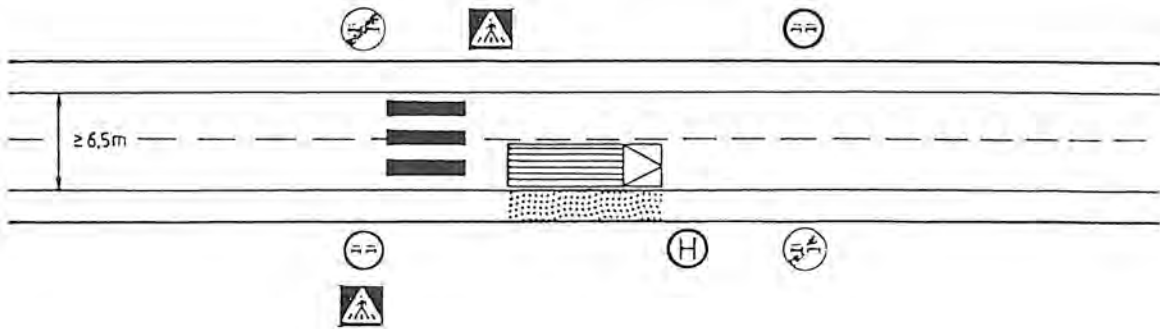
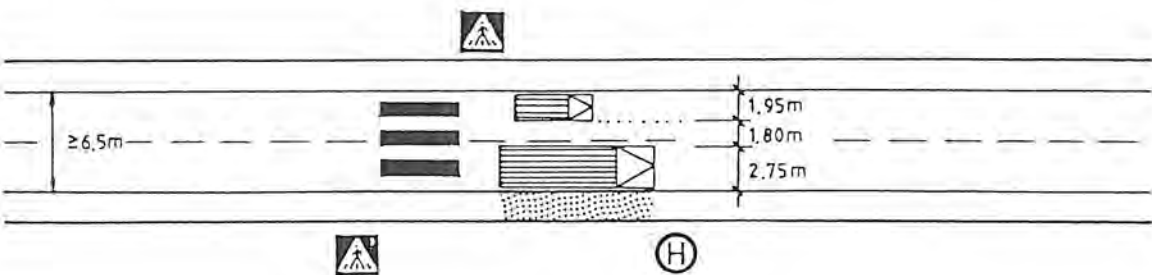


Abb. 3.12.5: Anordnung eines Überholverbotes im Bereich von Fahr-
bahnhaltestellen

vorher



nachher

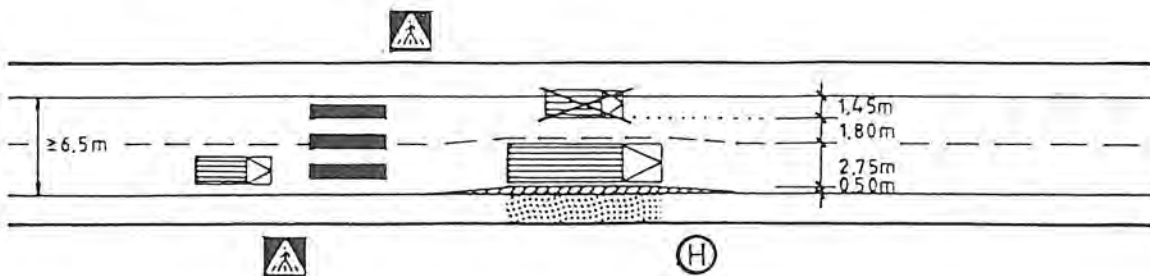


Abb. 3.12-6: Begrenzung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m in Kombination
mit einem Haltestellenkap ohne Längsparkstreifen

Die Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen sollte folgende Elemente enthalten:

- Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Erkennbarkeit und Qualität:
 - Kennzeichnung der Haltestellen auf der Fahrbahn durch weiße Farbmarkierungen,
 - Dimensionierung und Wahl eines Fahrbahnaufbaues, der den spezifischen Anforderungen aus dem Linienbusbetrieb gerecht wird,
 - Gut funktionierende Entwässerung, damit die Fahrgäste möglichst wenig durch Spritzwasser belästigt werden,
 - Möglichst geringe Höhendifferenz zwischen Wagenfußboden und Haltestellenplattform, um das Einsteigen mit Kinderwagen bzw. das Einsteigen behinderter Menschen zu erleichtern,
 - Ausreichende Beleuchtung und gute Einsehbarkeit, um die Sicherheit insbesondere von Frauen und Kindern zu erhöhen.

- Haltestellenkennzeichnung:
 - Haltestellenschild nach StVO,
 - Haltestellenname (einheitlich und aktuell),
 - Namen der anfahrenden Verkehrsbetriebe,
 - Liniennummer(n),

- Fahrgastinformationen:
 - aktueller, gut leserlicher Fahrplan mit allgemein verständlicher Angabe der An- und Abfahrtszeiten,

- Darstellung des Linienverlaufs mit Umsteigehaltstellen,
- Tarifinformation,
- Servicenummer (Telefonnummer, über die bei Bedarf weitere Auskünfte erteilt wird).

Die Entwicklung einer "corporate identity" für den ÖPNV im Westerwaldkreis ist anzustreben. Ein einheitliches Symbol oder Logo sollte, ergänzt durch das jeweilige Firmenlogo des Betreibers, in die Gestaltung der Haltestellen und Fahrpläne integriert werden. Dies gilt auch für die unter Pkt. 3.14 angesprochenen Standards.

In diesem Zusammenhang muß eine möglichst enge Abstimmung des Aufgabenträgers, des Baulastträgers sowie der betroffenen Verkehrsunternehmen zur Vereinheitlichung der genannten Grundinformationen erfolgen. Vorrangig ist eine einheitliche und aktuelle Namengebung aller Verkehrsunternehmen zur Erkennung der Verknüpfungspunkte und zentralen Umsteigeanlagen innerhalb des ÖPNV-Systems.

Zentrale Umsteigeanlagen/Verknüpfungspunkte

Bei der Planung von zentralen Umsteigeanlagen bzw. Verknüpfungspunkten sollten drei Bereiche Verkehr, Umfeld und Fahrgast - wie im Abschnitt 3.4 bereits beschrieben - gleichrangig betrachtet und koordiniert werden. Diese Rahmenvorgaben sind am konkreten Objekt in einer detaillierten Planung mit den dort vorhandenen Randbedingungen abzustimmen.

3.13 Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sollen

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

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

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

Bus-Beschleunigung hat aber nicht allein den Zweck, den Bus - im Sinne von gefahrener Geschwindigkeit - schneller zu machen, sondern vor allem pünktlicher, fahrplantreuer und damit kalkulierbarer. Dieser Aspekt ist ein wesentliches Attraktivitätskriterium, das immer dann verloren geht, wenn der Bus im Stau des übrigen Kfz-Verkehrs stecken bleibt.

Im ländlichen Raum sollten folgende Maßnahmen zur Anwendung kommen:

○ Baulicher Art

- Bau zusätzlicher Aus- und Einfädelspuren, damit für den Bus als Linksab- bzw. Rechtseinbieger das Aus- bzw. Einfahren vom bzw. in den fließenden Verkehr erleichtert wird,

- Umbau von Bushaltebuchten zu Fahrbahnhaltestellen bzw. Haltestellenkaps [1],
 - Einrichtung von Lichtsignalanlagen mit speziellen Vorrangschaltungen für den Linienbus,
 - Pförtneranlagen zur Dosierung des Kfz-Zuflusses in staugefährdeten Bereichen, in denen der ÖPNV aus Platzmangel keine Sonderfahrstreifen erhalten kann.
- Organisatorischer Art
- Verwendung von Materialien im Straßenuntergrund und Fahrzeugbau, die die Umweltfreundlichkeit des Linienbusses, u.a. im Hinblick auf Reduzierung der Verkehrsimmissionen (Abgase, Lärm), weiter verbessern,
 - Freihaltung von Fahrgassen und Haltestellen von verkehrsbehindernd abgestellten Kraftfahrzeugen durch Personal von Polizei, Kommune und/oder Verkehrsunternehmen.
- Verkehrsrechtlicher Art
- Anordnung von zusätzlich beschränkten Halteverböten innerorts, um zu bestimmten Tageszeiten die gesamte Fahrstreifenbreite frei zu halten,
 - Ausnahmen für den Linienbus von Abbiegeverböten, von Durchfahrtsverböten, von Einbahnstraßenregelungen unter Beachtung der Verkehrssicherheit aller übrigen Verkehrsteilnehmer und Tempo-30-Beschränkungen (StVO Z 274-53),

- Vorfahrtsberechtigung an Knotenpunkten in Tempo-30-Zonen (StVO Z 274.1-50),
- Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen (StVO Z 325) bzw. Umwandlung von Straßen in Tempo-30 Zonen (StVO Z 274.1) sind grundsätzlich mit den Belangen des ÖPNV abzustimmen, wenn diese von Linienbussen durchfahren werden,
- Einrichtung von reservierten Sonderfahrstreifen für den ÖPNV, z.B. Nutzung von Standspuren.

Eine Reduzierung der Fahrzeit zur Verbesserung des Reisezeitverhältnisses IV zu ÖPNV ist durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des Linienbusses zu erreichen. Der Durchschnittswert der Reisegeschwindigkeit, die Brems-, Halte- und Anfahrverlustzeiten beinhalten, betragen für alle Beförderungsfälle mit Quelle und Ziel im Gebiet der Nahverkehrsgemeinschaft Koblenz ca. 28 km/h. Dieser Wert verringert sich in Städten wie Koblenz und Neuwied auf ca. 20 km/h. Regionalbusverkehre erreichen ca. 35 km/h.

Zur Reduzierung der Fahrzeit sind

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

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

Maßnahmen dieser Art sind in der RAS-Ö '86, der EAHV '93 und der RILSA '92 beschrieben.

3.14 Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge

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

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

Falls entsprechend geeignete Fahrzeuge nicht durchgehend zur Verfügung stehen, sollten diese nach Möglichkeit auf Linien ohne entsprechenden Dauerbedarf (mobilitätsbehinderte Schüler oder Berufspendler) eingesetzt werden. Diese Linien sollten dann im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet werden.

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

Der Zugang zum sowie der Abgang vom ÖPNV (Abbildung 3.2-3) können - gerade im ländlichen Raum - hinsichtlich Wege und Zeiten lang werden. Hier bietet sich im Umweltverbund gerade das Fahrrad als einzusetzendes Verkehrsmittel an. Aus diesem Grund sollte vor allem in Zügen die Möglichkeit bestehen, das Fahrrad kostenlos mitzunehmen. An Wochenenden und in Ferienzeiten sind solche Mitnahmemöglichkeiten auch durch Standardlinienbusse wünschenswert.

Es besteht der Wunsch an die Verkehrsunternehmen, daß

- im Schülerverkehr neue Fahrzeuge mit hohen Sicherheitsstandards verwendet werden („Schulbus als sicherer Weg für Kinder zur Schule“),

damit auch

- der Schüler als zukünftiger Fahrgast im ÖPNV gehalten werden kann („Pflege der ÖPNV-Stammkunden“).

4. Umsetzung

4.1 Organisation

Folgende Organisationsebenen stehen bereits fest und werden daher in den Nahverkehrsplan aufgenommen:

- Zweckverband "Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz - Nord"

Dieser "Pflichtzweckverband" für den Bereich des nördlichen Rheinland-Pfalz erhält die Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und kann die Gestaltung der Verkehrsangebote für regionale Busverkehre (im Einvernehmen mit den jeweiligen Aufgabenträgern) übernehmen, soweit diese Verkehre "eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen". Für Busverkehre handelt es sich insoweit nicht um eine Pflichtaufgabe.

Der "Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Nord" (SPNV) wurde am 09.09.1996 gegründet. Die Organisation wird laut NVG in Koblenz bei dem Straßen- und Verkehrsamt Koblenz angesiedelt werden. Die organisatorischen Voraussetzungen werden z. Zt. geschaffen.

Bestimmte Rahmenbedingungen für den Bereich SPNV wurden z.B. durch Einführung des "Rheinland-Pfalz-Taktes" geschaffen. Diese Vorentscheidungen haben z.T. erhebliche Auswirkungen bei der Verknüpfung von ÖPNV und SPNV.

○ Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)

Der am 21.12.1995 gegründete Verkehrsverbund hat neben der Einführung eines Übergangstarifs für Zeitkarteninhaber (Rhein-Mosel Ticket) das mittelfristige Ziel, im Verbundgebiet einen Gemeinschaftstarif einzuführen.

Die wesentliche Aufgabe der VRM-GmbH ist es dabei, die verkehrliche und tarifliche Integration des gesamten Verbundraumes einzuleiten. Hierzu gehören z.B. die Koordination der regionalen Verkehrsangebote, die Entwicklung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie die Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems, einschließlich der Vermarktung der ÖPNV-Angebote.

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

Die Planungen des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel und der Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises sind aufeinander abzustimmen. Ein Planungsvorrang besteht nicht.

○ Sonstige Verbünde in benachbarten Bundesländern

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

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

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

4.2 Handlungskonzept

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes empfiehlt sich die Erstellung eines Handlungskonzeptes, um die geplanten Maßnahmen nach Dringlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierungsfähigkeit einzuordnen.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplanes 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 1997/98) soll in seinem Umfang bis zu einer Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bzw. der Aufnahme des Betriebes auf der ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main erhalten werden.

3. Die verkehrliche Integration des ICE-Neubaustreckenbahnhofes Koblenz/Montabaur in Montabaur in das ÖPNV-Netz des Westerwaldkreises und der Region muß mit Beginn der Durchführung des Betriebes auf der Neubaustrecke 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. 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.

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 kann die Akzeptanz des ÖPNV bei der Bevölkerung beeinflußt werden:

1. *Gestaltung des ÖPNV*

Das ÖPNV-Angebot auf dem Primärnetz soll, soweit wie möglich, über den SPNV sichergestellt werden. Auf Relationen, wo keine Schienen mehr zur Verfügung stehen, wird das Angebot durch den straßengebundenen ÖPNV als „Schienenersatzverkehr“ erbracht.

Der Rheinland-Pfalz-Takt bildet den Standard des Bedienungsangebotes auf dem Primärnetz, der gleichzeitig eine ausreichende Verkehrsbedienung in den Abendstunden und an Wochenenden sicherstellt. Dies bedeutet jedoch nicht, daß zwangsläufig diese Linien in den Verantwortungsbereich des SPNV-Zweckverbandes Nord abgegeben werden. Eine Übernahme "schienenvergleichbarer Busverkehre" durch den Zweckverband Nord ist nur nach Einzelfallprüfung der finanziellen und organisatorischen Folgen für das "Restnetz" (Zubringerverkehre) anzustreben. Nach Angabe des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 31.01.1997 sind jedoch von der Übernahme einer Buslinie mit einer dem SPNV entsprechenden Bedienungsfunktion durch den Zweckverband keine finanziellen Auswirkungen auf das "Restnetz" zu erwarten. Im Bedarfsfall wird auf diese Aussage zurückgegriffen.

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 (Vermeidung von Parallelfahrten verschiedener Betreiber).

3. *Verknüpfung des öffentlichen Personennahverkehrs*

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

4. *Ein Fahrschein im Kreis*

Durch partielle tarifliche Zusammenarbeit soll die Anerkennung der Fahrscheine auf allen Linien im Westerwaldkreis (Durchtarifizierung) angestrebt werden - selbstverständlich in Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern.

5. *Akzeptanz der Verknüpfung*

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

6. *Tarifgemeinschaft - Einheitstarif*

Die Bildung einer Tarifgemeinschaft - als Zwischenlösung auf dem Weg zum Einheitstarif - im Verkehrsgebiet der VRM wird angestrebt, sofern die notwendigen Ausgleichszahlungen vom Aufgabenträger finanzierbar sind.

7. *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 Attraktivität des ÖPNV-Angebotes für alle Bürger verbessert werden.

8. *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.

9. *Erreichbarkeit ICE-RegioBahnhof Koblenz/Montabaur*

Die (nachfrageorientierte) Sicherstellung der Anschlußbeziehungen aus der Region an die Neubaustrecke (kontinentale Verbindung) am zukünftigen ICE-RegioBahnhof Koblenz/Montabaur muß mit dem 1. Tag der Inbetriebnahme der Neubaustrecke gewährleistet sein.

10. *Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)*

Die stufenweise Übertragung der Aufgabenverantwortung für den regionalen öffentlichen Personennahverkehr an den Verkehrsverbund Rhein-Mosel im Bereich der Angebotskoordinierung, der Netz-, Fahrplan- und Tarifgestaltung wird vom Aufgabenträger angestrebt. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke im Jahre 2001, die Entwicklung des Westerwaldkreises und der Region insgesamt sollte die Übertragung der Aufgabenverantwortung für den regionalen ÖPNV möglichst zügig umgesetzt werden. Aufgrund der Komplexität dieser Aufgabe durch die Anzahl der zu integrierenden Aufgabenträger und die schwer kalkulierbaren finanziellen Folgen für die jeweiligen Aufgabenträger wird dieses Ziel vom Westerwaldkreis als langfristige Maßnahme eingeordnet.

Abschließend ist hier nochmals zu betonen, daß bei einer Umsetzung des Nahverkehrsplanes die Festlegung der exakten Linienführung nur unter Beachtung des Konzessionsrechtes sowie in Abstimmung zwischen Aufgabenträgern, sonstigen Bestellern von ÖPNV-Leistungen sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen erfolgen kann.

Konkrete Maßnahmen

Damit der öffentliche Personennahverkehr seine Aufgabe in einem integrierten Gesamtverkehrssystem erfüllen kann, muß bei jeder Maßnahmenumsetzung eine detaillierte und qualifizierte Ausführungsplanung erfolgen.

Maßnahmen der tariflichen Harmonisierung und des Ausbaues von Umsteigemöglichkeiten im Westerwaldkreis sollten vorbereitende Schritte in Richtung auf einen Verbundtarif und die flächendeckende Koordination der ÖPNV-Angebote darstellen. Vorrangig ist dabei die Abstimmung mit benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern, um die ÖPNV-Angebote zu den außerhalb des Westerwaldkreises liegenden zentralen Orte vorzunehmen. Bei Umsetzung von Einzelmaßnahmen wird deshalb darauf geachtet, daß diese den Bedürfnissen der ÖPNV-Kunden entsprechen.

Folgende Maßnahmen sind kurzfristig umzusetzen:

- Aufnahme der Linie 8061 Dierdorf - Maroth - Dierdorf des Verkehrsunternehmens Zickenheiner in den Kreisfahrplan 1997/98,
- Darstellung der AST-Verkehre in den übergeordneten Buslinien mit einer besonderen Kennzeichnung für Bedarfsverkehre im Fahrplan,
- Direktfahrt zwischen dem Verbandsgemeindesitz Hachenburg und der Kreisstadt Montabaur, zumindest Herstellung von Anschlußbeziehungen in den potentiellen Umsteigeorten Herschbach (Uww.), Selters, Langenhahn oder Westerburg,

- Bedarfs- und Stadtverkehre sollten mit den übergeordneten Linien verbunden werden, z.B. Stadtverkehr Hachenburg mit Haltestelle Hachenburg Bahnhof,
- Anbindung der Ortsgemeinde Stein-Wingert, VG Hachenburg, durch Busverkehr und Aufnahme in den Kreisfahrplan,
- Koordination des Bedienungsangebotes auf der Verkehrsrelation Montabaur - Siershahn - Höhr-Grenzhausen - Koblenz (Linie 6116 mit Anschluß an die KEVAG-Linie 7/7A und Linie 8520),
- Parallelfahrten sollten vermieden werden; *hier: Verkehrsrelation Montabaur - Koblenz, Linie 6105 und Linie 8430,*
- vorhandene Anschlußbeziehungen vom Linienbus zum SPNV und umgekehrt sowie zwischen den Linienbussen, insbesondere an den vorgesehenen Verknüpfungspunkten, sollten im Fahrplan besonders ausgewiesen werden; *hier: die Durchbindungen auf der Linie 4281 nach Dernbach - Krankenhaus und Ransbach in die Linie 6116 integrieren und die Anschlußbeziehungen zwischen Linie 4281 und Linie 6116 im Fahrplan darstellen,*
- Verbesserung der Anschlußbeziehungen in Rehe zwischen Linie 8430 und Linie 5353 mit Anschluß in Herborn an die Schienenstrecke Siegen - Gießen,
- Entzerrung der Linienstruktur, damit die Nachvollziehbarkeit der Linienführung durch Angabe der Liniennummer mit Anfangs-, Zwischen- und Endpunkten für den ÖPNV-Kunden einfach nachvollziehbar ist; *hier: Linie 4281.*
- Aufhebung von Bedienungsverboten zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen auf gleichen Streckenabschnitten sowie

- gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen verschiedener Verkehrsunternehmen auf gleichen Streckenabschnitten.

Hierdurch wird erreicht, daß der Fahrgast das Gesamtangebot des ÖPNV besser nutzen kann.

Bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen soll generell geprüft werden, ob innerorts die Einrichtung einer Fahrbahnhaltestelle machbar ist, und für außerorts gelegene Haltestellen sollten generell Busbuchten und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h mit Begründung, z.B. durch StVO-Verkehrszeichen Z 133 (Fußgänger), vorgesehen werden.

Weitere Maßnahmen auf Verbandsgemeindeebene sind der Anlage 7 zu entnehmen.

Zeitlicher Rahmen

Da zum Fahrplanwechsel des Jahres 2001 der Betrieb auf der ICE-Neubau-strecke durchgeführt werden soll, sind vorrangig die Maßnahmen auf dem Primärnetz, an den Verknüpfungspunkten und für die Erreichbarkeit des ICE-RegioBahnhofes in den kommenden fünf Jahren zu realisieren. Die Realisierung einer Tarifgemeinschaft mit dem Ziel der Durchtarifizierung als zweite wichtige Aufgabe sowie die Übergabe der Aufgabenverantwortung den Verkehrsverbund Rhein-Mosel ist ein mittelfristiges bzw. langfristiges Ziel, welches die finanziellen Möglichkeiten der beteiligten Aufgabenträger beachten muß.

Da die zur Verfügung stehenden Finanzmittel (Tabelle 4.3-1) überwiegend kurzfristig im ÖPNV-Netz gebunden sind, können Tarifgemeinschaft und Verkehrsverbund nur schwächer gefördert werden. Sofern jedoch kurzfristig durch die Übernahme der regionalen Busverkehre durch den Zweckverband Nord freie Finanzmittel entstehen, werden diese umgehend zur Umsetzung der Tarifgemeinschaft verwendet.

Zusammenfassung der Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption im Nahverkehrsplan wird abschließend nach zeitlichen und finanziellen Kriterien eingestuft. Die Einstufung berücksichtigt

- kurzfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren,
- mittelfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren und
- langfristige Maßnahmen im Zeitraum von über 10 Jahren

in Kombination mit

- einem geringen Finanzbedarf von bis zu 10.000 DM je Maßnahme,
- einem mittleren Finanzbedarf von bis zu 100.000 DM je Maßnahme und
- einem hohen Finanzbedarf von mehr als 100.000 DM je Maßnahme.

Finanzbedarf: gering, < 10.000 DM je Maßnahme

<i>Kurzfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren</i>	<i>Mittelfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren</i>	<i>Langfristige Maßnahmen im Zeitraum von über 10 Jahren</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Bestimmung der Regionalen Busverkehre nach § 6 Abs. 9 NVG (Primärnetz) • Überprüfung der Voraussetzungen zur Übergabe der Regionalen Busverkehre • Übergabe der Regionalen Busverkehre an den ZV Nord und Bestellen von Betriebsleistungen, vorrangig Verkehrsachse Montabaur - Westerburg - Rennerod • Überarbeiten der Kursbuchstreckenbezeichnungen (1 Linienführung = 1 Kursbuchstrecke) • Layout und Lesbarkeit des Kreisfahrplanes weiter optimieren • die Angabe der richtigen Kursbuchstreckenbezeichnung und des entsprechenden Zielortes am jeweiligen Fahrzeug stichpunktartig vor Ort überprüfen • Kenntlichmachung des Verkehrsangebotes aus alternativen Verkehrsbedienungen in den Fahrplänen des übergeordneten Linienbusverkehrs • Beschleunigung des ÖPNV durch organisatorische Maßnahmen einfacher Art • Beschleunigung des ÖPNV durch verkehrsrechtliche Maßnahmen einfacher Art 		

Finanzbedarf: mittel, < 100.000 DM je Maßnahme

<i>Kurzfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren</i>	<i>Mittelfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren</i>	<i>Langfristige Maßnahmen im Zeitraum von über 10 Jahren</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Sukzessive Umsetzung des hierarchisierten ÖPNV-Netzes (vorrangig des Primärnetzes) • Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte verbessern • Anbindung von OG-Teilen an die zugehörige OG prüfen und einrichten • (zeitliche) Koordination des Verkehrsangebotes in den Verknüpfungspunkten, v.a. Schiene/Bus • Anschlußsicherung in Verknüpfungspunkten und zentralen Umsteigeanlagen • Koordination der vorhandenen Betriebsleistung (Vermeidung von Parallelfahrten) • Ermitteln der Kosten sowie des Verkehrsangebotes bei Umstellung auf alternative Verkehrsbedienug in schwach besiedelten Räumen • Attraktivierung des Übergangstarifes „Rhein-Mosel-Ticket“ • Marketing: Öffentlichkeitsarbeit für alle Bedienungsformen, insbesondere den AST-Verkehr • Marketing: kontinuierliche Fahrgastinformation in allen Medien • Corporate Identity: Logo an Haltestellen und Fahrzeugen • Aufbau einer Datenbank „Haltestellen im Westerwaldkreis“ zur Bestimmung von Ausstattungsstandards, Erschließungsqualität und Prioritätenreihung • Beschleunigung des ÖPNV: Analysieren des Einzelfalles und Entwicklung der besten Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> • (zeitliche) Koordination des Verkehrsangebotes in allen Umsteigeanlagen (Übergang zwischen allen Netzen) • Entwicklung eines Verkehrsangebotes mit Umsteigefahrten • Überprüfen der Mindestbedienung in allen Orten in Abhängigkeit der Erschließungsqualität • Vorhalten eines einheitlichen Fahrausweisangebotes aller Verkehrsunternehmen • Maßnahmenplanung und -umsetzung einer einfachen Handhabung des Fahrausweises bei Beschaffung und Anwendung • Aufbau einer lückenlosen Informationskette vor und während der Fahrt • Marketing: Vorbereitung der Fahrt im ÖPNV durch Informationen in allen Medien • Beschleunigung des ÖPNV durch organisatorische Maßnahmen weitergehender Art • Beschleunigung des ÖPNV durch verkehrsrechtliche Maßnahmen weitergehender Art 	

Finanzbedarf: hoch, > 100.000 DM je Maßnahme

<i>Kurzfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 Jahren</i>	<i>Mittelfristige Maßnahmen im Zeitraum von 5 bis 10 Jahren</i>	<i>Langfristige Maßnahmen im Zeitraum von über 10 Jahren</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche und betriebliche Integration des ICE-RegioBahnhofes Koblenz/Montabaur in bestehende ÖPNV-Strukturen • Sicherung vorhandener Eisenbahninfrastruktur • Berücksichtigung von ÖPNV-Belangen in RE-Entwürfen von Straßen • Bauliche Umsetzung von Verknüpfungspunkten unter Berücksichtigung betrieblicher, verkehrlicher und städtebaulicher Gesichtspunkte • Bauliche Umsetzung von zentralen Umsteigeanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines vertakteten Verkehrsangebotes auf dem Primärnetz (Ziel ITF) • Bestimmung und Umsetzung der Häufigkeit und zeitlichen Verteilung des Fahrplanangebotes in Abhängigkeit der erschlossenen Einwohner einer Siedlungseinheit • Beibehalten eines nachfrageorientierten Verkehrsangebotes auf dem Sekundärnetz mit Linienbusverkehr, Festlegung der Fahrtenhäufigkeit je Siedlungseinheit und Anschlußsicherung zu dem übergeordneten Netz • Bestimmung der Bedienungshäufigkeit im Tertiärnetz mit nachfrageorientierter Bedienung während der Hauptverkehrszeit und angebotsorientierter Bedienung während der Nebenverkehrszeiten mit Anschlußsicherung an die übergeordneten Netze • Umstellung auf alternative Verkehrsbedienung im Tertiärnetz, v.a. zu Nebenverkehrszeiten • Bildung einer Tarifgemeinschaft als Teil des VRM-Gebietes im Westerwaldkreis (1 Tarif - 1 Fahrschein - 1 Fahrplan; Ziel: Durchtarifierung) • Vereinfachung des Fahrausweisverkaufes durch Automateinsatz • Corporate Identity: Vereinheitlichung der Haltestellenausstattung • Aufbau attraktiver Haltestellen als Einstiegsmöglichkeiten in den ÖPNV (Standards und Zielvorgaben aus dem NVP, Bestandsaufnahme, Prioritätenreihung, Entwicklung von Maßnahmen) • Beschleunigung des ÖPNV durch bauliche Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Übertragung der Aufgabenverantwortung für den regionalen ÖPNV an den VRM • Flächendeckender Einheitstarif im Bereich des VRM • vorhandenen SPNV stärken und sichern • Optionen auf möglichen SPNV wahrnehmen • Reisezeitangleichung zwischen IV und ÖV mit allen zur Verfügung stehenden Maßnahmen • Einführung eines bargeldlosen Erwerbes von Fahrscheinen (Card & Ride) • Aufbau einer lückenlosen Informationskette vor und während der Fahrt • Bargeldlose Abrechnung der von den Kunden in Anspruch genommenen Leistung nach dem Bestpreisprinzip (Ermittlung des günstigsten Gesamtfahrpreises) • Beschleunigung des ÖPNV durch Umsetzung baulicher Maßnahmen

4.3 Finanzierung

Trotz der gestiegenen Bedeutung des Umweltschutzes im Bewußtsein der Bevölkerung und der im ÖPNV erbrachten Verkehrsleistungen zur Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse ist die Finanzierung des ÖPNV ein permanenter Diskussionspunkt zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften (Aufgabenträger), den Verkehrsunternehmen und sonstigen Finanzierungsträgern (z.B. Straßenbaulastträger).

Die EG-Verordnung 1893/91 regelt das finanzielle Verhältnis zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen neu und sieht unter anderem auch die Möglichkeit vor, Verkehrsleistungen auf dem Wege des Bestellerprinzips zu erbringen. Die mit der Regionalisierung und der PBefG-Novelle einhergehende Neuordnung der Zuständigkeiten für den ÖPNV überträgt darüber hinaus die politische Verantwortung für Verkehrsleistungen auf den sogenannten Aufgabenträger - im Land Rheinland-Pfalz die Landkreise und kreisfreien Städte. Die finanzielle Verantwortung für gemeinwirtschaftliche Leistungen liegt damit eindeutig auf der politischen Ebene.

Da im Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz die Landkreise und kreisfreien Städte (mit-) verantwortlich für den ÖPNV sind, sollten nicht nur Kenntnisse über die Kosten und die mangelnde Kostendeckung des ÖPNV sondern auch eine Quantifizierung der durch den ÖPNV aus Sicht der Aufgabenträger hervorgerufenen Nutzen vorliegen.

Zu letzterem kann für den Bereich des Westerwaldkreises derzeit keine Aussage getroffen werden. Hier bestehen generell bei der Betrachtung des ÖPNV erhebliche Informationsdefizite.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr wurde aber deshalb ein Forschungsbericht zur "Entwicklung von Methoden zur Quantifizierung des kommunalen Nutzens des ÖPNV - Durchführung szenarienhafter Beispielrechnungen und Erstellung eines Anwenderhandbuches" erstellt. Dieser Anwenderleitfaden kann dem Interessentenkreis aus dem Umfeld von Verkehrsbetrieben, Politik und Verwaltung eine Hilfestellung bei der szenarienhaften Bewertung des "kommunalen Nutzens" des ÖPNV geben.

Für den SPNV und vergleichbare regionale Busverkehre stehen in Rheinland-Pfalz den Zweckverbänden 1996 die Transfermittel aus § 8 Abs. 1 RegG zu. Die Aufteilung der Mittel zwischen den beiden Zweckverbänden erfolgt in dem Verhältnis der bestellten Verkehrsleistungen. Ab dem Folgejahr erhalten sie 75 % der Mittel aus § 8 Abs. 1 und Abs. 2 RegG.

Damit stehen dem Zweckverband Nord im Jahr 1997 etwas mehr als 175 Mio. DM zur Verfügung (Tabelle 4.3-1). Unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl im Gebiet des Zweckverbandes Nord ergibt sich eine Verwaltungskostenpauschale von jährlich knapp 102,00 DM/Einwohner.

Für die Erstellung und Umsetzung der Nahverkehrspläne sowie zur Verbesserung des ÖPNV-Systems im Landkreis erhält der Westerwaldkreis als Aufgabenträger nach § 10 Abs. 1 NVG dagegen eine Verwaltungskostenpauschale von jährlich 2,00 DM/Einwohner. Dem Westerwaldkreis stehen somit im Jahr 1997 etwa 395.000,00 DM zur Verfügung.

Die Finanzmittel für Zweckverband und Aufgabenträger werden entsprechend § 5 Abs. 2 RegG dynamisiert. Die geschätzten Finanzmittel für den Westerwaldkreis bis zum Jahr 2001 sind ebenfalls der Tabelle 4.3-1 zu entnehmen.

Darüber hinaus gewährt das Land nach § 11 Abs. 1 NVG „Zuwendungen zum öffentlichen Personennahverkehr (also: SPNV und straßengebundener ÖPNV) gemäß den Verwaltungsvorschriften des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

Die finanzielle Situation des Westerwaldkreises im Bereich des ÖPNV sieht somit im Jahr 1997 folgendermaßen aus:

1. Verwaltungshaushalt - Einnahmen

- Zuweisung Land 395.000,00 DM

2. Verwaltungshaushalt - Ausgaben

- Personal- und Sachkosten sowie Kosten für Hard- und Software 170.000,00 DM
- Öffentlichkeitsarbeit und Werbung 5.000,00 DM
- Folgeplanungen aus dem Nahverkehrsplan 50.000,00 DM
- Mitgliedschaft im Verkehrsverbund Rhein-Mosel 30.000,00 DM
- Verlustausgleich, Übergangstarif 10.000,00 DM
- Anschubfinanzierungen in Verbindungen mit ÖPNV-Maßnahmen 130.000,00 DM

Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs				
Jahr	SPNV (Zweckverband)		ÖPNV (Landkreis)	
1996	EW ¹ Nord gesamt ZV Nord ²	1.740.000 386.300.000 DM 154.520.000 DM 89,00 DM/EW	EW WW alle LK WW	195.000 9.000.000 DM 390.000 DM 2,00 DM/EW
1997	EW Nord gesamt ZV Nord	1.750.000 ³ 443.340.000 DM 177.336.000 DM 102,00 DM/EW	EW WW alle LK WW	197.500 ⁴ k.A. 395.000 DM 2,00 DM/EW
1998	EW Nord gesamt ZV Nord	1.760.000 469.245.000 DM ⁵ 187.698.000 DM 107,00 DM/EW	EW WW alle LK WW	199.500 k.A. 419.000 DM 2,10 DM/EW
1999	EW Nord gesamt ZV Nord	1.770.000 492.710.000 DM 197.084.000 DM 111,00 DM/EW	EW WW alle LK WW	201.500 k.A. 443.300 DM 2,20 DM/EW
2000	EW Nord gesamt ZV Nord	1.780.000 517.350.000 DM 206.940.000 DM 116,00 DM/EW	EW WW alle LK WW	203.500 k.A. 468.050 DM 2,30 DM/EW
2001	EW Nord gesamt ZV Nord	1.790.000 543.220.000 DM 217.288.000 DM 121,00 DM/EW	EW WW alle LK WW	205.500 k.A. 493.200 DM 2,40 DM/EW

¹ EW RLP: 3.962.000, davon EW innerhalb des ZV Süd 2.222.000

² Annahme: Verteilung der Verkehrsleistung SPNV Nord/Süd = 40/60

³ Annahme: Einwohnerzuwachs 0,5 %/Jahr

⁴ Annahme: Einwohnerzuwachs 1,0 %/Jahr

⁵ Annahme: Wachstum des Umsatzsteueraufkommens 5 %/Jahr

Anmerkung: Alle Werte gerundet.

Tab. 4.3-1: Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Damit verbleibt zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan aufgezeigten Ziele für 1997 ein Betrag in Höhe von ca. 180.000,00 DM aus dem Haushalt 1997. Da aber im Bereich des ÖPNV Flexibilität bei der Finanzausstattung gewährleistet ist, sind

1. die Restmittel des Vorjahres übertragbar und
2. die Haushaltsstellen bei Bedarf gegenseitig deckungsfähig.

Damit stehen inklusive der Restmittel des Jahres 1996 im Jahr 1997 für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes insgesamt ca. 300.000,00 DM zur Verfügung.

Diese Angaben sind vorläufig, da die Zahl zum neuen Haushalt noch unter Genehmigungsvorbehalt und die zum Althaushalt unter Abschlußvorbehalt stehen.

Für das Schuljahr 1995/96 betragen die Ausgaben ca. 9,2 Mio. DM (Tabelle 4.3-2). Demgegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 7,7 Mio. DM. Es verbleibt ein vom Westerwaldkreis zu finanzierendes Defizit in Höhe von 1,5 Mio. DM.

Darin enthalten ist das Verkehrsangebot im freigestellten Schul- und Kindergartenverkehr mit ca. 120 Verträgen und einem Umsatz von etwa 3 Mio. DM pro Jahr. Der übrige ÖPNV ohne Schülerverkehr wird im Kreis eigenwirtschaftlich - also ohne Betriebskostenzuschüsse - durchgeführt.

Die Veränderung in der Kostenstruktur infolge der Veränderungen im ÖPNV-System ist mit den jeweils betroffenen Verkehrsunternehmern an konkreten Beispielen auszuhandeln.

Kosten Schüler- und Kindergartenverkehr im Haushaltsjahr 1995			
	Ausgaben [DM/Jahr]		Einnahmen [DM/Jahr]
Kindergärten (Vertrag und ÖPNV)	1.165.890	Zuweisungen Land ggüb. Land- kreis	7.438.676
Schülerbeförderung (Vertrag)	1.463.990	Erstattungen	294.666
Schülerbeförderung (Pflichtschüler im ÖPNV)	4.299.050		
Schülerbeförderung (Wahlschüler ÖPNV)	2326840		
Summe [DM/Jahr]	9.255.770		7.733.342
Differenz [DM/Jahr]			-1.522.428

Tab. 4.3-2: *Kosten Schüler- und Kindergartenverkehr im Haushaltsjahr 1995*

Kalkulatorische Grundlagen von Verkehrsangeboten (Betriebsleistungen)

Die Ermittlung und Darstellung von Kosten, die den Verkehrsunternehmen infolge der Durchführung von Verkehrsangeboten entstehen, werden in Abhängigkeit von der Betriebsstruktur verschieden gehandhabt.

Da sich für jeden Verkehrsbetrieb aufgrund seiner spezifischen Kostensituation und den jeweiligen Randbedingungen spezielle Kostensätze ergeben, ist es sinnvoll, betriebliche Maßnahmen zu kategorisieren und daraus resultierende Kosten in allgemein gültigen Größenordnungen anzugeben.

Die Berechnung von Kosten erfolgt über Kostensätze.

Im folgenden werden zwei Gruppen von Kostensätzen betrachtet:

- Personalkostensätze und
- Fahrzeugkostensätze.

Daraus lassen sich weitere Kostensätze wie Fahrerkosten pro km und gesamte Betriebskosten pro km (Vollkosten) ableiten.

Sowohl die Vorgehensweisen zur Ermittlung der Kostensätze als auch die Kostensätze selbst unterscheiden sich von Betrieb zu Betrieb. Die Ansätze unterliegen der unternehmerischen Dispositionsfreiheit. Deshalb kann hier nur annähernd die Vorgehensweise dargestellt werden.

Personalkosten

Die Personalkosten eines Verkehrsbetriebes setzen sich zusammen aus:

- Fahrerkosten,
- Werkstattpersonalkosten und
- Verwaltungspersonalkosten.

Die Anzahl der Beschäftigten in der Betriebswerkstatt hängt von der Anzahl der zu betreuenden Fahrzeuge ab. Daher werden die Werkstattpersonalkosten in der Regel den Fahrzeugkosten zugerechnet. Die Anzahl der Mitarbeiter in der Verwaltung steigt mit zunehmender Betriebsgröße in Abhängigkeit vom Verkehrsangebot.

Die Löhne und Gehälter für Fahrpersonal hängen vom Tarifvertrag und zusätzlichen betrieblichen Vereinbarungen ab. Unter Einbeziehung von Ausfallzeiten durch Feiertage, Urlaub, Krankheit, Fortbildung und Reservedienst steht ein Fahrer dem Betrieb nicht ständig zur Verfügung. Weiterhin ist zu berücksichtigen, daß ein Fahrer nicht die gesamte Dienstzeit produktiv ist, d. h. er fährt nicht die gesamte bezahlte Zeit ein Fahrzeug. Durch Vor- und Nachbereitungszeiten sowie bezahlte Blockpausen kann sich je nach Pausenregelung die Dienstzeit nochmals reduzieren. Damit ergibt sich die jährliche produktive Dienstzeit [Stunden pro Jahr] eines Fahrers. Für eine Vollkostenrechnung werden die jährlichen Fahrerkosten in Fahrerkosten pro km umgerechnet. Dazu besteht die Möglichkeit über die durchschnittlichen Einsatzstunden und die durchschnittliche Laufleistung eines Fahrzeuges pro Jahr die Fahrerkosten zu ermitteln.

Die durchschnittliche Einsatzgeschwindigkeit eines Fahrzeuges kann vereinfacht aus dem Fahrplan ermittelt werden. Die Bandbreiten der Fahrerkosten sind in der Tabelle 4.3-3 dargestellt.

Fahrzeugkosten

Die Fahrzeugkosten eines Verkehrsbetriebes (Tabelle 4.3-4) setzen sich aus fixen und variablen Betriebskosten (in DM/km) zusammen. Zu den fixen Betriebskosten zählen:

Bestimmungsgrößen für Fahrerkosten	Bandbreite der Werte	Unternehmen A	Unternehmen B
Gehalt pro Jahr	50.000 - 60.000 DM	60.000 DM	50.000 DM
produktive Arbeitszeit pro Jahr	1.300 - 1.600 h	1.400 h	1.500 h
jährliche Laufleistung eines Busses	40.000 - 100.000 km	60.000 km	100.000 km
durchschnittliche Einsatzgeschwindigkeit eines Busses	15 - 40 km/h	35 km/h	35 km/h
jährliche Einsatzstunden eines Busses	2.000 - 4.000 h	2.000 h	3.000 h
Fahrerkosten pro km	0,78 - 3,08 DM	1,22 DM	0,95 DM

Tab. 4.3-3 : Bestimmungsgrößen für Fahrerkosten

- die Verzinsung des durchschnittlich gebundenen Kapitals (bei linearer Abschreibung 50% des Kaufpreises),
- der Abschreibungsbetrag (abhängig von Nutzungsdauer und Abschreibungsart) und
- sonstige fixe Kosten wie Versicherungen und Mieten.

Die Höhe der fixen Betriebskosten wird in erster Linie vom Kaufpreis des Fahrzeuges bestimmt. Der Kaufpreis für Neufahrzeuge ist um die Bezuschussung der Fahrzeuginvestitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu reduzieren. Aus dem Kaufpreis abzüglich Bezuschussung ergibt sich die Höhe des durchschnittlich gebundenen Kapitals und des Abschreibungsbetrages.

Wie in der Kostenrechnung üblich, werden die Fahrzeuge selbst linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Diese Nutzungsdauer ist wiederum von der Jahreslaufleistung abhängig.

Zu den variablen Betriebskosten eines Fahrzeuges werden gerechnet:

- Kraftstoff- und Schmierstoffverbrauch,
- Reifen,
- Löhne und Gehälter der Werkstatt sowie
- Material und Instandhaltungskosten der Werkstatt.

Unterschiede zwischen einzelnen Verkehrsbetrieben ergeben sich hier hauptsächlich bei den Kosten für Werkstattpersonal und Material. In kleinen Verkehrsbetrieben sind diese Kosten in der Regel niedriger als in großen Betrieben.

Die Summe der Betriebskosten ergibt sich in Abhängigkeit von Fahrzeugtyp durch Addition von fixen und variablen Betriebskosten.

Die gesamten Betriebskosten

Die gesamten Betriebskosten pro km bezeichnet man auch als Vollkosten (Tabelle 4.3-5). Sie beinhalten:

- die Fahrerkosten,
- die Betriebskosten des Fahrzeuges und
- die anteiligen Verwaltungskosten.

		Unternehmen A	Unternehmen B
Fahrzeug	Kaufpreis neu	350.000 DM	350.000 DM
	GVFG-Zuschuß	140.000 DM	175.000 DM
	Kapital	210.000 DM	175.000 DM
	durchschnittlich gebundenes Anlagekapital	105.000 DM	87.500 DM
Feste Betriebskosten	Verzinsung des durchschnittlich gebundenen Kapitals (10%)	10.500 DM	8.750 DM
	Laufleistung [km/Jahr]	60.000	100.000
bei max. 500.000 km	Abschreibung der Investitionen (bei 8- bzw. 5-jähriger Abschreibungsdauer)	13.125 DM	17.500 DM
	Sonstiges (Versicherungen, Garage, etc.)	10.000 DM	10.000 DM
Zwischensumme		33.625 DM	36.250 DM
	gemäß Laufleistung	0,56 DM/km	0,36 DM/km
Variable Betriebskosten	Kraftstoffverbrauch	0,35 DM/km	0,35 DM/km
	Schmierstoffverbrauch	0,04 DM/km	0,04 DM/km
	Reifen	0,02 DM/km	0,02 DM/km
	Löhne und Gehälter Werkstatt	0,50 DM/km	0,40 DM/km
	Material, Instandhaltung	0,15 DM/km	0,15 DM/km
Zwischensumme		1,06 DM/km	0,96 DM/km
Summe	Betriebskosten (ohne Fahrpersonal)	1,62 DM/km	1,32 DM/km

Tab. 4.3-4: Betriebskosten für einen Standardlinienbus

Gesamte Betriebskosten	Unternehmen A	Unternehmen B
Betriebskosten	1,62 DM/km	1,32 DM/km
Fahrerkosten	1,22 DM/km	0,95 DM/km
Verwaltungskosten	0,60 DM/km	0,50 DM/km
Vollkosten	3,44 DM/km	2,77 DM/km

Tab. 4.3-5: *Vollkosten für einen Standardlinienbus*

Die Verwaltungskosten sind abhängig von der Menge des Verkehrsangebotes des jeweiligen Verkehrsunternehmers. Die Anzahl der Mitarbeiter in der Verwaltung steigt mit zunehmender Betriebsgröße in Abhängigkeit vom Verkehrsangebot und damit auch die Verwaltungskosten. An dieser Stelle können nur näherungsweise Angaben zu den Verwaltungskosten gemacht werden.

Der Regionalbusverkehr im Westerwaldkreis wird zu den in der Summe ermittelten gesamten Betriebskosten gefahren.

Nachfolgend noch einige Vergleichswerte:

- freigestellter Schülerverkehr 1,0 - 4,0 DM/Fzkm
- Linienverkehr im ländlichen Raum (Mindeststandard) 2,80 DM/Fzkm
- Linienverkehr vertaktet (nachfrageorientiert) 3,5 - 4,8 DM/Fzkm
- städtischer Busverkehr (angebotsorientiert) 7,0 - 10,0 DM/Fzkm
- SPNV
 - Betriebskosten 3,5 - 10,0 DM/Zugkm
 - Fahrweg/Infrastruktur 3,5 - 10,5 DM/Zugkm

4.4 Fortschreibung

Gemäß § 8 Abs. 4 NVG „soll der Nahverkehrsplan entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen im Bedarfsfall fortgeschrieben werden“. Im Kommentar zu dieser Formulierung wird festgestellt, daß „die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in der Entscheidung des Aufgabenträgers liegt. Er hat dabei zu berücksichtigen, daß die verkehrliche Bedeutung und die rechtliche Verbindlichkeit des Nahverkehrsplanes von dessen Übereinstimmung und Vereinbarkeit mit der Verkehrsentwicklung abhängen“.

Diese sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen werden im wesentlichen durch die jährlich vorzunehmenden Anpassungen der Fahrpläne im Schülerverkehr bestimmt (Reduzierung der einzuschulenden Kinder, Zuwächse bei Schülern aufgrund der Wanderungsgewinne).

Für den Westerwaldkreis bietet sich die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes mit dem Betriebsbeginn auf der ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main im Herbst des Jahres 2001 an.

Die bis zu diesem Zeitpunkt umzusetzenden bzw. zu entwickelnden Maßnahmen hinsichtlich der Integration des geplanten ICE-RegioBahnhofes Montabaur/Koblenz in den ÖPNV-Verkehr ist im vorliegenden Nahverkehrsplan beschrieben. Sobald die Fahrplanzeiten der haltenden ICE-Züge bekannt sind, ist die gesamte Betriebsplanung des hier entwickelten ÖPNV-Netzes fahrplantechnisch darauf abzustimmen. Damit werden vermutlich sämtliche Fahrplanlagen innerhalb des Westerwaldkreises und auch darüber hinaus "umgekrempelt" werden. Aus diesen neuen Fahrplanlagen werden sich die neuen Zielkonzeptionen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ergeben. Eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu diesem Zeitpunkt kommt damit keineswegs "zu spät", sondern zum richtigen Zeitpunkt, um den ICE-Halt in Montabaur nachhaltig und für die zukünftigen Generationen zu sichern.

4.5 Stellungnahmen zu Anregungen und Bedenken

Nach Abgabe des Entwurfs des Nahverkehrsplanes für den Westerwaldkreis im November 1996 sind zwischenzeitlich gemäß § 8 Abs. 3 NVG folgende Institutionen um Anregungen und Bedenken zum Nahverkehrsplan gebeten worden:

- die 10 Verbandsgemeinden des Westerwaldkreises,
- die Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald,
- der Zweckverband für den Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord in Koblenz,
- die Bezirksregierung Koblenz,
- der Verkehrsverbund Rhein-Mosel-GmbH,
- das Straßen- und Verkehrsamt Diez,
- die im Westerwald tätigen Verkehrsunternehmen mit eigenen Konzessionen mit der Bitte um Beteiligung der jeweiligen Vertragsunternehmer,
- die IHK Koblenz,
- die Handwerkskammer und Kreishandwerkerschaft,
- die SVG Rheinland-Busdienste eG in Dieblich,
- der Verkehrsclub Deutschland,
- die Gewerkschaften sowie
- Umwelt- und Fahrgastverbände.

Kreisüberschreitende Verkehrsverbindungen machten darüber hinaus eine Beteiligung der benachbarten Landkreise (Altenkirchen, Neuwied, Mayen-Koblenz, Rhein-Lahn, Siegen-Wittgenstein, Limburg-Weilburg und Lahn-Dill) sowie der Stadt Koblenz erforderlich.

Die eingegangenen Anregungen und Bedenken von insgesamt 33 Institutionen sind in ihrer Gesamtheit sachorientiert, konstruktiv und engagiert ausgefallen.

Zustimmung zum Planentwurf haben folgende Beteiligte geäußert:

- die Kreisverwaltung Neuwied,
- der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd,
- die KEVAG sowie
- die Gesellschaft für Ornithologie und Vogelschutz.

Folgende Beteiligte haben sich auf geringfügige Hinweise bzw. redaktionelle Änderungsvorschläge beschränkt, die alle in den Nahverkehrsplan aufgenommen worden sind:

- die Kreisverwaltung Mayen-Koblenz,
- die Deutsche Bahn AG - Geschäftsbereich Nahverkehr - sowie
- die Westfalen-Bus-GmbH.

Die nachfolgend aufgelisteten Beteiligten haben sich mit Anregungen und Bedenken sowie sonstigen relevanten Hinweisen zum Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis geäußert. Die Zusammenstellung der Anregungen und Bedenken mit einer planerischen Stellungnahme bzw. dem Verweis auf den entsprechenden Abschnitt im Nahverkehrsplan ist der anschließenden Tabelle zu entnehmen.

Nr.	Anregungen und Bedenken	planerische Stellungnahme
1	Verbandsgemeindeverwaltung Bad Marienberg - Anbindung des VG-Gebietes an die Buslinie Rennerod - Westerbürg - Montabaur - Koblenz über den Verknüpfungspunkt Langenhahn - Koordinationsbedarf im Bereich der bestehenden Fahrtenangebote - Anschluß der OG Hof und Nisterau bei Änderung der KBS 4240 - Bahnhof Nistertal-Erbach als zentrale Umsteigeanlage - Weitere Anregungen und Wünsche der Ortsgemeinden	Abschnitt 3.2 Abschnitt 3.5 Abstimmung mit VU bei Festlegung der genauen Linienführung Abschnitt 3.4 und Anlage 7 Anlage 7
2	Verbandsgemeindeverwaltung Hachenburg - Verbesserung der Anbindung der einzelnen OG's an den VG-Sitz - Ausdehnung des VRS bis Hachenburg als mittelfristiges Ziel - Verbesserung und Optimierung des ÖPNV unter Beachtung des Konzessionsrechtes in großen Schritten - Nutzung des Verbesserungspotentiales für das bestehende Angebot (Koordination und Organisation) - ÖPNV-Anschluß OG Stein-Wingert und OG Giesenhausen - Weitere Anregungen der VGV - Weitere Anregungen und Wünsche der OG's	konkrete Umsetzungsplanung, Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen über Linienführung und Fahrtenhäufigkeit Abschnitt 4.1 Abschnitt 4.2; Beachtung PBefG, Besitzstandschutz der VU Abschnitt 3.8 und Abschnitt 4.2, konkrete Umsetzungsplanung (siehe oben) Abschnitt 3.2 Anlage 7 Anlage 7
3	Verbandsgemeindeverwaltung Höhr-Grenzhausen - Konflikt zwischen Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecken Grenzau - Höhr-Grenzhausen und dem städtebaulichen Konzept "RegioBahnhof Höhr-Grenzhausen" - zentrale Umsteigeanlage "Schulzentrum" widerspricht städtebaulichem Konzept - ÖPNV-Anschluß des Stadtteiles Höhr-Grenzhausen/Grenzau	Abschnitt 2.2.1 Abschnitt 3.4 Abschnitt 3.1, Anlage 7; konkrete Umsetzungsplanung - Abstimmung mit VU
4	Verbandsgemeindeverwaltung Montabaur - Konflikt zwischen SPNV und dem möglichen Linienbus-Ring-Verkehr KO - Höhr-Grenzhausen - Ransbach-Baumbach - Siershahn - Wirges - Montabaur - Neuhäusel - KO - Sicherstellen der ÖPNV-Erschließung des Stadtteiles Montabaur-Eschelbach - Ausweitung der AST-Verkehre	Abschnitt 3.1; Anlage 7 Abschnitt 3.1 Abschnitt 3.9; Abschnitt 3.1 Tertiärnetz

Nr.	Anregungen und Bedenken	planerische Stellungnahme
5	Verbandsgemeindeverwaltung Ransbach-Baumbach - Einrichtung eines Ringverkehrs KO - Höhr-Grenzhausen - Ransbach-Baumbach - Bereich Haiderbach - Bereich Nauort - Bendorf - KO ohne den "Umweg Neuwied" - Verbesserung der Anbindung der Ortsgemeinden an VG-Sitz und die Kreisstadt	Linienbetrieb ist direkter - Bereich Haiderbach über KBS 6125 und 8520 mit RB, HG und KO verbunden und Bereich Nauort über KBS 6118 und 8520 Abschnitt 3.2 - VG-Bus, Abstimmung der ÖPNV-Fahrten an den zentralen Umsteigeanlagen in HG und RB, Abschnitt 3.4
6	Verbandsgemeindeverwaltung Rennerod - Einrichtung einer Schnellbuslinie Siegen - Rennerod - Westerburg - Montabaur - Koblenz - Reaktivierung der Bahnstrecke Westerburg - Rennerod	Abschnitt 3.2 Abschnitt 3.2
7	Verbandsgemeindeverwaltung Selters - Erhalt der Holzbachbahn Siershahn - Altenkirchen - Aufnahme der Verkehrsachse Selters - Freilingen - Langenhahn und Zuordnung zum Primärnetz - Anbindung der OG Weidenhahn, Ewighausen, Quirnbach und Maroth an Selters im Sekundärnetz - Verbindung zwischen Quirnbach und Höhr-Grenzhausen für den Schülerverkehr - Verdichtung des Tertiärnetzes in Form alternativer Andienungsformen	Abschnitt 3.2 Abschnitt 3.2 Anlage 7 Anlage 7 Abschnitt 3.9
8	Verbandsgemeindeverwaltung Wallmerod - Einbeziehung des VG-Sitzes Wallmerod in das Primärnetz - Berücksichtigung des VG-Gebietes im Rahmen der Regionalstrecke Rennerod - Westerburg - Montabaur - Koblenz - Verbesserung der Anbindungen des VG-Gebietes an Montabaur und Westerburg	Abschnitt 3.2 Abschnitt 3.2 geschieht über Einbindung der VG-Wallmerod in das Primärnetz
9	Verbandsgemeindeverwaltung Westerburg - Einrichtung einer Schnellbuslinie Siegen - Rennerod - Westerburg - Montabaur - Koblenz - Sicherung und Modernisierung der Bahnstrecke Altenkirchen - Westerburg - Limburg - Optimierung der Busverbindung zwischen Selters und Westerburg	Abschnitt 3.2 Abschnitt 3.2 Abschnitt 3.2
10	Verbandsgemeindeverwaltung Wirges - Detaillierte Einzelvorschläge für Planungsansätze und Verbesserungen	Anlage 7

Nr.	Anregungen und Bedenken	planerische Stellungnahme
11	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald - Konkretisierung der verkehrspolitischen Ziele auf der Basis spezifischer Rahmenbedingungen - Der Einheitstarif für den Bereich des VRM sollte mittelfristig angestrebt werden. - Stufenweise Aufgabenübertragung für regionale Busverkehre - Zweifel an der Möglichkeit, den kommunalen Nutzen des ÖPNV ermitteln zu können	Abschnitt 2.1.3 Abschnitt 4.2 Abschnitt 4.2 Abschnitt 4.3
12	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau - SPNV auf den Strecken Brexbachbahn und Holzbachbahn nur als langfristige Perspektive - Redaktionelle Änderungen und Ergänzungen	Abschnitt 3.2 aufgenommen in Abschnitt 2.1.1, 2.2.1, 3.2 und 4.1
13	Bezirksregierung Koblenz - Anstreben eines Gemeinschaftstarifes im VRM-Bereich innerhalb der nächsten 2 bis 3 Jahre	Abschnitt 4.2
14	Straßen- und Verkehrsamt Diez - Ausführungen zur Fahrbahnbreite, der Gestaltung von Haltestellen und Querungshifen	Abschnitt 3.12
15	Regionalverkehr Kur-Hessen GmbH - Verbesserung der Anschlüsse zwischen den Linien 5353 und 8430 in Rehe	Abschnitt 3.8
16	Verkehrsunternehmen Ulrich Beul - Linienführung und Fahrpläne nicht zustimmungsfähig - keine Einbeziehung der Verkehrsunternehmen - Bedenken bzgl. Eingriffe in konzessionsrechtliche Besitzstände - Ausbau des Busbahnhofes Rennerod als Verknüpfungspunkt - Fahrplangestaltung nicht kaputt machen - Tarifsysteem erneuern - Handlungskonzept - stärkere Praxisorientierung	Abschnitt 3.2 Abschnitt 2.1.1 Die Haltestelle Busbahnhof Rennerod ist als zentrale Umsteiganlage vorgesehen (siehe Abschnitt 3.4). Abschnitt 3.5 Abschnitt 3.10 Abschnitt 4.2
17	Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH - detaillierte Einzelvorschläge für Verbesserungen	Abschnitt 3.2, 3.5 und 4.3

Nr.	Anregungen und Bedenken	planerische Stellungnahme
18	Westerwaldbahn - Vertiefung der kreisgrenzen-überschreitenden Verbindungen - redaktionelle Hinweise und Ergänzungen	Abschnitt 3.2, Anlage 3 und Anlage 6 aufgenommen in Abschnitt 2.1.2, 2.2.8, 3.1.1, 3.1.3, 3.5, 3.6, 4.2, 4.3 und Anlage 7
19	IHK Koblenz - Anlegen von Verknüpfungspunkten auch im Bereich wirtschaftlicher Ballungsbetriebe (Industrie- und Gewerbegebiete) - Marketing und Vertrieb zugunsten des ÖPNV über den örtlichen Einzelhandel	Abschnitt 3.4 Abschnitt 3.11
20	Verkehrsclub Deutschland - Forderung nach angebotsorientierter Bedienungshäufigkeit statt bedarfsorientierter - Frühzeitige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Hinblick auf die beabsichtigte Inbetriebnahme der NBS Köln-Rhein/Main im Jahr 2001 - Aufnahme der SPNV-Strecke Engers - Grenzau - Höhr-Grenzhausen - Siershahn - Selters - Altenkirchen in das Primärnetz - Einrichtung von Freizeitverkehren - Koordination vorhandener und geplanter Radwege mit allen ÖPNV-Haltestellen - Kostenlose Fahrradmitnahme - Alternative Bedienungsformen (Aussage zu Stadt-/Ortsbus und Bürgerbus)	Abschnitt 3.1.1 Abschnitt 4.4 Erhaltung der SPNV-Option ist Ziel des Nahverkehrsplanes, siehe Abschnitt 3.2 und Anlage 5 Abschnitt 3.5 und 3.9 Abschnitt 3.14 Abschnitt 3.14 Abschnitt 3.9
21	Deutscher Gewerkschaftsbund - Einrichtung von Haltestellen auch in Gewerbe- und Industriegebieten - Aufnahme der Verkehrsachse Rennerod - Bad Marienberg in das Primärnetz - Eignung des Bereiches Bahnhof/Einkaufszentrum in Wirges als zentraler Verknüpfungspunkt	Festlegung bei Planung der konkreten Linienführung in Abhängigkeit der Nachfrage Abschnitt 3.2 zentrale Umsteigeanlage wird die Haltestelle Wirges Busbahnhof/Stadtplatz, Einrichtung einer Haltestelle "Einkaufszentrum" am neuen Durchstich Wirges (L 313) - siehe auch Anlage 7
22	Pollichia - Betonung des Verknüpfungspunktes Rennerod und Verbesserung der Umsteigebeziehungen	Abschnitt 3.4
23	Westerwald-Verein - Prüfung der Möglichkeit freizeit- bzw. veranstaltungsorientiertere Bedarfsverkehre	Abschnitt 3.5 und 3.9

Nr.	Anregungen und Bedenken	planerische Stellungnahme
24	Kreisverwaltung Rhein-Lahn-Kreis - Linie 8390 der Fa. Roßbach (Montabaur - Limburg) nicht aufgeführt, Darstellung im Sekundärnetz erforderlich	Abschnitt 3.2 und Anlage 5
25	Kreisverwaltung Altenkirchen - diverse Abstimmungserfordernisse im Primär-, Sekundär- und Tertiärnetz	Abschnitt 2.1.3 und 3.2
26	Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH - grenzüberschreitende Informations- und Marketingkonzeption - Zielkonkretisierung "Verbundfahrplan"	Abschnitt 3.5, 3.11 und 4.2

5. Schluß

Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplanes des Westerwaldkreises zeigt auf der Grundlage einer ausführlichen Problemanalyse und einer ausführlichen Maßnahmendiskussion die organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Umsetzung sowie einen nach Dringlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierungsfähigkeit empfohlenen Maßnahmenkatalog als Handlungskonzept auf.

Während im Text des Kapitels 4 die Maßnahmen genereller Art aufgelistet sind, weist die Anlage 7 - soweit es der Detaillierungsgrad des Nahverkehrsplanes bereits zuläßt - konkretere und verbandsgemeindebezogene Maßnahmen aus.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis ist die Erarbeitungsphase und Abstimmungsphase abgeschlossen. Die endgültige Aufstellung des Nahverkehrsplanes erfolgt durch Kreisausschuß und Kreistag. Mit der Zustimmung des Kreistages auf seiner Sitzung am 11.07.1997 hat dieser 1. Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis seine Rechtswirksamkeit erhalten.

Die Realisierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes setzt eine weitere Konkretisierung durch Untersuchungen und Planungen voraus.

Aufgrund der aufgezeigten Finanzierungsmöglichkeiten kann die Umsetzung der Maßnahmen nur sukzessive erfolgen. Das führt einerseits dazu, daß sich nach Vorliegen des Nahverkehrsplanes die Verhältnisse im öffentlichen Personennahverkehr im Westerwaldkreis nicht kurzfristig verändern werden. Andererseits wird das Risiko vermindert, groß angelegte und langfristig vielleicht nicht finanzierbare Projekte einzuleiten, die sowohl die bestehende Versorgung im öffentlichen Personennahverkehr wie auch die weitere Entwicklung im Sinne des Nahverkehrsplanes gefährden können.

Um aber schließlich ein attraktives, geschlossenes ÖPNV-System zu erreichen, muß aber an der Umsetzung von allen Einzelmaßnahmen, wie sie der Nahverkehrsplan aufzeigt, gearbeitet werden. Nur durch die Realisierung aller Einzelbausteine kann ein System entstehen, das dem Anspruch des ÖPNV's gerecht wird, auch im Raum des Westerwaldkreises eine Alternative zum PKW darzustellen.

Literaturverzeichnis

- [1] Hrsg.: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (BAST)
Prof. Dr. Topp, H.; Haag, M.; Hupfer, Chr.; Ackermann, K.;
Fachgebiet Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern
Haltestellenformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
in: Berichte der Bundesanstalt für Verkehrswesen - Verkehrstechnik
Heft V 12
Bergisch Gladbach, Januar 1994
- [2] Hrsg.: BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR (BMV)
Forschungsbericht FE-Nr. 70164/86
Entwicklung einer Methodik zur Bewertung eines ÖPNV-Angebotes
in der Region
Ingenieursozietät BGS
Frankfurt, November 1988
- [3a] Hrsg.: BUND-LÄNDER FACHAUSSCHUSS "STRASSENPERSONEN-
VERKEHR"
Stellungnahme zur rechtlichen Bewertung der Nahverkehrspläne und
den Folgen im Hinblick auf Konzessionen, soweit sich diese nicht
mehr mit dem Nahverkehrsplan decken
Bonn, 24. Oktober 1995
- [3b] DEUTSCHE BUNDESBahn (Hrsg.)
DB - Die Bahn in Rheinland-Pfalz
Saarbrücken, Juli 1987
- [4] ELSNERS
Handbuch für den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV)
Otto Elsners Verlagsgesellschaft, 1980

- [5] Dr. FREISE, RAINER
Taschenbuch der Eisenbahn-Gesetze
10. Auflage 1994
Hestra-Verlag, Darmstadt 1994
- [6] GEHRMANN, P. (GEHRMANN VERKEHRSPANUNG)
Untersuchung der Schienenstrecke Limburg - Au (Abschlußbericht);
im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft
und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz und des Ministeriums für
Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Europaangelegenheiten des
Landes Hessen
Darmstadt, Juni 1995
- [7] KIRCHHOFF, P. PROF. DR.; FRIEDRICH, M.; HALLER, M.
ÖPNV-Planung in Landkreisen
in: Der Nahverkehr, Heft 9/94
- [8] KREISVERWALTUNG DES LANDKREISES NEUWIED
Taschenfahrplan des Landkreises Neuwied, Fahrplan 1996/97
Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz 1996
- [9] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES
(Auftraggeber)
Dr. Peschke und Partner, Bad Homburg
Konzept über den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis
Westerwald
Bad Homburg, Dezember 1994

- [10 a] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES
Leitlinien für den Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises
Arbeitspapier zur Vorlage der Sitzung des Ausschusses für Umwelt,
Wirtschaft und Verkehr am 25.03.96
Montabaur, März 1996
- [10 b] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES
Taschenfahrplan des Westerwaldkreises, Fahrplan 1996/97
Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz 1996
- [10 c] KREISVERWALTUNG DES WESTERWALDKREISES (Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Potentialuntersuchung der Schienenstrecke Westerburg - Rennerod
Wirges, März 1997
- [11] LANDESAMT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN RHEIN-
LAND-PFALZ (LASV) (Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Die Straße als Infrastruktur für den ÖPNV im ländlichen Raum
Wirges, Mai 1996
- [12] MERZHÄUSER, WILLI; WENZEL, HANS JÜRGEN
Eisenbahnen im Westerwald - zwischen Sieg und Lahn
Eisenbahnkurier-Verlag GmbH, Freiburg 1996
- [13] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ (Hrsg.)
Prof. Dr. Steierwald; Dr. Schönharting; Dr. Wolters, Stuttgart
Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz '90
Mainz 1990

- [14] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
Landesverordnung über Landesentwicklungsprogramm vom
13.06.1995 (LEP III)
Mainz, 27.06.1995
- [15] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahver-
kehrsgesetz - NVG)
Mainz, 17.11.1995
- [16] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
Planungshandbuch Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz
Mainz, Darmstadt, Freiburg Dezember 1995
- [17] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
ICE-RegioBahnhof Montabaur, Broschüre
Mainz, Februar 1996
- [18] MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ
Ein Land spart Zeit - jetzt Landesweit. Rheinland-Pfalz-Takt.
Die Zwischenstufe
Mainz, Mai 1996

- [19] MÜLLER, LEO
Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
(Nahverkehrsgesetz - NVG)
- Kommentar -
Kommunal- und Schul-Verlag GmbH, Wiesbaden 1996
- [20] NAHVERKEHRSBÜRO KOBLENZ (Auftraggeber)
(heute: Verkehrsverbund Rhein-Mosel)
Manns Ingenieure, Wirges
ÖPNV-Netzgestaltung zwischen Koblenz und Montabaur
Wirges, November 1993
- [21] NAHVERKEHRSGEMEINSCHAFT KOBLENZ (NVG), RHEIN-LAHN-
KREIS, KREIS MAYEN-KOBLENZ (Auftraggeber)
Ingenieurgruppe IVV-Aachen
ÖPNV-Verkehrserhebung 1993
Aachen 1994
- [22] PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTEL RheIN-WESTERWALD
Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald
Koblenz, 1988
- [23] PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTEL RheIN-WESTERWALD
(Auftraggeber)
Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau Prof.
Dr.-Ing Robert Schnüll, Universität Hannover (IVH)
Hannover, Juni 1991

- [24] PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELRHEIN-WESTERWALD
(Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Anbindung des geplanten NBS-Bahnhofes Koblenz/Montabaur
Wirges, November 1993
- [25] PLANUNGSGEMEINSCHAFT MITTELRHEIN-WESTERWALD
Funktionale Gliederung der Verkehrsnetze, Stand 12/96
Koblenz, Dezember 1996
- [26] STATISTISCHES LANDESAMT RHEINLAND-PFALZ
Statistische Berichte
Ergebnisse der Volkszählung 1987
A/VZ-3
Berufsaus- und -einpender sowie Ausbildungsaus- und -einpender
nach benutzten Verkehrsmitteln und benötigten Zeitaufwand
A/VZ-4
Auspendler (Erwerbstätige sowie Schüler und Studierende) nach
Wohnsitz- und Zielgemeinden
A/VZ-5
Einpender (Erwerbstätige sowie Schüler und Studierende) nach Ziel-
und Wohnsitzgemeinden
Bad Ems 1990
- [27] STATISTISCHES LANDESAMT RHEINLAND-PFALZ
Rheinland-Pfalz seine Kreisfreien Städte und Landkreise
Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, Mai 1992
- [28] STATISTISCHES LANDESAMT RHEINLAND-PFALZ
Rheinland-Pfalz heute 1995/96
Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, 1996

- [29] PROF. STERZENBACH, RÜDIGER
ÖPNV-Marketing - Ein Lehr- und Handbuch
Huss-Verlag GmbH, München 1995
- [30] Hrsg.: VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV)
Das Fachwort im Verkehr - wirtschaftliche Begriffe des ÖPNV, Ausgabe 1992
Alba Verlag Düsseldorf , Oktober 1992
- [31] Hrsg.: VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV)
Differenzierte Bedienungsweisen: Nahverkehrs-Bedienung zwischen großem Verkehrsaufkommen und geringer Nachfrage
Alba Verlag Düsseldorf, 1994
- [32] Hrsg.: VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV)
Socialdata GmbH
Nahverkehr in der Fläche
BEKA GmbH, Köln 1994
- [33] Hrsg.: VERBAND ÖFFENTLICHER VERKEHRSBETRIEBE (VÖV)
(heute: VDV)
VÖV-Schriften, Reihe Technik 1,41.1
Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr
Köln, September 1981
- [34] VERKEHRSVERBUND RHEIN-MOSEL GMBH (VRM) (Auftraggeber)
Manns Ingenieure, Wirges
Potentialuntersuchug „Brexalbahn“ und „Holzbachbahn“
Wirges, August 1996

- [35] WACHINGER, L.; WITTEMANN, M.
Regionalisierung des ÖPNV
Der rechtliche Rahmen in Bund und Ländern nach der Bahnreform
Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 82
Erich Schmidt Verlag, Bielefeld 1996

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 2.1.1-1: Gesetzliche Vorgaben und Aufgabenübertragung (Abkürzungen sind im Text erläutert)
- Abb. 2.1.1-2: Verfahrensablauf zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes
- Abb. 2.1.2-1: Lage des Westerwaldkreises im Raum
- Abb. 2.2.9-1: Tageszeitliche Verteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen im gesamten Untersuchungsgebiet (z.B.: Stundengruppe 7 = 7.00 Uhr bis 07.59 Uhr) [21]
- Abb. 2.2.9-2: Reiseweitenverteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen [21]
- Abb. 2.2.9-3: Reisezeitenverteilung der Beförderungsfälle an Normalwerktagen [21]
- Abb. 3.1.3-1: Abschätzung der zukünftigen Nachfrage, entnommen [32]
- Abb. 3.2-1: Modell für die Gliederung von Nahverkehrsräumen - 1994 [7]
- Abb. 3.2-2: Betriebsformen [7]
- Abb. 3.2-3: Zeitanteile der Reisezeit im ÖPNV (SPNV) und IV
- Abb. 3.2-4: Funktionales ÖPNV-Netz der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Beschlußfassung 12/96 [25]
- Abb. 3.6-1: Zeitliche Verteilung der Fahrten, nach [33]
- Abb. 3.10-1: Klassische Fahrausweisarten im ÖPNV, entnommen [29]

- Abb. 3.12-1: Vergleich zwischen Busbucht und Haltestellenkap
- Abb. 3.12-2: Fahrbahnversatz mit Fahrbahnteiler in Verbindung mit einer Haltestelle
- Abb. 3.12-3: Mittelinsel in Kombination mit einer Haltestelle
- Abb. 3.12-4: Durchgehende Längsmarkierung an einer Fahrbahnhaltestelle
- Abb. 3.12.5: Anordnung eines Überholverbotes im Bereich von Fahrbahnhaltestellen
- Abb. 3.12-6: Begrenzung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m in Kombination mit einem Haltestellenkap ohne Längsparkstreifen

Tabellenverzeichnis

- Tab. 2.1.1-1: Transfermittel aus § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz nach [35]
- Tab. 2.1.1-2: Bundesweite GVFG-Mittel bis 1998 [35]
- Tab. 2.1.2-1: Verbandsgemeinden des Westerwaldkreises
- Tab. 2.2.1-1: Netzlänge und Betriebsleistung des SPNV im Westerwaldkreis (WW)
- Tab. 2.2.8-1: Abgedruckte Anschlußbeziehungen im Kreisfahrplan Westerwaldkreis
- Tab. 2.2.9-1: Pendlermatrix im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises [9]
- Tab. 2.2.9-2: Auspendlerangaben
- Tab. 2.2.9-3: Verkehrsmittelwahl
- Tab. 2.2.9-4: Reisezeitenvergleich IV/SPNV bzw. ÖPNV_{Straße} auf ausgewählten Strecken [9]
- Tab. 3.1.3-1: Abschätzung der zukünftigen Nachfrage
- Tab. 3.2-1: Verbindungsfunktionsstufen [25]
- Tab. 3.2-2: Reisezeitkomponenten im ÖPNV und im Individualverkehr (IV), nach [2]
- Tab. 3.2-3: Fahrplanverschiebungen der Anschlußbusse an Bahnhöfen entlang der Schienenstrecke Limburg - Au (KBS 461)

- Tab. 3.4-1: Verknüpfungspunkte im Westerwaldkreis
- Tab. 3.4-2: Zentrale Umsteigeanlagen im Westerwaldkreis
- Tab. 3.6-1: Empfehlungen zur Bedienungshäufigkeit
- Tab. 3.11-1: Kriterien der Fahrgastinformation und ihre Ausprägungen in Abhängigkeit vom jeweiligen Ort der Informationssuche, entnommen [29]
- Tab. 4.3-1: Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Tab. 4.3-2: Kosten Schüler- und Kindergartenverkehr im Haushaltsjahr 1995
- Tab. 4.3-3: Bestimmungsgrößen für Fahrerkosten
- Tab. 4.3-4: Betriebskosten für einen Standardlinienbus
- Tab. 4.3-5: Vollkosten für einen Standardlinienbus

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Statistische Daten zum Westerwaldkreis
- Anlage 2: Statistische Daten zum öffentlichen Personennahverkehr
im Westerwaldkreis
- Anlage 3: Bedienungshäufigkeit IST
- Anlage 4: ÖPNV-Netz 1996/97 Westerwaldkreis
- Anlage 5: ÖPNV-Netzkonzeption Westerwaldkreis
- Anlage 6: Bedienungshäufigkeit SOLL
- Anlage 7: Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr des We-
sterwaldkreises

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1970 [abs.]	Bevölkerung 1987 [abs.]	Bevölkerung 1990 [abs.]
<i>14301</i>	<i>VG Bad Marienberg (Ww)</i>	<i>15609</i>	<i>16612</i>	<i>17729</i>
14301206	Bad Marienberg (Ww), Stadt	4697	5073	5537
14301211	Bölsberg	260	270	283
14301216	Dreisbach	387	506	539
14301222	Fehl-Ritzhausen	705	741	767
14301227	Großseifen	434	455	489
14301231	Hahn bei Marienberg	354	368	385
14301234	Hardt	360	349	363
14301243	Hof	1118	1180	1269
14301248	Kirburg	435	447	469
14301253	Langenbach bei Kirburg	613	709	760
14301255	Lautzenbrücken	322	340	375
14301264	Mörlen	467	512	531
14301270	Neunkhausen	770	827	885
14301277	Nisterau	707	738	801
14301279	<u>Nistertal</u>	1216	1141	1212
14301280	Norken	771	888	909
14301297	Stockhausen-Ilfurth	416	351	369
14301300	<u>Unnau</u>	1577	1717	1786
<i>14302</i>	<i>VG Hachenburg</i>	<i>20052</i>	<i>20660</i>	<i>21567</i>
14302202	Alpenrod	1166	1279	1338
14302204	Astert	212	217	241
14302205	Atzelgift	493	560	597
14302212	Borod	426	383	435
14302215	Dreifelden	212	198	272
14302223	Gehlert	519	485	480
14302225	Giesenhausen	291	290	297
14302229	<u>Hachenburg, Stadt</u>	4294	4600	4848
14302235	<u>Hattert</u>	1636	1627	1665
14302236	Heimborn	228	266	254
14302240	Heuzert**	153	162	156
14302241	Höchstenbach	639	638	665
14302250	<u>Kroppach</u>	524	562	587
14302252	Kundert	299	272	275
14302257	Limbach	411	392	386
14302258	Linden	122	142	154

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1970 [abs.]	Bevölkerung 1987 [abs.]	Bevölkerung 1990 [abs.]
14302259	Lochum	271	296	316
14302260	Luckenbach	445	473	512
14302261	Marzhausen	230	209	212
14302262	Merkelbach	364	424	415
14302265	Mörsbach	514	465	473
14302267	Mudенbach	738	691	701
14302268	Mündersbach	645	652	682
14302269	<u>Müschenbach</u>	929	984	1001
14302276	Nister	827	880	928
14302287	Roßbach	699	718	796
14302296	Stein-Wingert*, **	161	164	155
14302294	Steinebach an der Wied	559	647	707
14302299	Streithausen	593	520	524
14302301	Wahlrod	712	738	737
14302306	Welkenbach**	150	149	149
14302310	Wied	430	438	455
14302313	Winkelbach**	160	139	154
<i>14303</i>	<i>VG Höhr-Grenzhausen</i>	<i>11939</i>	<i>12137</i>	<i>12666</i>
14303030	Hilgert	1121	1247	1277
14303031	Hillscheid	2245	2472	2511
14303032	Höhr-Grenzhausen, Stadt	8396	8185	8644
14303040	Kammerforst	177	233	234
<i>14304</i>	<i>VG Montabaur</i>	<i>29063</i>	<i>32987</i>	<i>34682</i>
14304005	Boden	424	556	571
14304008	Daubach	262	351	359
14304013	Eitelborn	1791	2350	2481
14304020	Gackenbach	347	416	442
14304021	<u>Girod</u>	997	965	1042
14304023	Görgeshausen	605	648	663
14304024	Großholbach	592	698	768
14304026	Heilberscheid	436	499	518
14304027	Heiligenroth	1054	1270	1340
14304033	Holler	801	924	969
14304034	Horbach	471	545	578
14304036	Hübingen	352	426	453

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1970 [abs.]	Bevölkerung 1987 [abs.]	Bevölkerung 1990 [abs.]
14304039	Kadenbach	885	1204	1252
14304048	Montabaur, Stadt	10380	10847	11433
14304051	Nentershausen	1522	1767	1841
14304052	Neuhäusel	1306	1636	1768
14304053	Niederelbert	1412	1593	1631
14304054	Niedererbach	725	788	840
14304055	Nomborn	499	594	619
14304057	Oberelbert	790	850	897
14304065	Ruppach-Goldhausen	1082	1081	1076
14304071	Simmern	890	1206	1255
14304072	Stahlhofen	453	524	550
14304077	Untershausen	299	395	426
14304079	Welschneudorf	688	854	910
<i>14305</i>	<i>VG Ransbach-Baumbach</i>	<i>10327</i>	<i>12282</i>	<i>12777</i>
14305001	Alsbach	508	564	571
14305006	Breitenau	503	550	601
14305007	Caan	375	429	473
14305009	Deesen	493	572	592
14305038	Hundsdorf	279	290	303
14305050	Nauort	1550	1996	2098
14305059	Oberhaid	205	310	347
14305062	Ransbach-Baumbach, Stadt	5466	6264	6447
14305068	Sessenbach	387	437	450
14305082	Wirscheid	214	290	297
14305084	Wittgert	347	580	598
<i>14306</i>	<i>VG Rennerod</i>	<i>14166</i>	<i>14264</i>	<i>15102</i>
14306214	Bretthausen**	178	167	184
14306218	Elsoff (Westerwald)	813	889	912
14306237	Hellenhahn-Schellenbg.	1113	1134	1153
14306244	Homburg**	158	126	148
14306245	Hüblingen	307	262	271
14306246	Irmtraut	519	585	681
14306256	Liebenscheid	700	689	734
14306271	Neunkirchen	491	463	482
14306272	Neustadt	413	460	461

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1970 [abs.]	Bevölkerung 1987 [abs.]	Bevölkerung 1990 [abs.]
14306274	Niederroßbach	647	641	683
14306278	Nister-Möhrendorf	273	277	284
14306282	Oberrod	602	663	726
14306283	Oberroßbach	322	325	331
14306285	Rehe	783	690	723
14306286	Rennerod, Stadt	3487	3484	3666
14306291	Salzburg	148	203	216
14306292	Seck	974	1044	1148
14306295	Stein-Neukirch	351	354	412
14306302	Waigandshain**	210	188	199
14306303	Waldmühlen	255	234	247
14306309	Westernohe	799	756	788
14306311	Willingen	325	321	337
14306315	Zehnhausen b. Rennerod	298	309	316
<i>14307</i>	<i>VG Selters (Ww)</i>	<i>12034</i>	<i>12935</i>	<i>13783</i>
14307015	Ellenhausen	238	236	251
14307221	Ewighausen**	166	153	160
14307018	Freilingen	524	551	585
14307019	Freirachdorf	559	564	567
14307022	Goddert	250	306	343
14307025	Hartenfels	649	718	776
14307029	Herschbach	2044	2333	2425
14307041	Krümmel	163	172	204
14307044	Marienrachdorf	703	726	757
14307045	Maroth	139	176	219
14307046	Maxsain	880	950	1000
14307056	Nordhofen	332	383	411
14307061	Quirnbach	264	360	411
14307064	Rückeroth	303	367	381
14307066	Schenkelberg	578	611	640
14307067	Selters (Westerwald)	2031	2084	2284
14307069	Sessenhausen	578	563	611
14307075	Steinen	189	209	220
14307078	Vielbach	416	430	473
14307305	Weidenhahn	574	555	510
14307085	Wölferlingen	454	488	555

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1970 [abs.]	Bevölkerung 1987 [abs.]	Bevölkerung 1990 [abs.]
<i>14308</i>	<i>VG Wallmerod</i>	<i>11072</i>	<i>11738</i>	<i>12437</i>
14308203	Arnshöfen**	137	135	147
14308208	Berod bei Wallmerod	403	451	471
14308210	Bilkheim	338	354	382
14308011	<u>Dreikirchen</u>	739	780	855
14308217	Elbingen-Mähren	413	403	420
14308220	Ettinghausen	197	220	244
14308232	Hahn am See	446	443	451
14308239	Herschbach (Oww)	729	758	794
14308037	Hundsangen	1466	1764	1840
14308251	Kuhnhöfen**	97	92	101
14308263	Meudt	1597	1513	1624
14308266	Molsberg	401	393	429
14308273	Niederahr	681	682	713
14308281	Oberahr	322	413	431
14308058	Obererbach	404	458	473
14308290	Salz	752	752	799
14308074	<u>Steinefrenz</u>	588	589	614
14308304	Wallmerod	791	904	1007
14308080	Weroth	432	502	511
14308316	Zehnhausen bei Wallmerod**	139	132	131
<i>14309</i>	<i>VG Westerburg</i>	<i>19706</i>	<i>20108</i>	<i>21002</i>
14309200	Ailertchen	574	540	584
14309207	<u>Bellingen*</u>	417	479	509
14309209	<u>Berzhahn</u>	427	430	443
14309213	Brandscheid	352	403	432
14309219	<u>Enspel*</u>	301	256	236
14309224	Gemünden	1090	1088	1112
14309226	Girkenroth	545	578	573
14309228	Guckheim	628	773	806
14309233	Halbs	290	280	285
14309230	Härtlingen	291	248	266
14309238	Hergenroth	294	341	355
14309242	Höhn	2805	2987	3080
14309247	Kaden	527	518	544

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1970 [abs.]	Bevölkerung 1987 [abs.]	Bevölkerung 1990 [abs.]
14309249	Kölbingen	741	797	794
14309254	<u>Langenhahn</u>	1142	1161	1236
14309284	Pottum	915	956	1054
14309288	<u>Rotenhain*</u>	402	409	422
14309289	Rothenbach	859	864	869
14309293	Stahlhofen am Wiesensee	177	244	256
14309298	<u>Stockum-Püschchen*</u>	597	678	685
14309307	Weltersburg	209	232	264
14309308	<u>Westerburg, Stadt</u>	5258	4859	5159
14309312	<u>Willmenrod</u>	557	597	662
14309314	Winnen	308	390	376
<i>14310</i>	<i>VG Wirges</i>	<i>17179</i>	<i>16940</i>	<i>17441</i>
14310003	Bannberscheid	485	540	525
14310010	<u>Dernbach (Westerwald)</u>	2770	2514	2559
14310012	Ebernhahn	1323	1181	1230
14310028	Helferskirchen	760	849	941
14310042	Leuterod	650	648	695
14310047	Mogendorf	1108	1118	1200
14310049	Moschheim	647	620	607
14310275	Niedersayn**	167	179	197
14310060	Ötzingen	876	901	975
14310070	<u>Siershahn</u>	2617	2612	2629
14310073	Staudt	801	933	959
14310081	<u>Wirges, Stadt</u>	4975	4845	4924
143	Westerwaldkreis	161147	170663	179186

Legende:

- * ohne Linienbusanschluß
- ** aufgrund der Bevölkerungszahl (< 200 EW) müssen diese Gemeinden nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden
- Unnau Stadt oder Gemeinde mit Bahnhof oder Haltepunkt => Anschluß an SPNV

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1994 [abs.]	Bevölkerung 1995 [abs.]	Fläche [km ²]	Einwohner- dichte '95 [EW/km ²]
<i>14301</i>	<i>VG Bad Marienberg (Ww)</i>	<i>19096</i>	<i>19239</i>	<i>83,11</i>	<i>232</i>
14301206	Bad Marienberg (Ww), Stadt	5731	5772	10,05	575
14301211	Bölsberg	288	281	1,46	193
14301216	Dreisbach	581	587	4,63	127
14301222	Fehl-Ritzhausen	819	816	4,02	203
14301227	Großseifen	594	587	1,52	387
14301231	Hahn bei Marienberg	412	426	2,20	194
14301234	Hardt	417	412	1,88	220
14301243	Hof	1342	1351	8,09	167
14301248	Kirburg	503	532	4,05	132
14301253	Langenbach bei Kirburg	926	953	5,50	174
14301255	Lautzenbrücken	393	397	4,28	93
14301264	Mörlen	563	570	3,07	186
14301270	Neunkhausen	993	981	7,89	125
14301277	Nisterau	862	878	3,20	275
14301279	<u>Nistertal</u>	1356	1341	3,90	344
14301280	Norken	1002	1003	5,99	168
14301297	Stockhausen-Ilfurth	435	455	3,24	141
14301300	<u>Unnau</u>	1879	1897	8,13	234
<i>14302</i>	<i>VG Hachenburg</i>	<i>23173</i>	<i>23363</i>	<i>173,61</i>	<i>135</i>
14302202	Alpenrod	1464	1494	12,15	123
14302204	Astert	272	261	2,39	110
14302205	Atzelgift	624	620	2,75	226
14302212	Borod	485	469	3,14	150
14302215	Dreifelden	297	295	5,10	58
14302223	Gehlert	523	535	5,19	104
14302225	Giesenhausen	342	338	4,88	70
14302229	<u>Hachenburg, Stadt</u>	5245	5316	21,43	249
14302235	<u>Hattert</u>	1749	1758	11,52	153
14302236	Heimborn	272	267	3,74	72
14302240	Heuzert**	162	169	2,13	80
14302241	Höchstenbach	726	719	5,67	127
14302250	<u>Kroppach</u>	584	575	3,97	145
14302252	Kundert	263	266	3,14	85
14302257	Limbach	405	398	3,69	108
14302258	Linden	157	158	2,51	63

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1994 [abs.]	Bevölkerung 1995 [abs.]	Fläche [km ²]	Einwohner- dichte '95 [EW/km ²]
14302259	Lochum	321	328	4,65	71
14302260	Luckenbach	577	593	3,60	165
14302261	Marzhausen	229	245	3,03	81
14302262	Merkelbach	421	420	2,55	165
14302265	Mörsbach	477	481	5,91	82
14302267	Mudenbach	765	782	4,78	164
14302268	Mündersbach	715	712	9,27	77
14302269	Müschensbach	1028	1038	3,50	297
14302276	Nister	1028	1013	5,40	188
14302287	Roßbach	893	916	7,47	123
14302296	Stein-Wingert*, **	159	149	3,50	43
14302294	Steinebach an der Wied	744	795	8,30	96
14302299	Streithausen	597	609	3,92	156
14302301	Wahlrod	851	835	5,99	140
14302306	Welkenbach**	162	163	2,30	71
14302310	Wied	470	475	4,68	102
14302313	Winkelbach**	166	171	1,34	128
<i>14303</i>	<i>VG Höhr-Grenzhausen</i>	<i>14098</i>	<i>14230</i>	<i>35,86</i>	<i>397</i>
14303030	Hilgert	1430	1403	4,57	308
14303031	Hillscheid	2644	2613	14,08	186
14303032	Höhr-Grenzhausen, Stadt	9770	9965	15,88	628
14303040	Kammerforst	254	249	1,33	188
<i>14304</i>	<i>VG Montabaur</i>	<i>37136</i>	<i>37294</i>	<i>151,11</i>	<i>247</i>
14304005	Boden	560	571	2,16	265
14304008	Daubach	399	404	2,51	161
14304013	Eitelborn	2642	2624	7,10	370
14304020	Gackenbach	525	527	4,75	111
14304021	Girod	1125	1132	7,46	152
14304023	Görgeshausen	710	659	3,24	204
14304024	Großholbach	819	819	3,91	210
14304026	Heilberscheid	556	572	6,37	90
14304027	Heiligenroth	1441	1441	6,01	240
14304033	Holler	1051	1055	4,54	233
14304034	Horbach	647	641	3,94	163
14304036	Hübingen	540	517	3,56	146

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1994 [abs.]	Bevölkerung 1995 [abs.]	Fläche [km ²]	Einwohner- dichte '95 [EW/km ²]
14304039	Kadenbach	1274	1275	4,45	287
14304048	Montabaur, Stadt	12238	12279	33,61	366
14304051	Nentershausen	2014	2052	7,55	272
14304052	Neuhäusel	1908	1957	1,67	1172
14304053	Niederelbert	1638	1653	10,26	162
14304054	Niedererbach	963	967	4,44	218
14304055	Nornborn	625	630	4,00	158
14304057	Oberelbert	965	951	3,45	276
14304065	Ruppach-Goldhausen	1049	1054	4,41	240
14304071	Simmern	1483	1509	9,08	167
14304072	Stahlhofen	588	587	2,98	197
14304077	Untershausen	468	496	1,92	259
14304079	Welschneudorf	908	922	7,77	119
<i>14305</i>	<i>VG Ransbach-Baumbach</i>	<i>13686</i>	<i>13730</i>	<i>49,76</i>	<i>276</i>
14305001	Alsbach	572	564	4,77	119
14305006	Breitenau	623	611	6,06	101
14305007	Caan	535	543	3,45	158
14305009	Deesen	615	619	3,40	183
14305038	Hundsdorf	324	326	1,40	233
14305050	Nauort	2229	2242	6,42	350
14305059	Oberhaid	434	428	1,92	223
14305062	Ransbach-Baumbach, Stadt	6930	6993	12,14	577
14305068	Sessenbach	504	494	2,79	178
14305082	Wirscheid	311	312	2,68	117
14305084	Wittgert	609	598	4,74	127
<i>14306</i>	<i>VG Rennerod</i>	<i>16345</i>	<i>16300</i>	<i>133,05</i>	<i>123</i>
14306214	Bretthausen**	210	209	3,39	62
14306218	Elsoff (Westerwald)	973	959	9,44	102
14306237	Hellenhahn-Schellenbg.	1175	1182	7,28	163
14306244	Homberg**	185	175	2,16	82
14306245	Hüblingen	302	292	4,50	65
14306246	Irmtraut	757	758	4,52	168
14306256	Liebenscheid	780	780	10,56	74
14306271	Neunkirchen	527	507	6,61	77
14306272	Neustadt	518	523	2,80	187

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1994 [abs.]	Bevölkerung 1995 [abs.]	Fläche [km ²]	Einwohner- dichte '95 [EW/km ²]
14306274	Niederroßbach	801	795	4,39	182
14306278	Nister-Möhrendorf	313	308	2,97	104
14306282	Oberrod	746	729	6,72	109
14306283	Oberroßbach	332	326	2,81	117
14306285	Rehe	757	772	7,41	105
14306286	Rennerod, Stadt	3941	3966	18,14	219
14306291	Salzburg	239	244	2,30	107
14306292	Seck	1271	1258	8,62	146
14306295	Stein-Neukirch	459	469	7,15	66
14306302	Waigandshain**	197	201	4,05	50
14306303	Waldmühlen	302	308	3,10	100
14306309	Westernohe	906	899	7,50	120
14306311	Willingen	325	309	3,68	84
14306315	Zehnhausen b. Rennerod	329	331	2,96	112
<i>14307</i>	<i>VG Selters (Ww)</i>	<i>15063</i>	<i>15148</i>	<i>111,17</i>	<i>137</i>
14307015	Ellenhausen	268	271	1,90	143
14307221	Ewighausen**	163	170	2,55	67
14307018	Freilingen	670	683	3,67	187
14307019	Freirachdorf	635	634	4,28	149
14307022	Goddert	387	385	2,39	162
14307025	Hartenfels	836	840	8,15	104
14307029	Herschbach	2585	2596	15,74	165
14307041	Krümmel	239	245	2,20	112
14307044	Marienrachdorf	826	852	5,04	170
14307045	Maroth	200	200	3,43	59
14307046	Maxsain	1088	1093	13,51	81
14307056	Nordhofen	439	434	3,86	113
14307061	Quirnbach	465	466	3,08	152
14307064	Rückeroth	391	399	3,47	115
14307066	Schenkelberg	696	689	3,52	196
14307067	Selters (Westerwald)	2447	2455	8,71	282
14307069	Sessenhausen	803	796	5,45	147
14307075	Steinen	218	213	4,20	51
14307078	Vielbach	534	539	4,55	119
14307305	Weidenhahn	581	588	3,25	181
14307085	Wölferlingen	592	600	8,23	73

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1994 [abs.]	Bevölkerung 1995 [abs.]	Fläche [km ²]	Einwohner- dichte '95 [EW/km ²]
<i>14308</i>	<i>VG Wallmerod</i>	<i>12942</i>	<i>13022</i>	<i>82,94</i>	<i>158</i>
14308203	Arnshöfen**	154	152	2,94	52
14308208	Berod bei Wallmerod	500	506	3,92	130
14308210	Bilkheim	399	403	2,65	153
14308011	<u>Dreikirchen</u>	867	864	3,70	234
14308217	Elbingen-Mähren			3,89	0
14308220	Ettinghausen	229	229	2,38	97
14308232	Hahn am See	453	457	3,69	124
14308239	Herschbach (Oww)	848	858	4,63	186
14308037	Hundsangen	1976	1969	7,63	259
14308251	Kuhnshöfen**	128	148	1,68	89
14308263	Meudt	1786	1769	14,70	121
14308266	Molsberg	447	448	3,65	123
14308273	Niederahr	768	770	4,03	192
14308281	Oberahr	492	499	4,27	117
14308058	Obererbach	504	512	2,60	197
14308290	Salz	893	895	4,96	181
14308074	<u>Steinefrenz</u>	665	663	4,86	137
14308304	Wallmerod	1170	1198	2,66	451
14308080	Weroth	532	546	2,52	217
14308316	Zehnhausen bei Wallmerod*	131	-136	1,57	87
<i>14309</i>	<i>VG Westerburg</i>	<i>22754</i>	<i>22855</i>	<i>111,50</i>	<i>205</i>
14309200	Ailertchen	622	594	5,58	107
14309207	<u>Bellingen*</u>	552	551	4,27	130
14309209	<u>Berzhahn</u>	548	543	3,26	167
14309213	Brandscheid	482	484	3,05	159
14309219	<u>Enspel*</u>	252	248	1,45	172
14309224	Gemünden	1174	1162	5,19	224
14309226	Girkenroth	568	570	2,77	206
14309228	Guckheim	864	863	3,76	230
14309233	Halbs	287	287	2,12	136
14309230	Härtlingen	336	341	3,20	107
14309238	Hergenroth	398	397	1,89	211
14309242	Höhn	3233	3225	13,69	236
14309247	Kaden	592	595	2,25	265

Fläche und Bevölkerung der Städte und Gemeinden im Westerwaldkreis

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	Bevölkerung 1994 [abs.]	Bevölkerung 1995 [abs.]	Fläche [km ²]	Einwohner- dichte '95 [EW/km ²]
14309249	Kölbingen	908	926	4,07	228
14309254	Langenhahn	1402	1389	5,76	242
14309284	Pottum	1072	1060	4,36	244
14309288	Rotenhain*	466	465	4,13	113
14309289	Rothenbach	867	873	6,72	130
14309293	Stahlhofen am Wiesensee	317	373	2,42	155
14309298	Stockum-Püschchen*	726	716	3,53	203
14309307	Weltersburg	267	267	2,66	101
14309308	Westerburg, Stadt	5653	5766	18,47	313
14309312	Willmenrod	724	715	3,63	197
14309314	Winnen	444	445	3,26	137
<i>14310</i>	<i>VG Wirges</i>	<i>18435</i>	<i>18474</i>	<i>56,68</i>	<i>326</i>
14310003	Bannberscheid	557	597	2,01	298
14310010	Dernbach (Westerwald)	2668	2696	8,73	309
14310012	Ebernhahn	1266	1257	3,33	378
14310028	Helferskirchen	1053	1062	5,00	213
14310042	Leuterod	713	701	3,91	180
14310047	Mogendorf	1233	1228	4,24	290
14310049	Moschheim	699	714	3,44	208
14310275	Niedersayn**	211	209	2,82	75
14310060	Ötzingen	1111	1122	5,98	188
14310070	Siershahn	2684	2677	4,43	605
14310073	Staudt	1037	1041	2,65	393
14310081	Wirges, Stadt	5203	5170	10,13	511
143	Westerwaldkreis	193213	194133	988,79	197

Legende:

- * ohne Linienbusanschluß
- ** aufgrund der Bevölkerungszahl (< 200 EW) müssen diese Gemeinden nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden

Unnau Stadt oder Gemeinde mit Bahnhof oder Haltepunkt => Anschluß an SPNV

Einwohnerprognose für den Westerwaldkreis:
216.661 EW im Jahr 2008 [Quelle: Planungsgemeinschaft Mittelrhein/Westerwald]

Motorisierungsgrad

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	1987				1995			
		Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW	Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW
14301	VG Bad Marienberg (Ww)	16612				19239			
14301206	Bad Marienberg (Ww), Stadt	5073	2647	3197	522	5772	3295	3849	571
14301211	Bölsberg	270	142	166	526	281	161 .A		573
14301216	Dreisbach	506	235	298	485	587	303 .A		517
14301222	Fehl-Ritzhausen	741	332	458	449	816	445	597	546
14301227	Großseifen	455	230	257	506	587	286	325	488
14301231	Hahn bei Marienberg	368	179	237	487	426	242 .A		569
14301234	Hardt	349	197	255	565	412	234 .A		568
14301243	Hof	1180	560	811	475	1351	774	1049	573
14301248	Kirburg	447	239	309	535	532	303 .A		570
14301253	Langenbach bei Kirburg	709	336	493	474	953	452	595	475
14301255	Lautzenbrücken	340	157	199	462	397	209 .A		527
14301264	Mörlen	512	246	273	481	570	274	319	481
14301270	Neunkhausen	827	434	612	525	981	567	737	578
14301277	Nisterau	738	364	464	494	878	453	559	516
14301279	Nistertal	1141	579	686	508	1341	755	917	564
14301280	Norken	888	470	595	530	1003	583 .A		582
14301297	Stockhausen-Ilffurth	351	167	223	476	455	228 .A		502
14301300	Unnau	1717	891	1098	519	1897	1052	1275	555
14302	VG Hachenburg	20660				23363			
14302202	Alpenrod	1279	617	756	483	1494	783	956	525
14302204	Astert	217	96	128	443	261	152	183	583
14302205	Atzelgift	560	279	332	499	620	367	423	592
14302212	Borod	383	186	247	486	469	258 .A		551
14302215	Dreifelden	198	82	114	415	295	127	157	431
14302223	Gehlert	485	242	332	499	535	281	373	526
14302225	Giesenhausen	290	134	192	463	338	191 .A		566
14302229	Hachenburg, Stadt	4600	2428	2923	528	5316	3077	3659	579
14302235	Hattert	1627	816	1066	502	1758	993 .A		565
14302236	Heimborn	265	133	185	501	267	179	236	671
14302240	Heuzert**	152	78	117	482	169	82	124	488
14302241	Höchatenbach	638	361	439	566	719	422	526	587
14302250	Kroppach	552	278	386	495	575	354	445	616
14302252	Kundert	272	159	222	585	266	178 .A		670
14302257	Limbach	392	189	231	483	398	207	254	521
14302258	Linden	142	80	115	564	158	88 .A		657
14302259	Lochum	296	144	204	487	328	197 .A		601
14302260	Luckenbach	473	239	294	506	593	325 .A		549
14302261	Marzhausen	209	103	158	493	245	127 .A		519
14302262	Merkelbach	424	197	236	465	420	253	295	603
14302265	Mörsbach	465	241	369	519	481	277 .A		576
14302267	Mudenbach	691	338	422	490	782	423	525	541
14302268	Mündersbach	652	357	458	548	712	400	508	562
14302269	Müschchenbach	984	539	657	548	1038	585	718	564
14302276	Nister	880	444	506	505	1013	553	625	546
14302287	Roßbach	718	363	457	506	916	490 .A		535
14302296	Stein-Wingert*, **	164	91	127	555	149	114 .A		766
14302294	Steinebach an der Wied	647	345	440	534	795	462	574	582
14302299	Streithausen	520	260	293	501	609	312	349	513
14302301	Wahlrod	738	367	465	498	835	441	548	529
14302306	Welkenbach**	149	91	123	611	163	105 .A		645
14302310	Wied	438	239	296	546	475	288	361	607
14302313	Winkelbach**	139	98	123	706	171	103	127	603

Motorisierungsgrad

Gemeinde- achlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	1987				1995			
		Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW	Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW
14303	VG Höhr-Grenzhausen	12137				14230			
14303030	Hilgert	1247	702	797	563	1403	821	967	586
14303031	Hillachheid	2472	1280	1420	518	2613	1528	1762	585
14303032	Höhr-Grenzhausen, Stadt	8185	3775	4259	462	9965	4998	A	502
14303040	Kammerforst	233	130	149	558	249	158	177	635
14304	VG Montabaur	32987				37294			
14304005	Boden	556	274	359	493	571	324	418	568
14304008	Daubach	351	173	192	493	404	243	277	602
14304013	Eitelborn	2350	1169	1272	498	2624	1408	1553	537
14304020	Gackenbach	416	192	229	462	527	289	A	549
14304021	Girod	965	465	549	482	1132	602	A	532
14304023	Görgeshausen	648	337	388	521	659	402	463	611
14304024	Großholbach	698	325	358	466	819	427	495	522
14304026	Heilberscheid	499	235	271	471	572	295	A	516
14304027	Heiligenroth	1270	683	830	538	1441	840	999	583
14304033	Holler	924	500	567	542	1055	547	672	519
14304034	Horbach	545	240	280	441	641	311	365	486
14304036	Hübingen	426	200	233	470	517	286	A	554
14304039	Kadenbach	1204	617	690	513	1275	765	832	601
14304048	Montabaur, Stadt	10847	5361	6197	495	12279	6987	8161	570
14304051	Nentershausen	1767	865	1031	490	2052	1136	1371	554
14304052	Neuhäusel	1636	802	906	491	1957	1088	A	556
14304053	Niederelbert	1593	899	1045	565	1653	984	A	596
14304054	Niedererbach	788	375	415	476	967	535	576	554
14304055	Nomborn	594	300	341	506	630	338	392	537
14304057	Oberelbert	850	418	501	492	951	564	654	594
14304065	Ruppach-Goldhausen	1081	538	655	498	1054	618	758	587
14304071	Simmern	1206	623	715	517	1509	854	986	566
14304072	Stahlhofen	524	251	315	480	587	353	A	602
14304077	Untershausen	395	184	220	465	496	225	A	454
14304079	Welschneudorf	854	449	508	526	922	523	612	568
14305	VG Ransbach-Baumbach	12282				13730			
14305001	Alsbach	564	336	377	596	564	363	A	644
14305006	Breitenau	550	306	375	557	611	370	448	606
14305007	Caan	429	220	247	513	543	317	A	584
14305008	Deesen	572	309	341	541	619	404	471	653
14305038	Hundsorf	290	182	216	628	326	235	A	721
14305050	Nauort	1996	940	1053	471	2242	1247	A	557
14305059	Oberhaid	310	165	189	533	428	242	275	566
14305062	Ransbach-Baumbach, Stadt	6264	3238	3686	517	6993	4075	4648	583
14305068	Sessenbach	437	221	249	506	494	259	295	525
14305082	Wirscheid	290	159	171	549	312	196	217	629
14305084	Wittgert	580	294	342	507	598	364	A	609

Motorisierungsgrad

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	1987				1995			
		Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW	Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW
14306	VG Rennerod	14264				16300			
14306214	Bretthausen**	167	68	115	408	209	115	A	551
14306218	Elsoff (Westerwald)	889	445	524	501	959	552	A	576
14306237	Hellenhahn-Schellenbg.	1134	553	655	488	1182	636	772	539
14306244	Homburg**	125	65	100	516	175	96	134	549
14306245	Hüblingen	262	139	197	531	292	169	222	579
14306246	Irmtraut	585	246	316	421	758	388	486	512
14306256	Liebenscheid	689	360	505	523	780	436	582	569
14306271	Neunkirchen	463	222	318	480	607	350	467	691
14306272	Neustadt	460	231	296	503	523	284	358	544
14306274	Niederroßbach	641	303	418	473	795	423	557	533
14306278	Niester-Möhrendorf	277	115	191	416	308	154	236	501
14306282	Oberrod	663	283	351	427	729	405	A	556
14306283	Oberroßbach	325	166	255	511	326	197	287	605
14306285	Rehe	690	371	504	538	772	415	576	538
14306286	Rennerod, Stadt	3484	1713	2006	492	3966	2209	2665	557
14306291	Salzburg	203	96	115	473	244	109	A	447
14306292	Seck	1044	503	613	482	1258	675	786	537
14306295	Stein-Neukirch	354	178	262	503	469	233	320	497
14306302	Waigandshain**	189	98	154	522	201	114	A	568
14306303	Waldmühlen	234	116	147	496	308	174	208	565
14306309	Westernohe	756	375	458	487	899	485	616	540
14306311	Willingen	321	168	261	524	309	207	A	670
14306316	Zehnhausen b. Rennerod	309	170	203	551	331	187	A	565
14307	VG Selters (Ww)	12935				15148			
14307015	Ellenhausen	236	119	140	505	271	160	A	591
14307221	Ewighausen**	153	64	86	419	170	91	122	536
14307018	Frellingen	551	318	362	578	683	380	423	557
14307019	Freirachdorf	564	277	325	492	634	336	398	530
14307022	Goddert	306	130	188	425	385	209	280	543
14307025	Hartenfels	718	352	462	491	840	450	591	536
14307029	Herschbach	2333	1092	1291	469	2596	1459	1772	563
14307041	Krümmel	172	90	111	524	245	108	A	441
14307044	Marienrachdorf	726	336	409	463	852	437	530	513
14307045	Maroth	176	103	127	586	200	127	150	636
14307046	Maxsain	950	475	568	501	1093	568	691	520
14307056	Nordhofen	383	186	232	486	434	244	A	583
14307061	Quirnbach	360	198	236	551	456	287	335	616
14307064	Rückeroth	367	164	210	447	399	235	306	589
14307066	Schenkelberg	611	285	340	467	689	374	437	543
14307067	Selters (Westerwald)	2084	1000	1214	480	2455	1300	1544	530
14307069	Sessenhausen	563	283	345	503	796	419	481	527
14307075	Steinen	209	107	148	512	213	121	163	568
14307078	Vielbach	430	241	271	561	539	309	A	574
14307305	Weidenhahn	555	312	372	563	588	337	421	574
14307085	Wölferlingen	488	251	324	515	600	338	A	564

Motorisierungsgrad

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	1987				1995			
		Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW	Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW
14308	VG Wallmerod	11738				13500			
14308203	Arnshöfen**	135	72	106	534	152	87	123	573
14308208	Berod bei Wallmerod	451	198	238	440	506	263	.A	520
14308210	Bilkheim	354	199	247	563	403	245	.A	608
14308011	Dreikirchen	780	338	392	434	864	476	532	551
14308217	Elbingen-Mähren ¹⁾	403	225	260	559	478	106	123	222
14308220	Ettinghausen	220	107	137	487	228	151	.A	660
14308232	Hahn am See	443	235	292	531	457	249	.A	545
14308239	Herschbach (Oww)	758	387	467	511	858	443	517	517
14308037	Hundsangen	1764	839	996	476	1969	1050	1243	534
14308251	Kuhnhöfen**	92	41	59	446	148	73	99	494
14308263	Meudt	1513	909	1084	601	1769	1064	1290	602
14308266	Molsberg	393	194	244	494	448	247	303	552
14308273	Niederahr	682	404	467	593	770	479	568	623
14308281	Oberahr	413	245	309	594	499	328	.A	658
14308058	Obererbach	458	192	215	420	512	265	.A	518
14308290	Salz	752	375	467	499	895	460	.A	514
14308074	Steinefrenz	589	244	293	415	663	346	.A	522
14308304	Wallmerod	904	448	536	496	1198	627	755	524
14308080	Weroth	502	232	259	463	546	304	.A	557
14308316	Zehnhausen bei Wallmerod**	132	59	79	447	136	73	93	537
14309	VG Westerburg	20108				22855			
14309200	Ailertchen	540	269	312	499	594	352	413	593
14309207	Bellingen*	479	223	277	466	551	279	345	507
14309209	Berzhahn	430	221	250	514	543	285	336	525
14309213	Brandscheid	403	211	262	524	484	265	.A	548
14309219	Enapel*	256	153	200	598	248	148	.A	597
14309224	Gemünden	1088	488	595	449	1162	579	.A	499
14309226	Girkenroth	578	263	306	456	570	322	370	565
14309228	Guckheim	773	337	399	436	863	484	581	561
14309233	Halbs	280	151	188	540	287	170	210	593
14309230	Härtlingen	248	131	178	529	341	171	224	502
14309238	Hergenroth	341	170	220	499	397	222	.A	560
14309242	Höhn	2987	1438	1657	482	3225	1760	2034	546
14309247	Kaden	518	285	343	551	595	337	396	567
14309249	Kölbingen	797	462	540	580	926	580	.A	606
14309254	Langenhahn	1161	614	730	529	1389	849	1014	612
14309284	Pottum	856	484	574	507	1060	567	671	535
14309288	Rotenhain*	409	182	219	445	465	253	296	545
14309289	Rothenbach	864	426	530	494	873	485	599	556
14309293	Stahlhofen am Wiesensee	244	146	163	599	373	165	.A	443
14309298	Stockum-Pütschen*	678	314	367	464	716	395	464	538
14309307	Weltersburg	232	107	136	462	267	138	.A	517
14309308	Westerburg, Stadt	4859	2562	3077	528	5766	3163	3836	549
14309312	Willmenrod	597	298	350	500	715	349	.A	489
14309314	Winnen	390	195	252	501	445	251	.A	565

1) Elbingen und Mähren sind seit 01.01.1994 zwei eigenständige Ortsgemeinden. Die Daten des Statistischen Landesamtes von 1995 sind an dieser Stelle unplausibel!

Motorisierungsgrad

Gemeinde- schlüssel- nummer	Städte und Gemeinden des Westerwaldkreises	1987				1995			
		Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW	Einwohner	PKW, Kombi	Kfz ges.	PKW/ 1000 EW
14310	VG <u>Wirges</u>	16940				18474			
14310003	Bannbercheid	540	264	329	489	597	354	421	583
14310010	<u>Dernbach (Westerwald)</u>	2514	1148	1290	457	2696	1323	1513	491
14310012	Ebernahn	1181	568	833	566	1257	734	968	584
14310028	Halferskirchen	849	453	510	534	1062	613	690	578
14310042	Leuterdorf	648	353	418	545	701	417	487	595
14310047	Mogendorf	1118	592	700	530	1228	720	877	587
14310049	Moschheim	620	308	411	497	714	385	519	540
14310275	Niedersayn**	179	111	152	621	209	128	166	613
14310060	Ötzingen	901	512	625	569	1122	678	.A	605
14310070	<u>Siershahn</u>	2612	1303	1514	499	2677	1534	1823	574
14310073	Staudt	933	531	643	570	1041	703	914	676
14310081	<u>Wirges, Stadt</u>	4845	2206	2561	456	5170	2708	3164	524
143	Westerwaldkreis	170653	85647	103052	502	194133	108046	129369	557

Legende:

- * ohne ÖPNV-Anschluß
- ** aufgrund der Einwohnerzahl (< 200 EW) müssen diese Orte nicht an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen werden
- Unnau Ort mit Bahnhof/Haltepunkt => Anschluß an SPNV
- .A Kfz-Arten, deren Bestandszahlen innerhalb eines Ortes kleiner oder gleich 3 sind, werden wegen statistischer Geheimhaltung nicht ausgewiesen. Deshalb ist eine Summenbildung "Kfz gesamt" nicht möglich.

Verkehrsmittelwahl im Landkreis Westerwald

	Verkehrsmittel							
	ges.	[%]	Pkw	[%]	ÖV	[%]	Übr.	[%]
Berufseinpender	34899	100%	31149	89%	2029	6%	1721	5%
Ausbildungseinpender	12393	100%	984	8%	10888	88%	521	4%
Berufsauspendler	47077	100%	41743	89%	3506	7%	1828	4%
Ausbildungsauspendler	15308	100%	2151	14%	12591	82%	566	4%

	Zeitaufwand						
	<15min	[%]	15 - 30min	[%]	>30min	[%]	Kontrolle
Berufseinpender	14752	42%	15839	45%	4308	12%	100%
Ausbildungseinpender	4220	34%	6489	52%	1684	14%	100%
Berufsauspendler	15515	33%	20719	44%	10843	23%	100%
Ausbildungsauspendler	4362	28%	7272	48%	3674	24%	100%

Berechnung der Betriebsleistung im Individualverkehr (IV)

Bereich: Westerwaldkreis

0	1	2	3 = 1 x 2
klassifizierte Straße	DTV-RLP* 1994 [Kfz/24h]	Netzlänge-WW** 01.01.94 [km]	Fahrleistung [Kfz-km/24h]
BAB	35.170	37,2	1.308.324
B	7.573	156,4	1.184.417
L	2.421	406,6	984.379
K	k.A.	476,6	984.379
<i>Summe</i>		<i>1076,8</i>	<i>4.461.499</i>

Da für die Kreisstraßen kein mittlerer DTV-Wert vorliegt, wird angenommen, daß die Fahrleistung auf Landes- und Kreisstraßen identisch ist.

Es ergibt sich somit eine mittlere tägliche Fahrleistung im WW von ca. 4,5 Mio. Kfz-km.

Kraftfahrzeugbestand im Westerwaldkreis***:

Pkw, Kombi	105.780
Lkw	6.069
Bus	261
Zugmaschine	6.545
<i>Summe</i>	<i>118.655</i>

Bei 118.394 Kfz (ohne Bus) im Westerwaldkreis entspricht dies einer durchschnittlichen Fahrleistung von **38 Kfz-km/(d u. Kfz)**.

Das entspricht im Westerwaldkreis bei einem Besetzungsgrad von **1,2 Pers/Kfz** **5.353.800 Pers-km/d.**

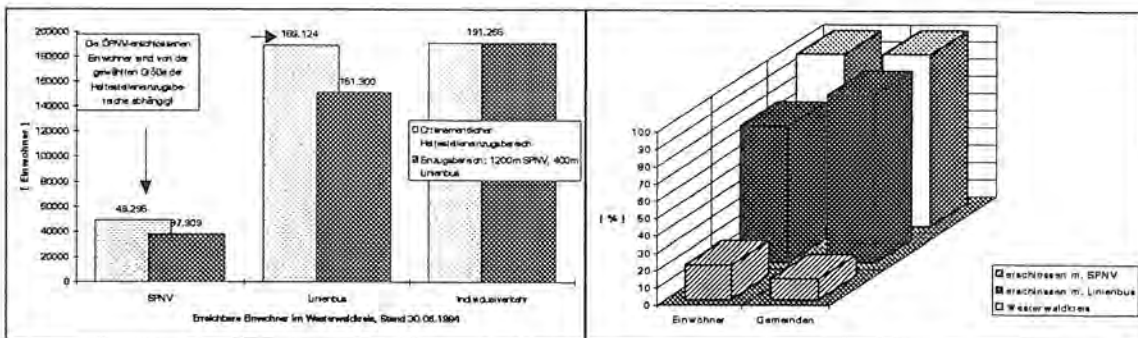
Die Gesamtzahl an Kfz (inkl. Motorräder) im Westerwaldkreis beträgt **126.194 Kfz.**
Das entspricht bei 191.265 EW im Westerwaldkreis **660 Kfz/1000 EW,**
bzw. **553 Pkw/1000 EW.**

Quellen:

- * LASV RLP, Analyse des Straßenverkehrs in Rh.-Pfalz, Bericht 1995
- ** Abfrage LIS-RLP, Stand 01.01.1994
- *** Stat. Landesamt Bad Ems, Stand 01.07.1994

EINWOHNER / GEMEINDEN - WESTERWALDKREIS

Einwohner [1] auf 988,79 km ² , das entspricht 193 EW/km ² [2]	WW	191.265 Personen	100,0%
Gemeinden [1] das entspricht ca. 1000 EW/Ort	WW	191 Orte	100,0%
Einwohner - erreichbar mit dem Linienbus	BUS	189.124 Personen	98,9%
Gemeinden - erreichbar mit dem Linienbus	BUS	186 Orte	97,4%
Einwohner - erreichbar mit der Bahn	BAHN	49.295 Personen	25,8%
Gemeinden - erreichbar mit der Bahn	BAHN	23 Orte	12,0%



VERKEHRSMITTELWAHL - WESTERWALDKREIS

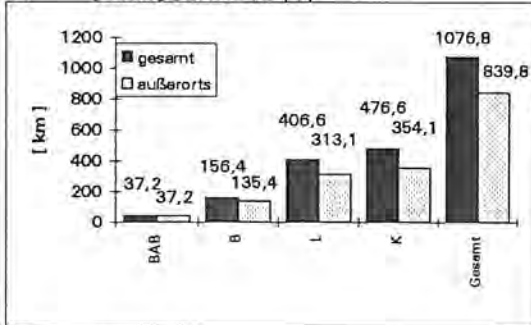
Erwerbstätige	72.500 Personen	
Berufsauspendler	47.077 Personen	100%
	PKW	41.743 Personen 89%
	BUS	2.975 Personen 6%
	BAHN	531 Personen 1%
	FG, RF u.a.	1.828 Personen 4%
Ausbildungsauspendler	15.308 Personen	100%
	PKW	2.151 Personen 14%
	BUS	11.747 Personen 76%
	BAHN	844 Personen 6%
	FG, RF u.a.	566 Personen 4%

[1] Stand 30.06.1994

[2] auf 988,79 km²; das entspricht 193 EW/km², bei einer Spannweite von 43 EW/km² (Stein-Wingert, VG Hachenburg) bis 1118 EW/km² (Neuhäusel, VG Montabaur)

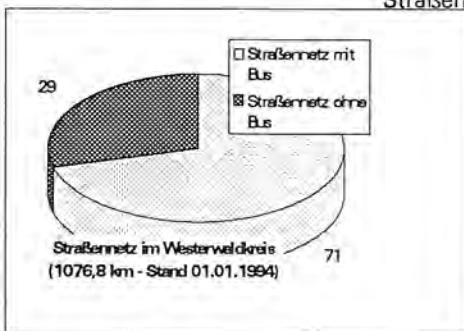
NETZ DES ÖPNV - WESTERWALDKREIS

A STRASSENNETZ [1]



	WW	RLP
- Gesamt [km]	1076,8	18402,0
	[%]	[%]
- Bundesautobahnen (BAB)	3,5	4,4
- Bundesstraßen (B)	14,5	16,7
- Landesstraßen (L)	37,8	38,7
- Kreisstraßen (K)	44,2	40,2
- Gesamt [%]	100,0	100,0

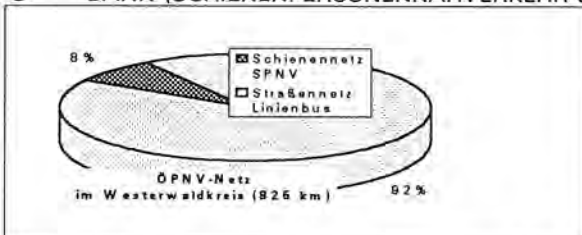
B LINIENBUS



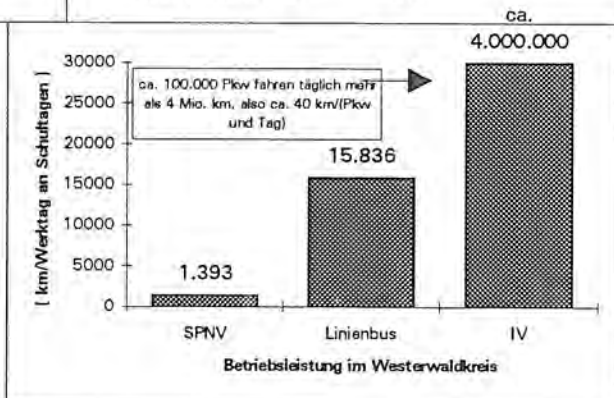
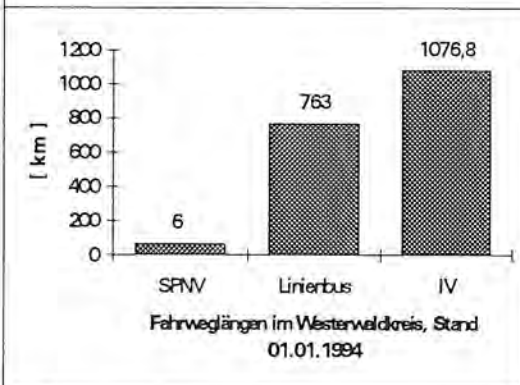
Netzlänge des Linienbusverkehrs	2672 km
Betriebsleistung des Linienbusverkehrs	15836 Fzkm/WT an ST
Netzlänge des geöffneten Schülerbusverkehrs	830 km
Betriebsleistung des geöffneten Schülerbusverkehrs	1332 Fzkm/WT an ST
Haltestellen [2]	435

WT = Werktag
ST = Schultag

C BAHN (SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR SPNV)



Schienennetzlänge	62 km
Netzlänge des SPNV	62 km
Betriebsleistung	1393 Fzkm/WT an ST
Haltestellen [2]	20

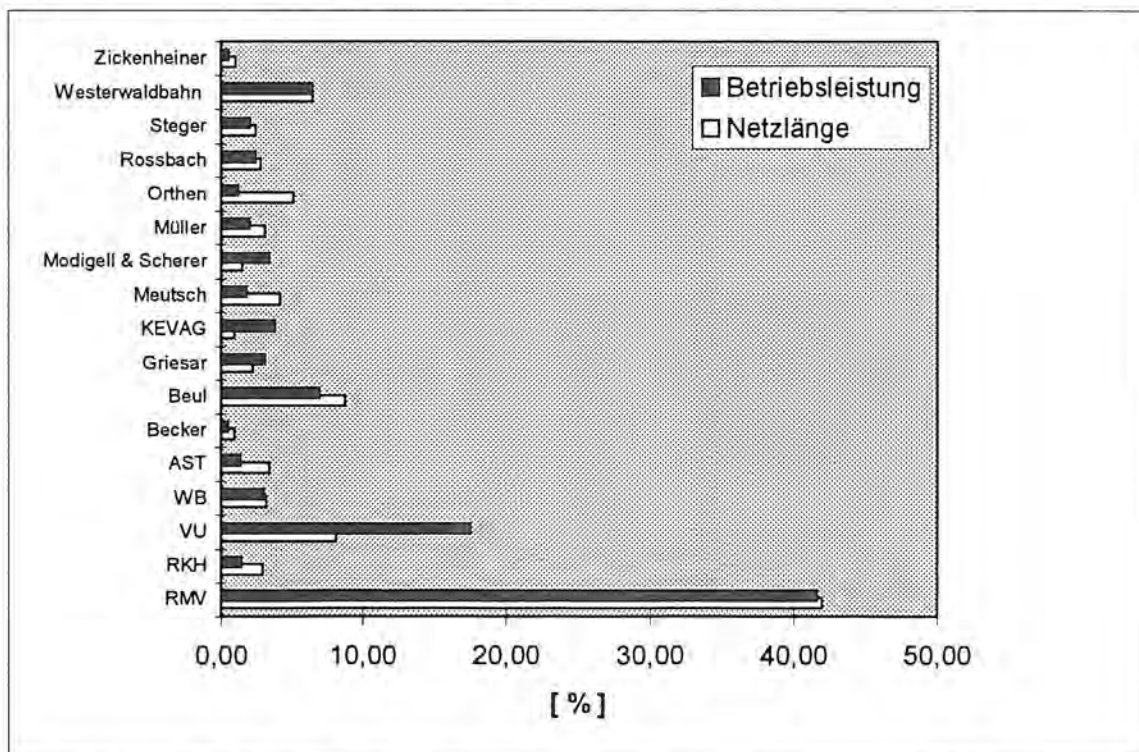


[1] Stand 1994

[2] insgesamt 445 Haltestellen, darunter 10 Haltestellen, die von BUS und BAHN genutzt werden

LINIENBUSBETREIBER IM WESTERWALDKREIS

	<i>Netzlänge [1]</i>		<i>Betriebsleistung [1]</i>	
Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft (RMV) Regionalverkehr	1145 km	42,9 %	6672 Fzkm/WT an ST	42,1 %
Kurhessen (RKH) Verkehrsgesellschaft Untermain (VU)	79 km	3,0 %	228 Fzkm/WT an ST	1,4 %
Westfalen Bus GmbH (WB)	217 km	8,1 %	2768 Fzkm/WT an ST	17,5 %
Anruf-Sammel-Taxi (AST), VG Montabaur	86 km	3,2 %	483 Fzkm/WT an ST	3,1 %
	92 km	3,4 %	220 Fzkm/WT an ST	1,4 %
Becker	24 km	0,9 %	83 Fzkm/WT an ST	0,5 %
Beul	234 km	8,8 %	1105 Fzkm/WT an ST	7,0 %
Griesar	60 km	2,2 %	492 Fzkm/WT an ST	3,1 %
KEVAG	24 km	0,9 %	612 Fzkm/WT an ST	3,9 %
Meutsch	111 km	4,2 %	286 Fzkm/WT an ST	1,8 %
Modigell & Scherer	39 km	1,5 %	545 Fzkm/WT an ST	3,4 %
Müller	83 km	3,1 %	317 Fzkm/WT an ST	2,0 %
Orthen	137 km	5,1 %	192 Fzkm/WT an ST	1,2 %
Rossbach	75 km	2,8 %	394 Fzkm/WT an ST	2,5 %
Steger	66 km	2,5 %	328 Fzkm/WT an ST	2,1 %
Westerwaldbahn	173 km	6,5 %	1024 Fzkm/WT an ST	6,5 %
Zickenheiner	27 km	1,0 %	87 Fzkm/WT an ST	0,5 %
Summe	2672 km	100,0 %	15836 Fzkm/WT an ST	100,0 %
offener Schülerverkehr	830 km	31,1 %	1332 Fzkm/WT an ST	8,4 %
<i>Summe</i>	<i>3502 km</i>	<i>131,1 %</i>	<i>17168 Fzkm/WT an ST</i>	<i>108,4 %</i>



[1] überschlägige Ermittlung, Quelle Peschke

Eisenbahninfrastruktur [Stand Juni 1997]					
Abschnitt von/nach	Länge		SPNV [km]	SGV	§ 11 AEG
	gesamt [km]	im WW [km]			
Altenkirchen/ Siershahn	40	10	nein	Altenkirchen/ Raubach (20 km) Selters/ Siershahn (6 km)	eingeleitet und abgelehnt
Siershahn/ Neuwied-Engers	21	17	nein	Siershahn/ Grenzau (10 km) Bendorf/ Engers (3 km)	eingeleitet und abgelehnt
Siershahn/ Limburg	35	25	ja	ja	nein
Au - Altenkirchen/ Limburg	78	37	ja	ja	nein
Montabaur/ Wallmerod	14	14	nein	ja	nein
Westerburg/ Rennerod	17	17	nein	nein	nein
Nistertal-Erbach/ Bad Marienberg	6	6	nein	nein	eingeleitet, erteilt, stillgelegt
Grenzau/ Höhr-Grenzhausen	3	3	nein	nein	nein
<i>Summe</i>	<i>214</i>	<i>129</i>	<i>im WW: 62</i>	<i>im WW: 92</i>	

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

SGV: Schienengüterverkehr

WW: Westerwaldkreis

Lage der Bahnhöfe des SPNV im Westerwaldkreis

Bahnlinie, Kursbuch- strecke	Haltestellen	Lage im Gemeinde- gebiet	Lage im Straßennetz	Verknüpfung DB/Linienbus*
461	Landkreis Altenkirchen			
	Au			
	Altenkirchen			
	Ingelbach	Ortsteil	B414	ja
	Westerwaldkreis			
	Hattert	nördl. Ortsrand	B414, K10	ja
	Hachenburg	nordöstl. Stadtrand	L288, L281, G	ja
	Unnau-Korb	westl. Ortsrand	L281, L293, K23	nein**
	Erbach	zentral	L281, K61	ja
	Büdingen	südl. Ortsrand	L281, K61	nein
	Enspel	westl. Ortsrand	L281, K61	nein
	Rotenhain	östl. Ortsrand	L281, K71	nein**
	Langenhahn	nordwestl. Ortsrand	B255	ja
	Westerburg	westl. Stadtrand	L288, K73	ja
	Willmenrod	Ortsrand	L302, K92	nein
Berzhahn	nördl. Ortsrand	L302, L321	ja	
Hessen				
Wilsenroth				
Hadamar				
Limburg (Lahn)				
629	Westerwaldkreis			
	Siershahn	nordwestl. Ortsrand	L313, G	ja
	Wirges	westl. Stadtrand	L300	nein
	Dernbach	zentral	L300, K49	ja
	Montabaur	nördl. Stadtrand	L313, L327	ja
	Goldhausen	zentral	K103, K101	ja
	Girod	nördl. Ortsrand	G	nein
	Steinefrenz	Ortsteil	L317	nein**
	Oberhausen	zentral	K155	nein
	Niedererbach	südl. Ortsrand	K163	nein
Hessen				
Elz				
Limburg (Lahn)				

Legende:

* = d.h. Linienbushaltestelle am Bahnhof

** = aber: DB/Schulbus

Bahnlinie Kursbuch- strecke	Haltestellen	Einzugsbereich	erreichbare Einwohner [Stand 30.06.1994]
461	Landkreis Altenkirchen		
	Au		
	Altenkirchen		
	Ingelbach	Kroppach	585
	Westerwaldkreis		
	Hattert	Hattert, Müschenbach	2770
	Hachenburg	Hachenburg	5146
	Unnau-Korb	Unnau	1870
	Erbach	Nistertal	1338
	Büdingen	Nistertal	
	Enspel	Enspel	257
	Rotenhain	Rotenhain, Stockum-Püschchen	1185
	Langenhahn	Langenhahn, Bellingen	1941
	Westerburg	Westerburg	5611
Willmenrod	Willmenrod	713	
Berzhahn	Berzhahn	554	
		<i>Teilsumme:</i>	21970
	Hessen		
	Wilsenroth		
	Hadamar		
	Limburg (Lahn)		
629	Westerwaldkreis		
	Siershahn	Siershahn	2686
	Wirges	Wirges	5145
	Dernbach	Dernbach	2700
	Montabaur	Montabaur	12169
	Goldhausen	Ruppach-Goldhausen	1060
	Girod	Girod - (Großholbach)	1111
	Steinefrenz	Steinefrenz - (Weroth)	648
	Oberhausen	Dreikirchen	865
	Niedererbach	Niedererbach	941
			<i>Teilsumme:</i>
	Hessen		
	Elz		
	Limburg (Lahn)		
		Summe:	49295

Einzugsbereich des SPNV im Westerwaldkreis

Kriterium: Einzugsbereich 600m Luftlinie zum Bahnhof bzw. Haltepunkt
maximale Fußwegzeit 10 min, mittlere Fußwegzeit 7 min

Bahnlinie Kursbuch- strecke	Haltestellen	Einzugsbereich	erreichbare Einwohner [Stand 30.06.1994]
461	Landkreis Altenkirchen		
	Au		
	Altenkirchen		
	Ingelbach	Kroppach	146
	Westerwaldkreis		
	Hattert	Hattert, Müschenbach	473
	Hachenburg	Hachenburg	2058
	Unnau-Korb	Unnau	468
	Erbach	Nistertal	502
	Büdingen	Nistertal	502
	Enspel	Enspel	225
	Rotenhain	Rotenhain, Stockum-Püschen	180
	Langenhahn	Langenhahn, Bellingen	765
	Westerburg	Westerburg	1122
Willmenrod	Willmenrod	357	
Berzhahn	Berzhahn	554	
Hessen		<i>Teilsomme*:</i>	7350
Wilsenroth			
Hadamar			
Limburg (Lahn)			
629	Westerwaldkreis		
	Siershahn	Siershahn	672
	Wirges	Wirges	1286
	Dernbach	Dernbach	2363
	Montabaur	Montabaur Stadt	2014
	Goldhausen	Ruppach-Goldhausen	848
	Girod	Girod	0
	Steinefrenz	Steinefrenz	0
	Oberhausen	Dreikirchen	692
	Niedererbach	Niedererbach	941
Hessen		<i>Teilsomme**:</i>	8815
Elz			
Limburg (Lahn)			
		Summe***:	16166

* 33 % von Anlage 2, Seite 6

** 32 % von Anlage 2, Seite 6

*** 33 % von Anlage 2, Seite 6

Einzugsbereich des SPNV im Westerwaldkreis

Kriterium: Einzugsbereich 1200m Luftlinie zum Bahnhof bzw. Haltepunkt
maximale Fußwegzeit 20 min, mittlere Fußwegzeit 14 min

Bahnlinie Kursbuch- strecke	Haltestellen	Einzugsbereich	erreichbare Einwohner [Stand 30.06.1994]
461	Landkreis Altenkirchen		
	Au		
	Altenkirchen		
	Ingelbach	Kroppach	439
	Westerwaldkreis		
	Hattert	Hattert, Müschenbach	1514
	Hachenburg	Hachenburg	3860
	Unnau-Korb	Unnau	748
	Erbach	Nistertal	669
	Büdingen	Nistertal	669
	Enspel	Enspel	257
	Rotenhain	Rotenhain, Stockum-Püschchen	1185
	Langenhahn	Langenhahn, Bellingen	1593
	Westerburg	Westerburg	4208
	Willmenrod	Willmenrod	713
Berzhahn	Berzhahn	554	
Hessen		<i>Teilsomme*:</i>	16409
Wilsenroth			
Hadamar			
Limburg (Lahn)			
629	Westerwaldkreis		
	Siershahn	Siershahn, Mogendorf	2616
	Wirges	Wirges, Ebernhahn	4484
	Dernbach	Dernbach	2700
	Montabaur	Montabaur Stadt, Eschelbach	6462
	Goldhausen	Ruppach-Goldhausen	1060
	Girod	Girod, Großholbach	1829
	Steinefrenz	Steinefrenz	162
	Oberhausen	Dreikirchen, Obererbach	1247
	Niedererbach	Niedererbach	941
	Hessen		<i>Teilsomme**:</i>
Elz			
Limburg (Lahn)			
		Summe***:	37909

* 75 % von Anlage 2, Seite 6

** 79 % von Anlage 2, Seite 6

*** 77 % von Anlage 2, Seite 6

Einzugsbereich des Linienbusses im Westerwaldkreis

Das Kriterium für die Erschließungsqualität ist der jeweils einer Haltestelle zugeordnete Einzugsbereich. Er wird im allgemeinen als Kreis um die Haltestelle dargestellt (Luftlinie). Für die tatsächliche Fußweglänge ist ein Umwegfaktor zu berücksichtigen.

Bei gleichmäßiger Bebauungsdichte innerhalb des Einzugsbereiches liegt die mittlere Fußwegentfernung aller Fahrgäste bei 70 % der maximalen Entfernung.

Der Einzugsbereich von Bushaltestellen wird auf 400 m Luftlinie festgesetzt. Danach ergibt sich unter Berücksichtigung einer Gehgeschwindigkeit von 1,2 m/s (ca. 72 m/min) und einem Umwegfaktor von 1,2 eine maximale Fußwegzeit von ca. 7 min. Die mittlere Fußwegzeit aller Fahrgäste beträgt (7 min * 70 %) ca. 5 min.

Für ausgewählte Orte des südlichen Westerwaldkreises werden die Haltestellen und deren Einzugsbereiche in einer Karte mit dem Maßstab 1:25.000 eingetragen. Hiermit werden die erschlossenen Teilflächen der Orte grob ermittelt.

Ort	Ein- wohner	Anzahl Haltestellen	erschl. Teilflächen	erschl. Einwohner	fehlende Teilflächen
Dernbach	2700	3	95%	2565	Burghof
Ebernhahn	1251	3	100%	1251	
Eitelborn	2573	2	80%	2059	Wilhelmshöhe
Hilgert	1429	4	100%	1429	
Hillscheid	2639	5	85%	2244	Waldstraße/ Waldsportplatz
Höhr- Grenzhausen	9527	18	80%	7622	Sportzentrum, Auf dem Hähnchen/ Bergstraße, Schützenstraße/ Südfriedhof
Kadenbach	1285	1	60%	771	Butterweg, Flur 17 + 18, Römerstraße
Mogendorf	1203	2	85%	1023	Waldstraße
Montabaur, Stadt	8056	10	80%	6445	Himmelfeld, Albertstraße
Neuhäusel	1868	3	80%	1495	Am Sauwald, Tannenweg/ Huskenstraße

Ort	Ein- wohner	Anzahl Haltestellen	erschl. Teilflächen	erschl. Einwohner	fehlende Teilflächen
Ransbach- Baumbach	6877	5	60%	4127	Erlenhofsee, Masselbachstraße, Königsberger Straße/ Im Tannenhain, Hochstraße/ Kannenbäckerstraße
Siershahn	2686	6	75%	2015	Leuteroder Straße/ Overberg
Simmern	1440	2	95%	1368	Schloßstraße, Waldstraße
Wirges	5145	5	80%	4116	Nassauer Ring, Beethovenstraße/ Bachstraße/ Brückenstraße
<i>Summe</i>	<i>48679</i>		<i>79%</i>	<i>38530</i>	

Der mittlere Anteil der "buserschlossenen" Teilflächen bzw. Einwohner beträgt ca. 79 %.

Die Empfehlung des VDV besagt, daß eine Teilfläche nur dann als erschlossen gilt, wenn 80 % der Einwohner und/oder Beschäftigten in den Einzugsbereichen der öffentlichen Verkehrsmittel wohnen und/oder arbeiten (Mindesterschließung).

Damit unterschreiten die Orte Kadenbach, Ransbach-Baumbach und Siershahn die Mindestgrenzen der Erschließung. Die Umsetzung der (neueren) Bauleitplanung ohne Berücksichtigung des ÖPNV hat zur Folge, daß diese Orte zwar an das ÖPNV-Netz angebunden sind, aber als **nicht-ÖPNV-erschlossen** gewertet werden müssen. Diese Orte sind auf den Individualverkehr (IV) angewiesen.

Eine Nachbesserung ist in der Regel aufwendig. So ist z.B. das Wohngebiet "Königsberger Straße" in Ransbach verkehrsberuhigt ausgeschildert und ausgestattet und somit nicht für den Standardlinienbus durchfahrbar.

Hier ergibt sich die Forderung, daß ÖPNV-Planung unbedingt Bestandteil der Bauleitplanung werden muß. Ein Neubaugebiet ist erst dann als erschlossen zu werten, wenn außer den Belangen des IV auch die des ÖPNV eingearbeitet und abgestimmt worden sind.

○ Verkehrsleistung und Einnahmen des ÖPNV im Westerwaldkreis

194.133 EW 1995	
x 0,21 Fahrten/EW u. WT an ST	
= Fahrtenhäufigkeit im WW	40.768 Fahrten/WT an ST
x 8 km durchschnittliche Reiseweite	
= Verkehrsleistung (Personen-km) im WW	326.144 Pkm/WT an ST
x 190 WT an ST/Jahr mit 100 % Verkehrsleistung	
x 61 WT o. ST/Jahr mit 80 % Verkehrsleistung	
x 52 Sa/Jahr mit 50 % Verkehrsleistung	
x 62 Sonn-, Feiertage/Jahr mit 10 % Verkehrsleistung	
= Verkehrsleistung im WW	88.385.024 Pkm/Jahr
x 0,13 DM/Pkm Einnahmen	11.490.053 DM/Jahr
+ Defizitausgleich Schülerverkehr	1.500.000 DM/Jahr
= ÖPNV-Einnahmenvolumen	ca. 13.000.000 DM/Jahr

○ Betriebsleistung des ÖPNV im Westerwaldkreis

	SV
15.836 Wgkm/WT an ST	1.332 Wgkm/WT an ST
x 190 WT an ST x 100 %	x 190 WT an ST
x 61 WT o. ST x 80 %	
x 52 Sa x 50 %	
x 62 Sonn- und Feiertage x 10 %	
-----	-----
4.291.556 Wgkm/Jahr	253.080 Wgkm/Jahr
Σ 4.544.632 Wgkm/Jahr	

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 1996/97

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

Nummer	Konzessionär	Linienverlauf	Anzahl Fahrten / Richtung									
			Schulzeit		Ferien		Samstag		Sonntag		gesamt	durchgehend
			gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend		
A) SPNV												
629	DB AG	Siershahn - Limburg	11/11	8/8	11/11	8/8	6/6	6/6	0/0	0/0	0/0	0/0
461	DB AG	Au - Altenkirchen - Limburg	30/30	10/10	30/30	10/10	16/17	7/6	14/15*	5/4*	14/15*	5/4*
B) ÖPNV												
4219	RMV	Altenkirchen - Mudenbach	5/5	3/4	3/3	3/3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
4232	RMV	Koblenz- Altenkirchen - Betzdorf	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0
4233	RMV	Betzdorf - Hachenburg	6/6	3/3	6/5	3/3	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0
4235	RMV	Bad Marienberg - Daaden	8/7	5/4	8/7	5/4	2/2	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0
4236	RMV	Montabaur - Bad Ems - Nassau	15/17	3/5	14/15	3/5	3/3	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0
4238	RMV	Montabaur - Laurenburg	13/10	0/2	10/8	1/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
4239	RMV	Montabaur - Eigendorf - Montabaur	12	1	11	1	4	0	0/0	0/0	0/0	0/0
4240	RMV	Montabaur - Bad Marienberg - Oberroßbach	10/8	2/2	8/2	7/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
4241	RMV	Altenkirchen - Dierdorf - Neuwied - Koblenz	1/2	1/2	1/2	1/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
4281	RMV	Westerburg - Montabaur	23/24	7/7	16/15	7/7	4/3	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0
4282	RMV	Limburg - Guckheim - Montabaur	3/3	0/0	3/3	0/0	3/3	3/2	0/0	0/0	0/0	0/0
4283	RMV	Westerburg / Rennerod - Bad Marienberg - Hachenburg	30/24	2/2	24/19	1/2	4/4	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
4284	RMV	Westerburg - Rennerod	4/5	4/4	4/4	4/4	1/1	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0
6105	RMV	Koblenz - Montabaur	36/33	18/19	26/27	15/15	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
6116	RMV	Höhr-Grenzhausen - Siershahn - Montabaur	17/11	7/7	14/11	7/7	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 1996/97

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

Nummer	Konzessionär	Linienverlauf	Anzahl Fahrten / Richtung											
			Schulzeit		Ferien		Samstag		Sonntag					
			gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend				
6117	RMV	Montabaur - Siershahn - Hartenfels - Dierdorf	19/16	3/3	14/14	3/3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
6118	RMV	Höhr-Grenzhausen - Stromberg - Koblenz	17/19	7/6	15/16	7/6	3/2	2/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
6119	RMV	Siershahn - Neuwied - Koblenz	7/6	2/2	7/6	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
6120	RMV	Vallendar/Neuhäusel - Hilscheid - Höhr-Grenzch.	17/18	4/5	14/16	4/5	4/4	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
6125	RMV	Dierdorf/Selters - Ransbach - Siershahn	10/7	1/1	4/3	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
4280	VU	Limburg - Westerburg	31/31	0/0	26/23	0/0	10/10	0/0	0/0	4/4	2/2	0/0	0/0	
5421	VU	Limburg - Blikheim	17/15	10/8	11/10	10/8	4/4	3/4	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
5422	VU	Limburg - Rennerod/Weilburg	39/42	3/5	35/35	3/4	14/13	0/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
5353	RKH	Herborn - Rehe	11/11	8/4	10/10	7/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
4014	WB	Burbach - Lippe - Rennerod	4/5	4/4	4/5	4/4	1/2	1/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
4814	WB	Burbach - Lippe - Bad Marienberg	5/8	3/5	5/8	3/5	2/3	1/1	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	
8440	VG Mt. (AST)	Montabaur - Boden - Heiligenroth	3/4	2/2	3/4	2/2	5/3	5/3	5/2	5/2	5/2	5/2	5/2	
8441	VG Mt. (AST)	Montabaur - Görgeshausen	2/0	2/0	2/0	2/0	4/2	4/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	
8442	VG Mt. (AST)	Montabaur - Heilberscheid	3/2	3/2	3/2	3/2	5/3	5/3	4/2	4/2	4/2	4/2	4/2	
8443	VG Mt. (AST)	Montabaur - Hübingen	3/3	3/3	3/3	3/3	5/3	5/3	4/2	4/2	4/2	4/2	4/2	
8444	VG Mt. (AST)	Montabaur - Welschneudorf	3/1	3/1	3/1	3/1	5/3	5/3	4/2	4/2	4/2	4/2	4/2	
8445	VG Mt. (AST)	Montabaur - Eschelbach - Horresen	3/1	2/1	3/1	2/1	5/3	5/3	4/2	4/2	4/2	4/2	4/2	
8446	VG Mt. (AST)	Montabaur - Kadenbach - Koblenz	1/3	0/3	1/3	0/3	3/3	0/3	3/3	0/3	0/3	0/3	0/3	
8261	Becker	Altenkirchen - Hachenburg	10/4	4/4	11/4	4/4	11/5	5/5	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 1996/97

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

Nummer	Konzessionär	Linienverlauf	Anzahl Fahrten / Richtung									
			Schulzeit		Ferien		Samstag		Sonntag			
			gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend		
8430	Beul	Koblenz - Montabaur - Westerburg - Rennerod - Rehe	16/13	3/3	8/9	3/4	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8520	Griesar	Wirges - Höhr-Grenz- hausen - Vallendar	8/6	7/6	6/5	6/5	4/3	4/4	3/4	3/4	3/4	3/4
7/7A	KEVAG	Höhr-Grenzhausen - Vallendar	25/27	25/27	25/27	25/27	25/25	25/26	25/26	25/25	25/25	25/25
8410	Meutsch (Meso)	Wissen - Mörsbach - Ehrlich - Marienstatt - Hachenburg	8/9	1/10	5/5	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8411	Meutsch (Meso)	Hachenburg - Mörsbach	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8412	Meutsch (Meso)	Hachenburg - Kroppach	4/4	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8413	Meutsch (Meso)	Hachenburg - Borod	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8414	Meutsch (Meso)	Altenkirchen - Kroppach - Limbach - Marienstatt	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8415	Meutsch (Meso)	Stadtverkehr Hachenburg	2/2	2/2	2/2	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8416	Meutsch (Meso)	Altenkirchen - Kroppach - Luckenbach	0/0	2/2	0/0	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8282	Modigell & Scherer	Bad Ems - Arzbach - Kadenbach - Neuhäusel - Eitelborn - Koblenz	18/19	2/2	13/14	1/2	1/2	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0
8380	Müller	Steinebach - Alpenrod - Hachenburg	3/3	2/2	3/3	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8383	Müller	Dreifalden - Alpenrod - Hachenburg	4/4	3/3	4/4	3/3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
8381	Müller	Hachenburg - Selters	1	1	1	1	1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 1996/97

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

Nummer	Konzessionär	Linienverlauf	Anzahl Fahrten / Richtung											
			Schulzeit		Ferien		Samstag		Sonntag					
			gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend				
8381	Müller	Selters - Wölfelingen - Selters	2	1	2	1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
8160	Orthen	Hachenburg - Dierdorf - Isenburg - Bendorf - Koblenz	3/4	1/2	3/3	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
8390	Rosbach	Montabaur - Nentershausen - Diez - Limburg	8/9	5/6	8/8	5/5	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
8391	Rosbach	Montabaur - Heiberscheid - Wirzenborn - Montabaur	4	3	3	3	1	0	0/0	0/0	0/0	0/0		
8420	Steger	Rennerod - Hadamar - Limburg	7/5	4/4	5/5	4/4	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0		
8400	WEBA	Marienstatt - Rosenheim - Betzdorf - Scheuerfeld	12/13	0/1	12/13	0/1	2/3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
8401	WEBA	Marienstatt - Rosenheim - Elkenroth - Betzdorf - Scheuerfeld	18/13	0/1	18/13	0/1	3/3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
8402	WEBA	Nauroth - Bad Marienberg	4/4	4/4	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
8403	WEBA	Marienstatt - Hattert - Herschbach	13/14	0/0	13/14	0/0	2/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		
8061	Zickenheiner	Dierdorf - Marienhausen - Oberdreis - Woldert - Hanroth - Dierdorf	2/2	2/1	0/0	0/0	2/2	2/2	2/1	0/0	0/0	0/0		
8370	Königs-Reisen	Hillscheid - Koblenz	5/5	4/4	5/5	4/4	3/1	2/1	2/1	0/0	0/0	0/0		

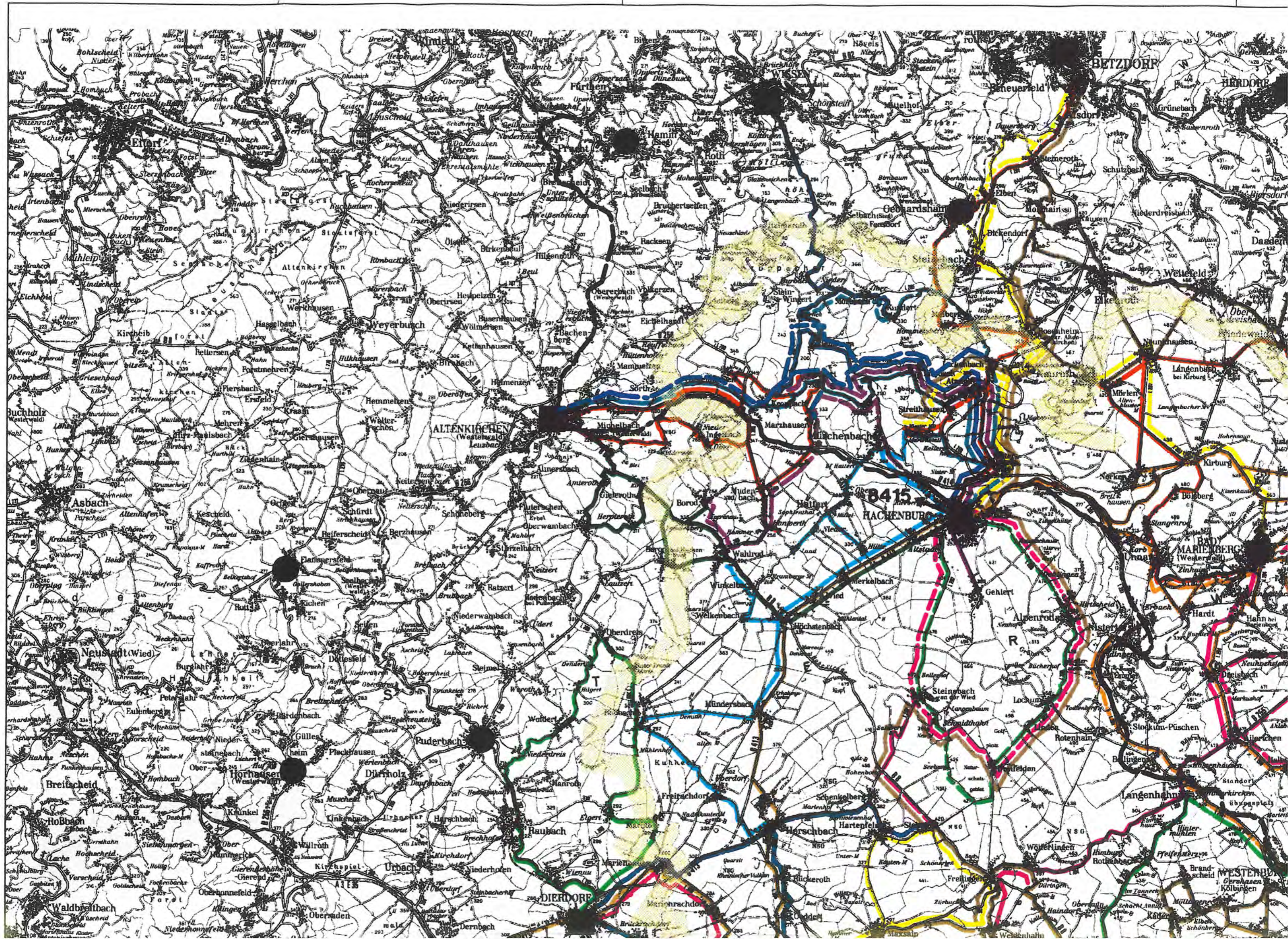
C) Schülerverkehr												
7000	RMV	VG Rennerod	20/28	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
7001	RMV	VG Wirges	13/27	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

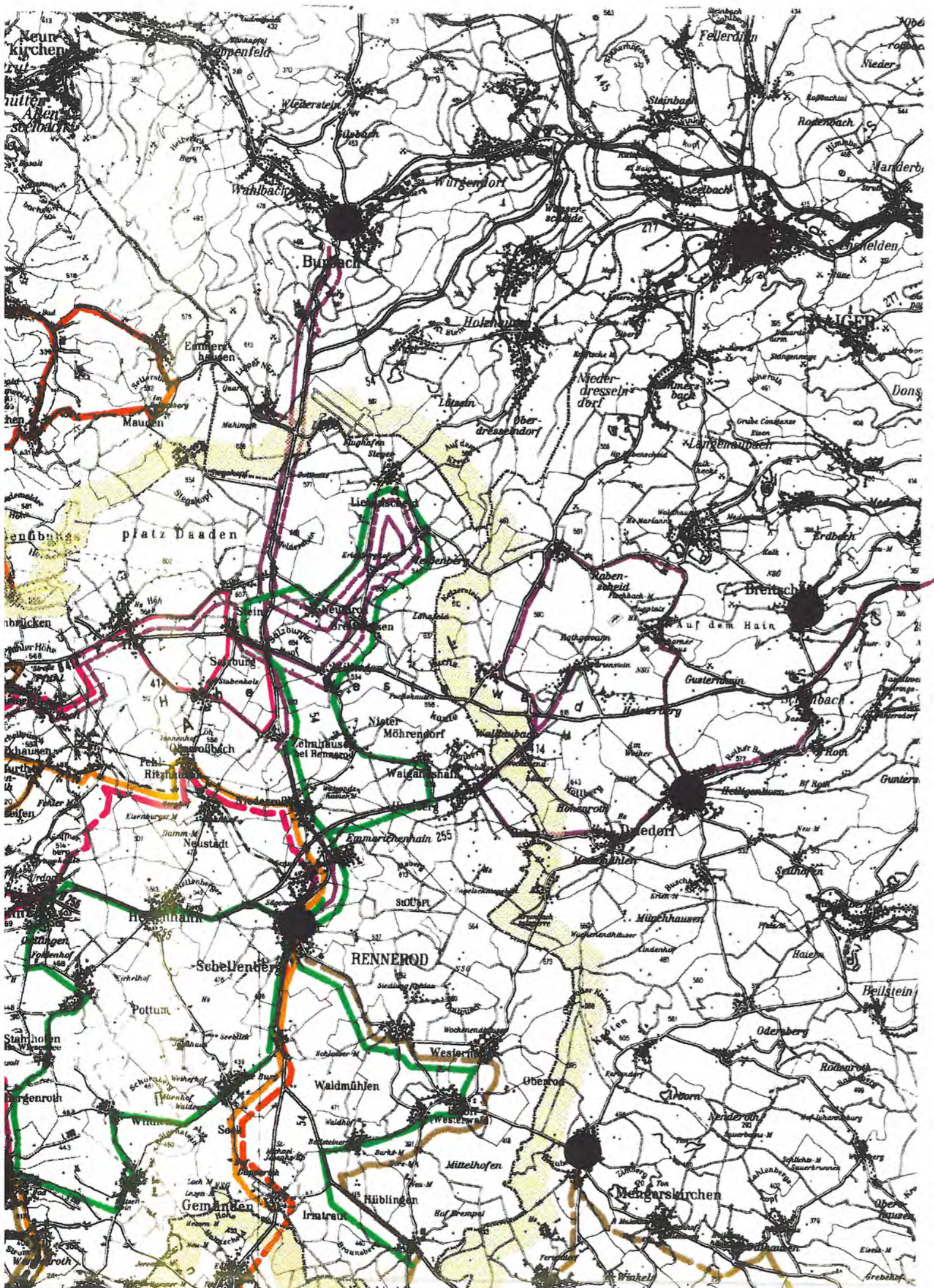
Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr des Westerwaldkreises, Bestand 1996/97

Die hier erarbeitete Zusammenstellung enthält Daten über Linienführung und Bedienungshäufigkeit. Es sind jedoch keine Aufschlüsse über derzeit bestehende Konzessionsauflagen auf verschiedenen Streckenabschnitten vorhanden.

Nummer	Konzessionär	Linienverlauf	Anzahl Fahrten / Richtung											
			Schulzeit		Ferien		Samstag		Sonntag					
			gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend	gesamt	durchgehend				
7002	RMV	VG Wallmerod	15/26	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
7003	RMV	VG Bad Marienberg	32/56	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
7004	RMV	VG Selters	13/23	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
7005	RMV	Bad Marienberg - Hachenburg	5/9	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
7006	RMV	VG Montabaur	15/20	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
7007	RMV	VG Ransbach-Baumbach	7/11	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
7008	RMV	VG Westerburg	22/31	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
7013	RMV	VG Höhr-Grenzhausen	7/10	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8030	VU	Obererbach - Hundsangen	7	7	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8031	VU	Weroth - Dreikirchen - Obererbach - Steinfrenz - Weroth	5	1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8072	Roßbach	Montabaur/Ettersdorf - Montabaur	1	1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8264	Becker	Borod - Hachenburg - Marzhausen	13	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8382	Auto-Müller	Steinen - Selters	3	3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8384	Auto-Müller	Hersbach - Ewighausen	4	4	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8385	Auto-Müller	Ewighausen - Maxsain	5	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8386	Auto-Müller	Ewighausen - Wölferlingen	2	1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8431	Beul	Waldmühlen - Rennerod	3	2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8432	Beul	Liebenscheid - Neukirchen	10	2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8433	Beul	Liebenscheid - Zehnhausen	4	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
8434	Beul	Salzburg - Waiganshain	3	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	

Legende:
 15/26 Fahrtenhäufigkeit - 15 Hin- und 26 Rückfahrten
 5 Fahrtenhäufigkeit für Rundfahrten





Legende

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum

Verkehrsunternehmen im Westerwaldkreis

Schienerpersonennahverkehr

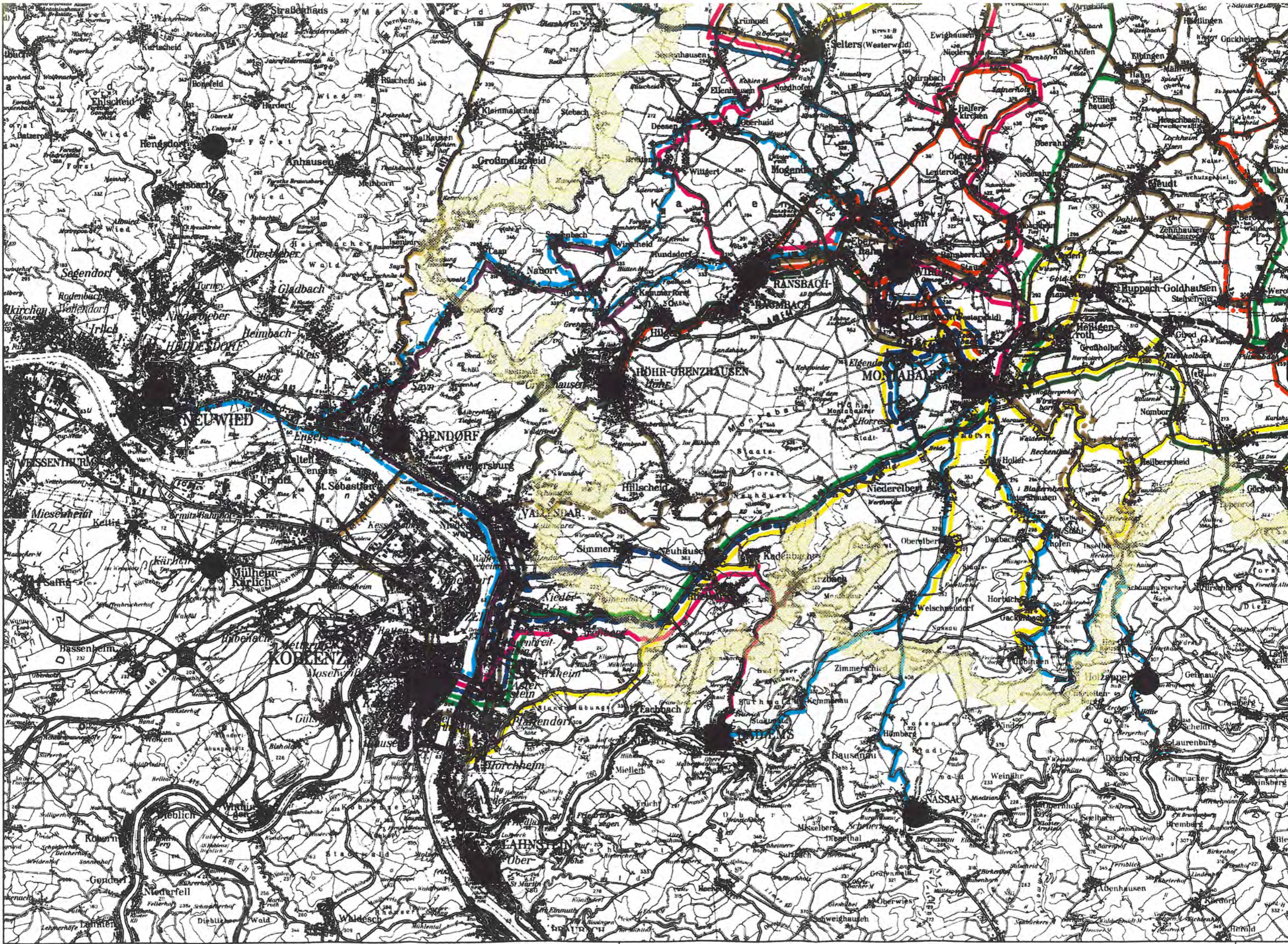
- DB AG, NE-Betrieb

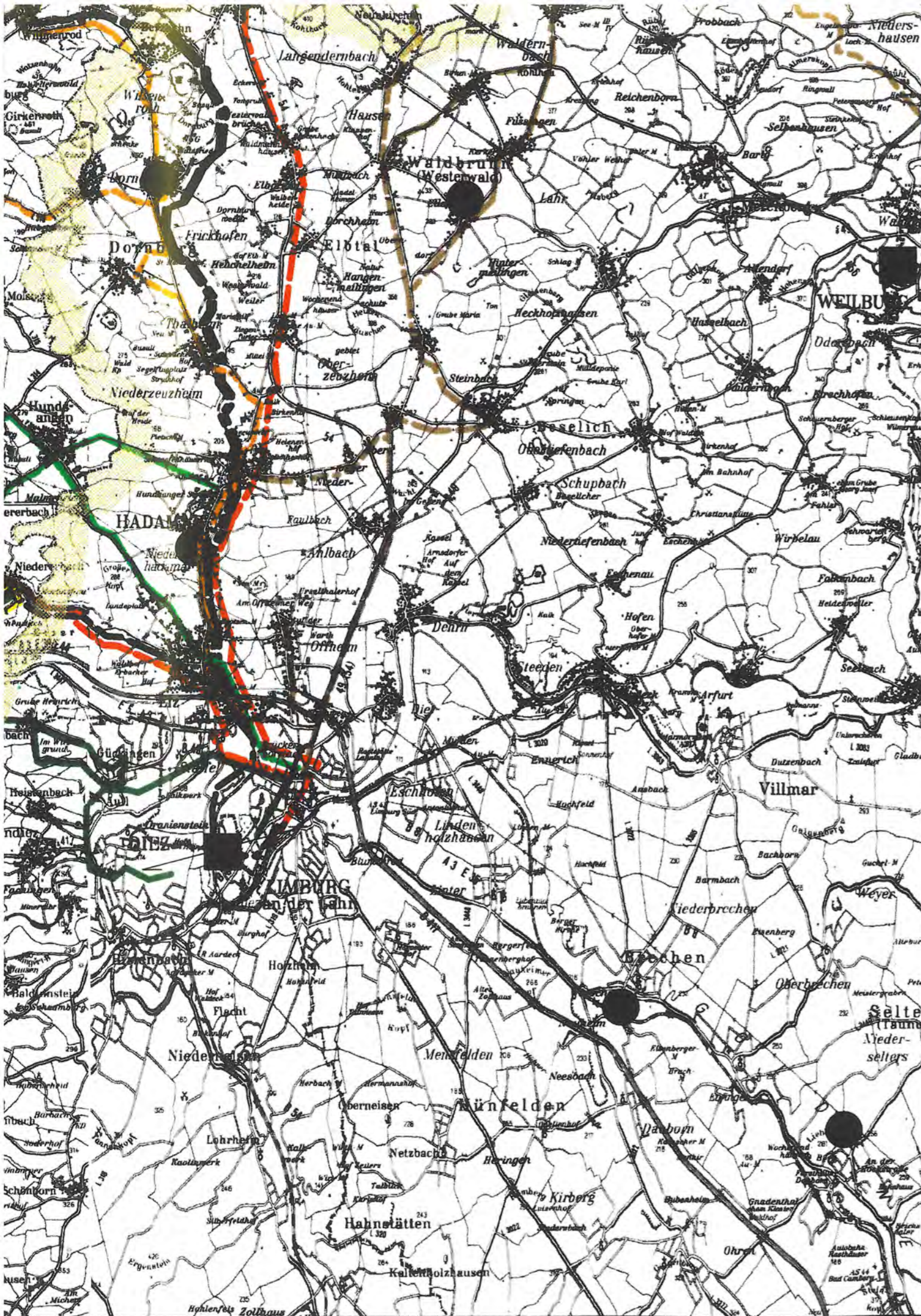
Linienbus - Verkehrsgesellschaften

- | | | | |
|------------------------|------|---|--|
| Rhein-Mosel Verkehrs- | 4219 | — | Altenkirchen - Mudendbach |
| gesellschaft mbh | 4233 | — | Betzdorf - Hachenburg |
| (RMV) | 4235 | — | Bad Marienberg - Daaden |
| | 4236 | — | Montabaur - Bad Ems - Nassau |
| | 4238 | — | Montabaur - Laurenburg |
| | 4239 | — | Montabaur - Elgendorf - Montabaur |
| | 4240 | — | Montabaur - Bad Marienberg - Oberroßbach |
| | 4281 | — | Westerburg - Montabaur |
| | 4282 | — | Limburg - Guckheim |
| | 4283 | — | Westerburg - Rennerod - Hachenburg |
| | 4284 | — | Westerburg - Rennerod |
| | 6105 | — | Koblenz - Montabaur |
| | 6116 | — | Höhr-Grenzhausen - Siershahn - Montabaur |
| | 6117 | — | Montabaur - Siershahn - Hartenfels / Dierdorf |
| | 6118 | — | Höhr-Grenzhausen - Stromberg - Koblenz |
| | 6119 | — | Siershahn - Neuwied - Koblenz |
| | 6120 | — | Vallendar/Neuhäusel - Hilscheid - Höhr-Grenzhausen |
| | 6125 | — | Dierdorf / Selters - Ransbach - Siershahn |
| Anruf - Sammel-Taxi | 8440 | — | Montabaur - Boden / Görgeshausen / Helberscheid / |
| (AST) | bis | | Hübingen |
| VG Montabaur | 8446 | — | Montabaur - Welschneudorf / Eschelbach / Koblenz |
| Verkehrsgesellschaft | 4280 | — | Limburg - Westerburg |
| mbH Untermain (VU) | 5421 | — | Limburg - Birkheim |
| | 5422 | — | Limburg - Rennerod / Weilburg |
| Regionalverkehr Kur- | 5353 | — | Herborn - Rehe |
| hessen (RKH) | 4014 | — | Burbach - Lippe - Rennerod |
| Verkehrsgemeinschaft | 4814 | — | Burbach - Lippe - Bad Marienberg |
| Westfalenbus GmbH (WB) | | | |

Linienbus - private Betreiber

- | | | | |
|----------------------|------|---|--|
| Becker, Altenkirchen | 8261 | — | Altenkirchen - Hachenburg über Oberwambach |
| Beul, Rehe | 8430 | — | Koblenz - Montabaur - Westerburg - Rennerod - Rehe |
| Griesar - Ebernhahn | 8520 | — | Wirges - Höhr-Grenzhausen - Weitersburg - Koblenz |
| KEVAG, Koblenz | 7/7A | — | Höhr-Grenzhs. - Vallendar [Linie 8 nach Koblenz] |
| MESO, Kruppach | 8410 | — | Wissen - Mörsbach - Marienstatt - Hachenburg |
| MESO, Kruppach | 8411 | — | Hachenburg - Mörsbach |
| MESO, Kruppach | 8412 | — | Hachenburg - Kruppach |
| MESO, Kruppach | 8413 | — | Hachenburg - Borod |
| MESO, Kruppach | 8414 | — | Altenkirchen - Kruppach - Limbach - Marienstatt |





MESO, Kroppach	8415		Stadtverkehr Hachenburg
MESO, Kroppach	8416		Luckenbach - Kroppach - Altenkirchen Stadtverkehr Bad Marienberg
Modigell&Scherer, Arzbach	8282		Bad Ems - Kadenbach - Neuhäusel - Eiteborn - Koblenz
Müller, Hachenburg	8380		Steinebach - Alpenrod - Hachenburg
Müller, Hachenburg	8383		Dreifelden - Alpenrod - Hachenburg
Müller, Hachenburg	8381		Hachenburg - Selters
Müller, Hachenburg	8381		Selters - Wölferlingen - Selters
Orthen, Herschbach	8160		Hachenburg - Dierdorf - Isenburg - Bendorf - Koblenz
Rassbach, Montabaur	8390		Montabaur - Nentershausen - Diez - Limburg
Rassbach, Montabaur	8391		Linie Gebachtal
Steger, Mengerskirchen	8420		Rennerod - Hadamar - Limburg/Lahn
Westerwaldbahn, Steinebach	8400		Hachenburg/Marienstatt - Rosenheim - Betzdorf - Scheuerfeld
Westerwaldbahn, Steinebach	8401		Hachenburg/Marienstatt - Rosenheim - Elkenroth - Betzdorf - Scheuerfeld
Westerwaldbahn, Steinebach	8402		Naurath - Bad Marienberg
Westerwaldbahn, Steinebach	8403		Hachenburg/Marienstatt - Hattert - Herschbach
Zickenheiner, Koblenz	8061		Dierdorf - Maroth - Dierdorf

Blatt Nr. C 5510/14 ; C 5910/14
 Vervielfältigung mit Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes,
 Vervielfältigungsnr.: 96-3-3, durch Ing. Büro Manns und Partner 56422 Wirges



Auftraggeber:

Kreisverwaltung des Westerwaldkreises

Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis

**ÖPNV-Netz 1996/97
 Westerwaldkreis**

Anlage 4 **Juli 1997**

MANN S Ingenieure
 Dr.-Ing. Klaus Manns + Partner
 Verkehr - Stadt - Umwelt
 Südstraße 14 - 56422 Wirges
 Tel: 0 26 02 / 93 63 -0
 Fax 0 26 02 / 93 63 30

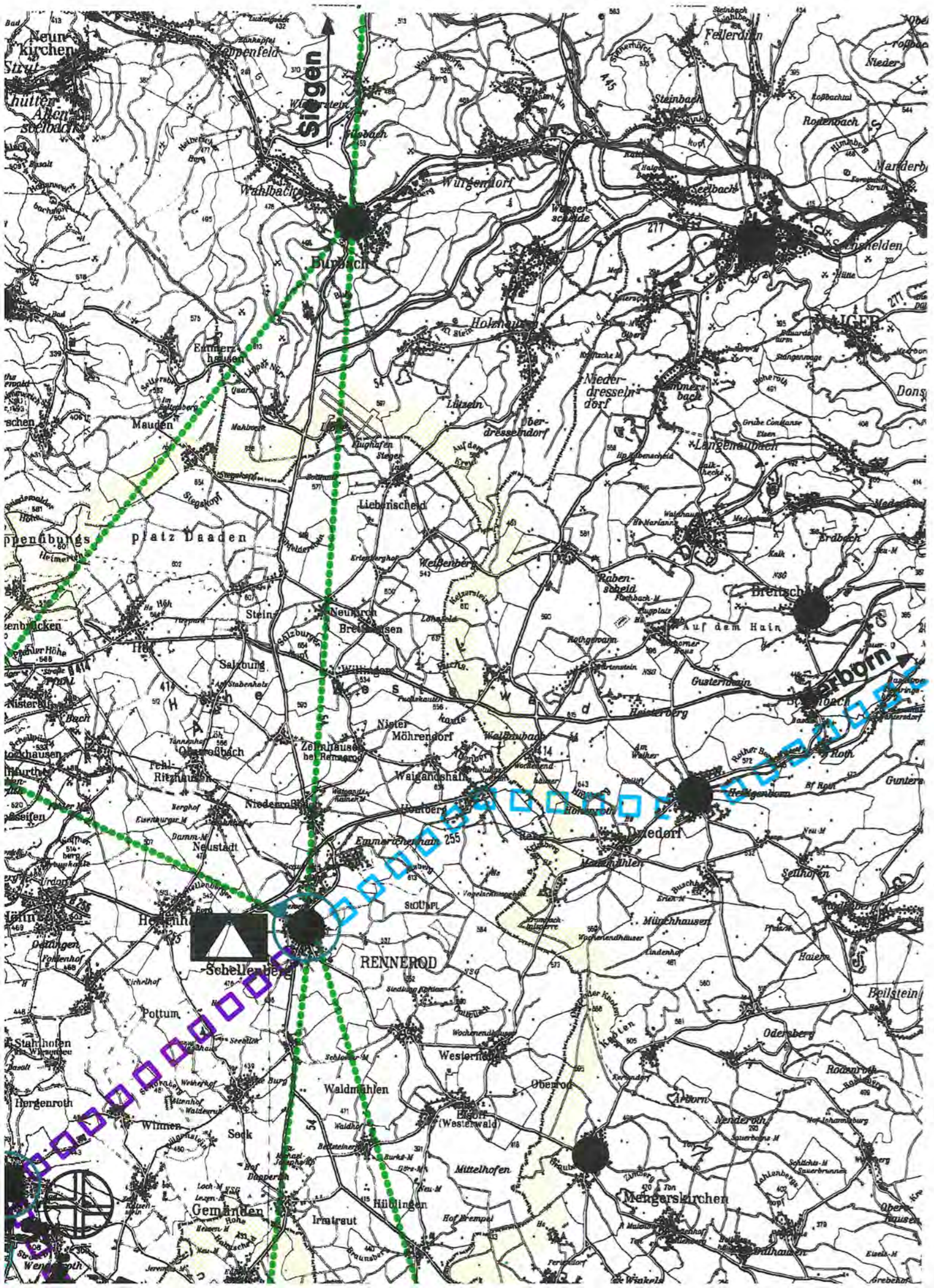


This figure is a detailed topographic map of a region in Germany, showing a network of roads, rivers, and numerous place names. The map is overlaid with several colored lines and shapes:

- Thick Green Line:** A prominent line running roughly north-south through the center of the map, passing through or near towns like Hachenburg and Altenkirchen.
- Purple Dashed Line with Square Markers:** A line that forms a large, irregular loop around the central and eastern parts of the map, connecting various smaller settlements.
- Blue Dashed Line with Square Markers:** A line that follows a similar path to the purple one but is positioned slightly further east and south.
- Pink Line:** A line in the lower-left quadrant, curving from the bottom left towards the center.





Key locations and features on the map include:

- Towns and Villages:** Altenkirchen (Westertal), Hachenburg, Bad Marienberg (Westertal), Weyerbusch, Raderbach, and many smaller settlements like Eitorf, Asbach, and Neustadt (Wied).
- Geographic Features:** Rivers, forests, and various symbols for administrative boundaries and landmarks.
- Map Elements:** A grid of latitude and longitude lines, a scale bar, and a north arrow.




Legende

Zentrale Orte


-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Grundzentrum

Schienenfernverkehr im Westerwaldkreis


-  Neubaustrecke Köln-Rhein/Main (kontinentale Verbindung)


Schienenpersonennahverkehr im Westerwaldkreis

-  DB AG, NE-Betrieb

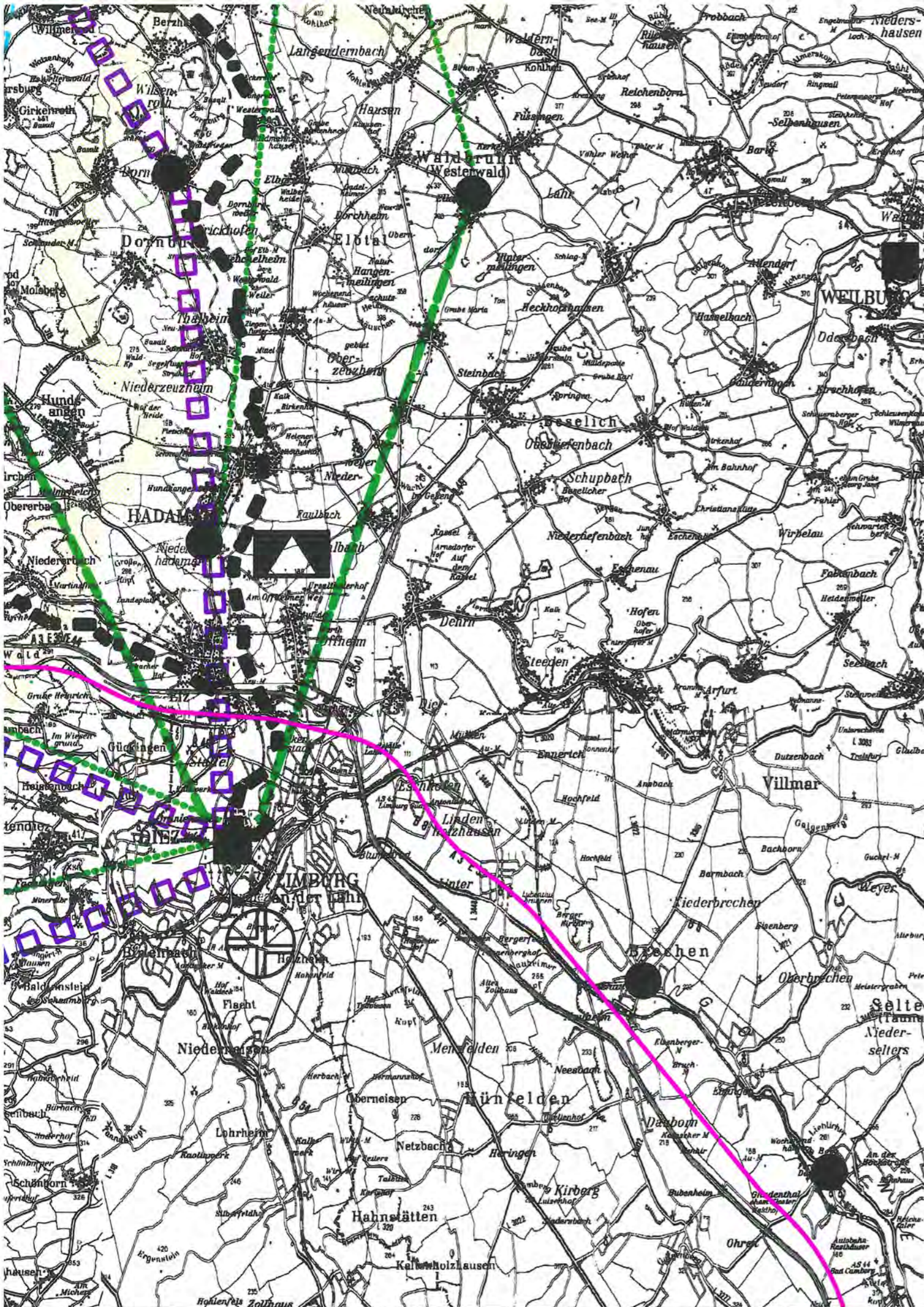
-  großer Schulstandort

-  Verknüpfungspunkt


-  Primärnetz, SPNV möglich


-  Primärnetz, regionale Busverkehre




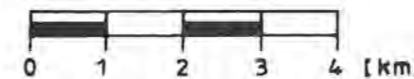

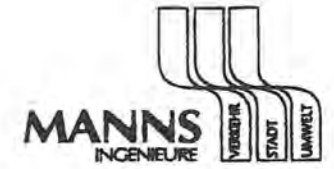


Sekundärnetz, regionale Verbindung

 Sekundärnetz, nähräumige Verbindung

 Tertiärnetz, Ortsgemeinden zum Verbandsgemeindesitz bzw. Schulstandort, Umsteigepunkt zum übergeordneten Netz

 Westerwaldkreisgrenze

Blatt Nr. C 5510/14 ; C 5910/14 Vervielfältigung mit Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes, Vervielfältigungsnummer: 96-3-3, durch Ing. Büro Manns und Partner 56422 Wirges	
Maßstab  0 1 2 3 4 [km]	
 N	
Auftraggeber: Kreisverwaltung des Westerwaldkreises	
Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis	
ÖPNV-Netz-Konzeption Westerwaldkreis	
Anlage 5	Juli 1997
MANN Ingenieure Dr.-Ing. Klaus Manns + Partner Verkehr - Stadt - Umwelt Südstraße 14 - 56422 Wirges Tel: 0 26 02 / 93 63 -0 Fax 0 26 02 / 93 63 30	
	

Primärnetz (Linien 1. Ordnung)

Kursbuchstrecke	Konzessionär	Linienverlauf	Fahrtenzahl (vgl. Anlage 3)		
			gesamt	durchgehend	durchgehend
			1996/97	mittelfristig	langfristig
			WT an ST		
SPNV					
461	DB AG	Au (Sieg) - Limburg	Takt	Takt	Takt
629	DB AG	Siershahn - Limburg	Takt ⁶	Takt	Takt
Regionale Busverkehre nach §6 Abs. 9 NVG					
4235	RMV	Bad Marienberg - Daaden	10/8 ⁵	10/10	Takt
4240	RMV	neu: Montabaur - Langenhahn - Bad Marienberg	10/8 ⁵	10/10	Takt
6105	RMV	Koblenz - Montabaur	36/33	Takt (24/24)	Takt
6116	RMV	Höhr-Grenzhausen - Siershahn - Montabaur	17/11 ⁴	Takt ¹	Takt ¹
6117	RMV	neu: (Montabaur -) Siershahn - Selters - Dierdorf	19/16 ⁵	12/12	Takt
8160	Orthen	Hachenburg - Selters - Dierdorf (- Koblenz)	3/4	8/8 ²	Takt ²
4281a	RMV	neu: Westerburg - Wallmerod - Montabaur	23/24	Takt (12/12) ³	Takt ³
8430	Beul	(Koblenz -) Montabaur - Westerburg - Rennerod - Rehe	16/13	Takt (12/12) ³	Takt ³
8520	Griesar	Wirges - Höhr-Grenzhausen - Koblenz	8/6	Takt ¹	Takt ¹

WT an ST: Werktag an Schultagen

¹ Koordiniertes Angebot der Linien 6116 und 8520

² Anschlüsse in Selters nach Montabaur und in Dierdorf nach Koblenz

³ Anschlüsse in Montabaur an 6105

⁴ Anschlüsse in Höhr-Grenzhausen von und nach Koblenz mit KEVAG 7/7A

⁵ Vereinigung der Linien 4235 und 4240

⁶ Abstimmung des Fahrplanangebotes (Abfahrtszeiten) auf dem Abschnitt Siershahn - Montabaur

Kursbuchstrecke	Begründungen der Regionalen Busverkehre nach §6 Abs. 9
4235 / 4240	<ul style="list-style-type: none"> • Lückenschlußfunktion zwischen Schienen- und regionalem Busnetz • Verknüpfung von zentralen Orten: Verkehrsachse Koblenz (OZ) - Montabaur (MZ) - Bad Marienberg (GZ) - Daaden (GZ) - Betzdorf (MZ) - Siegen (OZ) • Verbindung zwischen zwei Schienenstrecken
6105	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung von zentralen Orten: Oberzentrum und Mittelzentrum (Kreisstadt) • Verbindung zwischen zwei Schienenstrecken
6116	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung von zentralen Orten: Mittelzentren untereinander • Linie im Zuge einer ehemaligen Schienenstrecke
6117	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung von zentralen Orten: Mittelzentren untereinander • Linie im Zuge einer ehemaligen Schienenstrecke
8160	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung von zentralen Orten: Mittelzentrum und Oberzentrum
8430	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung von zentralen Orten: Mittelzentren untereinander • Verbindung zwischen zwei Schienenstrecken
8520	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung von zentralen Orten: Mittelzentrum und Oberzentrum • Linie im Zuge einer ehemaligen Schienenstrecke • Verbindung zwischen zwei Schienenstrecken

Die Aufhebung derzeit bestehender Konzessionsauflagen ist hier nicht berücksichtigt. Die Prüfung der vorgesehenen Regionalen Busverkehre erfolgt durch den SPNV-Zweckverband Nord.

Sekundärnetz (Linien 2. Ordnung)

Kursbuch- strecke	Konzessionär	Linienverlauf	Fahrtenzahl		
			gesamt	durchgehend	durchgehend
			1996/97	mittelfristig	langfristig
			WT an ST		
4014	WB	Burbach - Lippe - Rennerod	4/5	6/6	6/6
4233	RMV	Betzdorf - Hachenburg	6/6	6/6	6/6
4236	RMV	Montabaur - Bad Ems - Nassau	15/17	15/17	15/17
4238	RMV	Montabaur - Laurenburg	13/10	12/12	12/12
4281b	RMV	neu: Westerburg - Meudt - Montabaur	23/24	6/6	6/6
4282	RMV	neu: Limburg - Wallmerod - (Guckheim)	3/3	koordiniert mit 5421	koordiniert mit 5421
4283a	RMV	neu: Hachenburg - Bad Marienberg - Rennerod	30/24	12/12	12/12
4283b	RMV	neu: Hachenburg - Bad Marienberg - Westerburg	30/24	12/12	12/12
4284	RMV	Westerburg - Rennerod	4/5	6/6	6/6
4814	WB	Burbach - Lippe - Bad Marienberg	5/8	6/6	6/6
5353	RKH	Herborn - Rehe	11/11	12/12	12/12
5421	VU	neu: Limburg - Wallmerod - (Bilkheim)	17/15	12/12	12/12
5422	VU	Limburg - Rennerod	3/5	6/6	6/6
6117	RMV	Dierdorf/Selters - Herschbach - Hartenfels	19/16	6/6	6/6
6118	RMV	Höhr-Grenzhausen - Stromberg - Koblenz	17/19	18/18	18/18
6119	RMV	Siershahn - Neuwied - Koblenz	7/6	7/6	SPNV
6120	RMV	Vallendar / Neuhäusel - Hill- scheid - Höhr-Grenzhausen	17/18	18/18	18/18
6125	RMV	Dierdorf / Selters - Ransbach - Siershahn	10/7	12/12	12/12
8261	Becker	Altenkirchen - Hachenburg	10/4	6/6	6/6
8282	Modigell & Scherer	Bad Ems - Arzbach - Neuhäusel - Koblenz	18/19	18/18 ⁷	18/18 ⁷
8381	Müller	Hachenburg - Selters	1/2	3/3	3/3 + B
8390	Rossbach	Montabaur - Nentershausen - Diez - Limburg	8/9	9/9	9/9
8400	WEBA	Marienstatt - Rosenheim - Betzdorf - Scheuerfeld	12/13	12/12	12/12
8401	WEBA	Marienstatt - Rosenheim - Elkenroth - Betzdorf - Scheuerfeld	18/13	12/12	12/12
8403	WEBA	Marienstatt - Hachenburg - Herschbach - Selters	13/14	12/12 ^a	12/12 ^a
8410	MESO	Wissen - Hachenburg	8/9	8/8	8/8
8420	Steger	Rennerod - Limburg	7/5	6/6	6/6
7/7a	KEVAG	Höhr-Grenzhausen - Vallendar	Takt	Takt	Takt

⁷ Anschluß in Neuhäusel an Linie 6105 in Richtung Koblenz und Montabaur

^a Linie verlängert nach Selters, Anschlüsse Richtung Montabaur

Tertiärnetz (Linien 3. Ordnung)

Kursbuch- strecke	Konzessionär	Linienverlauf	Fahrtenzahl					
			gesamt	durchgehend	durchgehend			
			1996/97	mittelfristig	langfristig			
			WT an ST					
VG Bad Marienberg								
4240	RMV	neu: Bad Marienberg - Oberroßbach	10/8	6/6	6/6			
7003 S	RMV	VG Bad Marienberg	32/56	n. B.	n. B.			
7005 S	RMV	Bad Marienberg - Hachenburg	5/9	n. B.	n. B.			
8402	WEBA	Nauroth - Bad Marienberg	4/4	4/4 + B	4/4 + B			
VG Hachenburg								
4219	RMV	Altenkirchen - Mudenbach	5/5	6/6	6/6			
7005 S	RMV	Bad Marienberg - Hachenburg	5/9	n. B.	n. B.			
8380	Müller	Hachenburg - Steinebach - Alpenrod - Hachenburg	3/3	3/3	3/3 + B			
8383	Müller	Hachenburg - Alpenrod - Dreifelden - Hachenburg	4/4	4/4 + B	4/4 + B			
8411	MESO	Hachenburg - Mörsbach - Hbg.	2/2	3/3	3/3 + B			
8412	MESO	Hachenburg - Kroppach - Hbg.	4/4	4/4 + B	4/4 + B			
8413	MESO	Hachenburg - Borod - Hbg.	2/2	3/3	3/3 + B			
8414	MESO	Altenkirchen - Marienstatt	2/2	3/3	3/3 + B			
8415	MESO	Stadtverkehr Hachenburg ⁹	2/2	3/3 + B	3/3 + B			
8416	MESO	Altenkirchen - Kroppach - Luckenbach	2/2	3/3	3/3 + B			

⁹ Anbindung an Primärnetz in Hachenburg, Bahnhof

VG Höhr-Grenzhausen								
7013 S	RMV	VG Höhr-Grenzhausen	7/10	n. B.	n. B.			

VG Montabaur								
4239	RMV	Montabaur - Elgendorf - Montabaur	12	12	12			
7006 S	RMV	VG Montabaur	15/20	n. B.	n. B.			
8072 S	Roßbach	Montabaur / Eppersdorf - Montabaur	1	n. B.	n. B.			
8391	Rosbach	Linie Gelbachtal	4	4 + B	6 + B			
8440	VG Mt.	Montabaur - Boden - Heiligenroth	3/4	B	B			
8441	VG Mt.	Montabaur - Görgeshausen	2/0	B	B			
8442	VG Mt.	Montabaur - Heilberscheid	3/2	B	B			
8443	VG Mt.	Montabaur - Hübingen	3/3	B	B			
8444	VG Mt.	Montabaur - Welschneudorf	3/1	B	B			
8445	VG Mt.	Montabaur - Eschelbach - Horressen	3/1	B	B			
8446	VG Mt.	Montabaur - Kadenbach - Koblenz	1/3	B	B			

VG Ransbach-Baumbach								
7007 S	RMV	VG Ransbach-Baumbach	7/11	n. B.	n. B.			

Tertiärnetz (Linien 3. Ordnung)

Kursbuch- strecke	Konzessionär	Linienverlauf	Fahrtenzahl		
			gesamt	durchgehend	durchgehend
			1996/97	mittelfristig	langfristig
			WT an ST		
VG Rennerod					
7000 S	RMV	VG Rennerod	20/28	n. B.	n. B.
8431 S	Beul	Waldmühlen - Rennerod	3	n. B.	n. B.
8432 S	Beul	Liebenscheid - Neukirchen	10	n. B.	n. B.
8433 S	Beul	Liebenscheid - Zehnhausen	4	n. B.	n. B.
8434 S	Beul	Salzburg - Waiganshain	3	n. B.	n. B.

VG Selters					
7004 S	RMV	VG Selters	13/23	n. B.	n. B.
8061	Zickenheiner	Dierdorf - Marienhausen - Oberdreis - Woldert - Hanroth Dierdorf ¹⁰	2/2	2/2 + B	2/2 + B
8382 S	Müller	Steinen - Selters	3	n. B.	n. B.
8384 S	Müller	Herschbach - Ewighausen	4	n. B.	n. B.
8385 S	Müller	Ewighausen - Maxain	5	n. B.	n. B.
8386 S	Müller	Ewighausen - Wölferlingen	2	n. B.	n. B.
neu: AST	VG Selters		/	n. B.	n. B.

¹⁰ Anschlüsse in Dierdorf nach Selters

VG Wallmerod					
7002 S	RMV	VG Wallmerod	15/26	n. B.	n. B.
8030 S	VU	Obererbach - Hundsangen	7	n. B.	n. B.
8031 S	VU	Weroth - Dreikirchen - Ober- erbach - Steinefrenz - Weroth	5	n. B.	n. B.

VG Westerburg					
7008 S	RMV	VG Westerburg	22/31	n. B.	n. B.

VG Wirges					
6116	RMV	Wirges - Ötzingen - Siershahn - Wirges	3	3	3 + B
7001 S	RMV	VG Wirges	13/27	n. B.	n. B.

Legende:

- S Schülerverkehr
- n. B. nach Bedarf der Schüler
- WT an ST Werktage an Schultagen
- B Bedarfsverkehre

Aufstellung von aus Sicht der Verbandsgemeinden sinnvollen Maßnahmen innerhalb des ÖPNV-Systems des Westerwaldkreises

Die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmenvorschläge und -wünsche bedürfen vor einer Realisierung einer vertieften Einzelfallprüfung unter folgenden Aspekten:

- Auswirkungen auf benachbarte Verbandsgemeinden
- Auswirkungen auf das Gesamtnetz
- Eigenwirtschaftlichkeit bzw. Finanzierung
- Verträglichkeit mit übergeordneten Aspekten (z.B. Taktknoten)
- Koordination mit den Verkehrsangeboten der benachbarten Kreise
- Konzessionsrechtliche Durchsetzungsmöglichkeit

Die ÖPNV-Anbindungen in benachbarte Kreise sind jedoch auch im Zusammenhang mit den Nahverkehrsplänen der jeweiligen Partnerkreise zu betrachten und zu koordinieren.

○ VG Bad Marienberg

Der Rat der Verbandsgemeinde Bad Marienberg hat sich in seiner Sitzung am 12.03.1997 dafür ausgesprochen, daß "der Nahverkehrsplan kein Schubladenplan werden dürfe, sondern es gelte ihn im Interesse der Bevölkerung und der zunehmenden Bedeutung des ÖPNV schrittweise zu realisieren". Die Verbandsgemeinde Bad Marienberg setzt folgende Schwerpunkte in der Umsetzung des Nahverkehrsplanes:

- Realisierung des aufgezeigten Primärnetzes; die ÖPNV-Angebote "müssen jedoch in Abstimmungsgesprächen zwischen dem Westerwaldkreis, dem Planungsbüro, den jeweiligen Nachbar-Verbandsgemeinden und -Kreisen sowie den verschiedenen ÖPNV-Anbietern unbedingt koordiniert werden, um die Fahrpläne zu aktualisieren und im ÖPNV selbst als auch auf den SPNV anzupassen".
- schrittweise Umsetzung des Sekundär- und Tertiärnetzes unter einer Einbeziehung der jeweiligen Verbandsgemeinden und Ortsgemeinden
- günstige Anbindungen an die Nachbarkreise, insbesondere die Landkreise Altenkirchen, Siegen, Lahn-Dill und Limburg-Weilburg müssen gewährleistet sein
- Sicherstellung der Anbindung an den Kreis Altenkirchen-Ost (Daaden - Betzdorf)
- schnelle Erreichbarkeit des Mittelzentrums Montabaur und des Oberzentrums Koblenz
- der Anschluß der Ortsgemeinden Hof und Nisterau an Bad Marienberg muß trotz der Abänderung der Buslinie Montabaur - Bad Marienberg - Oberroßbach (KBS 4240) in die Linie Montabaur - Bad Marienberg - Daaden gewährleistet bleiben

- die verstärkte Verkehrsnachfrage in Richtung Hachenburg und aus dem nördlichsten Bereich der VG in Richtung Betzdorf sollten der Bedienungshäufigkeit der Fahrten im Sekundärnetz seinen Niederschlag finden
- im Tertiärnetz ist auf eine bedarfsgerechte Anbindung zu den Gymnasialstandorten Westerburg und besonders nach Marienstatt, hier insbesondere Rückfahrten am Nachmittag, zu achten
- Verknüpfung mit dem SPNV (KBS 461)
- Koordination des Verkehrsangebotes SPNV/ÖPNV, Bahnhof Erbach ist Kreuzungsbahnhof, d.h. gleichzeitig abfahrende Züge in Richtung Altenkirchen und Westerburg
- Erhaltung der einzigen SPNV-Anbindung im Bahnhof Nistertal-Erbach
- Verbesserung des Bahnhofsumfeldes in Nistertal/Erbach; konkrete Planung einer Verknüpfung von SPNV/ÖPNV/IV (Pkw (P + R, K + R), Fahrräder (B + R), Fußgänger, v.a. auch mobilitätsbehinderte Fußgänger) mit geschätzten Gesamtbaukosten von ca. 1,4 Mio. DM
- Koordinierung der Fahrpläne im straßengebundenen ÖPNV und im SPNV mit sicher erreichbaren Anschlußfahrten
- keine Zurückstellung der Umsetzung des Verknüpfungspunktes Langenhahn

Ortsgemeinde Nisterau

- praktische Gestaltung der Fahrpläne; kein "Hochschulstudium im ÖPNV", um einen an den jeweiligen Haltestellen aushängenden Fahrplan interpretieren zu können

Ortsgemeinde Neunkhausen

- bessere ÖPNV-Verbindungen nach Bad Marienberg für Arzt- und Behördenbesuche
- nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot für die Berufspendlerströme, welche vorrangig in Richtung Betzdorf, Daaden, Weitfeld sowie auch in Richtung Bad Marienberg und Hachenburg vorhanden sind

Ortsgemeinde Großseifen

- Erhalt des Bahnhofes Erbach und dessen verbesserte Anbindung an die örtlichen Buslinien hat höchste Priorität
- gute Erreichbarkeit des geplanten ICE-RegioBahnhofes in Montabaur
- zeitlich passend angesetzte Nachmittagsrückfahrten im Schülerverkehr, vor allem aus Koblenz, Westerburg und Marienstatt
- Forderung nach kürzeren Taktzeiten, um den ÖPNV attraktiver zu machen und den Zeitbedarf für Einkäufe und Arztbesuche somit zu reduzieren
- bessere ÖPNV-Verbindungen nach Hof (Einkaufsmöglichkeiten)

Ortsgemeinde Lautzenbrücken

- Verbindungen nach Bad Marienberg, Hachenburg, Westerburg, Montabaur, Betzdorf und zum Gymnasium Marienstatt müssen sichergestellt und zeitlich so eingerichtet sein, daß die Arbeitsplätze und Schulen rechtzeitig zu erreichen sind

Ortsgemeinde Mörlen

- Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen im Schülerverkehr an das Gymnasium in Marienstatt

Ortsgemeinde Unnau

- die derzeitige Bedarfshaltestelle an der Schienenstrecke Altenkirchen - Limburg (KBS 461) Bahnhof Unnau-Korb ist wieder in eine Regalhaltestelle umzufunktionieren
- ÖPNV-Verbindungen zum Bahnhof Nistertal-Erbach sollten auch an Wochenenden von Unnau aus vorgehalten werden
- zusätzliche ÖPNV-Verbindung zur Rückfahrt von Bad Marienberg nach Unnau zwischen 11.00 Uhr und 11.30 Uhr nach Arzt-, Markt- oder Marienbadbesuchen

Ortsgemeinde Langenbach bei Kirburg

- starke Bindungen der Ortsgemeinde nach Daaden, Betzdorf und Siegen
- der Schwerpunkt der ärztlichen Grundversorgung liegt in Daaden, so daß am späten Vormittag Rückfahrmöglichkeiten benötigt werden
- eine geplante Stärkung und Vertaktung der Linie 4235 muß gewährleisten, daß der Haltepunkt Langenbach voll in den Fahrplan integriert wird und der jetzige Zustand einer teilweisen Abkoppelung vermieden wird
- Gewährleistung der ÖPNV-Verbindungen im Schülerverkehr von Langenbach nach Marienstatt

Ortsgemeinde Kirburg

- Sicherstellung der ÖPNV-Verbindung nach Betzdorf
- Ausbau der ÖPNV-Verbindungen nach Bad Marienberg und zum Bahnhof Nistertal-Erbach (zahlreiche Pendler in Richtung Hachenburg/Altenkirchen)
- Gewährleistung von ÖPNV-Verbindungen im Schulverkehr nach Westerburg sowie auch nach Montabaur und Koblenz

Ortsgemeinde Bölsberg

- Forderung nach einer besseren ÖPNV-Anbindung an das ÖPNV-Netz und Erreichbarkeit einer Schienenstrecke mit einem Bahnhof

Ortsgemeinde Hardt

- Forderung nach Kontrolle des derzeitigen ÖPNV hinsichtlich Linienführung und Einhaltung des Fahrplanes; so liegen z.B. beim Ortsbürgermeister Beschwerden über das Verhalten der Linienbetreiber vor, u.a. "einem Fahrgast wurde zugemutet, oberhalb von Unnau auszusteigen, weil der Bus nicht über Hardt fahren würde" sowie Fahrten, die trotz aushängendem Fahrplan, ausfallen würden

Ortsgemeinde Hof

- bessere ÖPNV-Verbindung des Ortes im Schülerverkehr zu den Gymnasien in Marienstatt und Westerburg; Prüfung durch die Verkehrsunternehmen, ob es notwendig ist, daß die Schüler bereits um 06.20 Uhr losfahren, um dann um 07.45 Uhr in Marienstatt oder Westerburg zu sein; bedarfsorientierte Ergänzung von Schülerrückfahrten an Nachmittagen
- bessere ÖPNV-Verbindung zur Kreisstadt Montabaur (zwei Fahrtenpaare werden nicht als ausreichend erachtet)
- bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des Oberzentrums Koblenz, insbesondere für Berufsschüler
- Beibehaltung der derzeitigen Anbindung in Richtung Siegen über Burbach hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit

○ VG Hachenburg

Die Verbandsgemeinde Hachenburg gibt nach Beratung in den zuständigen parlamentarischen Gremien und Anhörung der Ortsgemeinden folgende Stellungnahme ab:

- Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen nach Hachenburg als Dienstleistungsstandort und Sitz der Verbandsgemeindeverwaltung aus vielen Ortsgemeinden
- Umsetzung der Mindestbedienung im ÖPNV mit mindestens drei Fahrtenpaare pro Tag; Ankunft in Hachenburg zeitlich gestaffelt entsprechend der jeweiligen Nutzergruppe (Schüler am Schulzentrum um 07.00 Uhr sowie Einkaufs- und Erledigungsverkehr am Neumarkt um 09.00 Uhr)
- Sicherstellung der Verbindungen in den Landkreis Altenkirchen
- Ausdehnung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) bis Hachenburg als mittelfristiges Ziel
- bessere Abstimmung der Fahrpläne der anderen Verkehrsträger aufeinander; in einem Gebiet mit schwachem ÖPNV-Angebot ist es unerlässlich, daß Anschlußfahrten, vor allem zu den zentralen Orten, erreicht werden
- Verbesserung und Optimierung des ÖPNV unter Beachtung des Konzessionsrechtes in großen Schritten
- Verbesserung des ÖPNV-Netzes in punkto Linienführung und Angebot
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung nach Hachenburg und auch nach Montabaur aus den einzelnen Ortsgemeinden

- Direktanbindung an die Kreisstadt Montabaur;
falls dies nicht möglich, zumindest zeitliche Verknüpfung der Relationen
 - Hachenburg - Herschbach - Selters - Montabaur oder
 - Hachenburg - Langenhahn - Montabaur oder
 - Hachenburg - Westerburg - Montabaur
- Umsetzung von ÖPNV-Anbindungen für die Ortsgemeinde Stein-Wingert sowie die Ortsteile Alpenrod - Hirtscheid und Alpenrod - Dehlingen
- Integration des Stadtbusses in das ÖPNV-System, z.B. Anfahren der Haltestelle Hachenburg, Bahnhof bei Bedarf
- attraktive und verkehrssichere Haltestellen
- Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit des ICE-RegioBahnhofes in Montabaur spätestens mit Aufnahme des Betriebes
- Erschließung der Ausflugsziele Freizeitbad und Landschaftsmuseum in Hachenburg, v.a. an Wochenenden

Ortsgemeinde Alpenrod

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die Ortsteile Dehlingen und Hirtscheid, da hier derzeit außer der Schulbusverbindung keine weitere Anbindung besteht
- Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit zum Bahnhof Nistertal-Erbach, zur Stadt Hachenburg sowie zur Kreisstadt Montabaur

Ortsgemeinde Borod

- Verbesserung der ÖPNV-Verbindung nach Hachenburg, damit ein Behördengang zur Verbandsgemeindeverwaltung unter Nutzung des ÖPNV möglich wird

Ortsgemeinde Höchstenbach

- neue Bushaltestellen im Zusammenhang mit der zur Zeit laufenden Ausbauplanung für die Ortsdurchfahrt
- Bushaltestellen einheitlich gestalten
- Erkennbarkeit der Fahrpläne
- zusätzliche Busverbindung in den Vormittagsstunden von Hachenburg nach Höchstenbach

Ortsgemeinde Kundert

- ÖPNV-Anbindung nach Hachenburg mindestens zweimal täglich

Ortsgemeinde Lochem

- ÖPNV-Anschlußfahrten nach Montabaur bzw. zum zukünftigen ICE-RegioBahnhof sollen mit der bestehenden Busverbindung von Lochem nach Hachenburg erreichbar werden

Ortsgemeinde Luckenbach

- neue Bushaltebucht am Bürgerhaus zur Verbesserung der Aus- und Einsteigemöglichkeiten der Kindergartenkinder an der L 281

Ortsgemeinde Marzhausen

- zweite ÖPNV-Verbindung nach Hachenburg mit Ankunft gegen 09.00 Uhr, damit Arzt- und Behördenbesuche sowie Einkäufe erledigt werden können (derzeit lediglich Schulbusverbindung von Loichum um 06.45 Uhr)

Ortsgemeinde Merkelbach

- bessere tägliche Busverbindungen nach Hachenburg, Montabaur und Koblenz
- Verkehrssicherheit der Bushaltestelle an der B 413 durch Bau eines Fahrbahnteilers erhöhen

Ortsgemeinde Nister

- Verbesserung der Anschlußsituation in Hachenburg, Bahnhof; derzeit erreichen die Busverbindungen am frühen Morgen nicht den Zugangschluß Richtung Altenkirchen um 06.53 Uhr bzw. nach Westerburg um 06.56 Uhr
- Aushangfahrplan in der Buswartehalle anbringen

Ortsgemeinde Roßbach

- bessere ÖPNV-Verbindungen zur Kreisstadt Montabaur, nach Koblenz, Altenkirchen und Dierdorf
- Verbesserung des Schülerverkehrs zum Gymnasium nach Marienstatt
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an der bestehenden Haltestelle, z.B. durch Anbringung einer durchgehenden Längsmarkierung

Ortsgemeinde Stein-Wingert

- Anbindung der Ortsgemeinde an das ÖPNV-Netz
- Schüler sollen die Möglichkeit erhalten, alle Schulen im Verbandsgemeindebereich Hachenburg und darüber hinaus besuchen zu können (Erreichbarkeit der Gymnasien in Wissen, Altenkirchen und Marienstatt)
- Realisierung der Mindestbedienung von drei Fahrtenpaaren pro Tag

Ortsgemeinde Streithausen

- ÖPNV-Verbindungen nach Hachenburg, Altenkirchen, Betzdorf, Westerburg, Bad Marienberg, Berufsschulen in Koblenz und Neuwied sowie zur Kreisstadt Montabaur und dem zukünftigen ICE-RegioBahnhof
- zeitliche Erreichbarkeit der bestehenden SPNV-Angebote in Hachenburg Richtung Köln bzw. Frankfurt sowie in Betzdorf in Richtung Siegen und Dortmund

- ÖPNV-Erreichbarkeit der Ziele Krankenhaus, Freizeitbad sowie Landschaftsmuseum in Hachenburg

Ortsgemeinde Wied

- bessere ÖPNV-Verbindungen in Richtung Hachenburg, Montabaur und Koblenz
- ein gemeinsamer und einheitlicher Fahrplankasten für alle Buslinien an der neuen Bushaltestelle

Ortsgemeinde Winkelbach

- Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen zu den zentralen Orten Hachenburg, Altenkirchen, Montabaur sowie Koblenz und Neuwied

Ortsgemeinde Kroppach

- Erweiterung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) bis nach Hachenburg

Ortsgemeinde Atzelgift

- Verbesserung der Erreichbarkeit für ÖPNV-Kunden zur Haltestelle Atzelgift "Abzweigung" an der L 288 und L 281
- ÖPNV-Erreichbarkeit des ICE-RegioBahnhofes in Montabaur

Ortsgemeinde Mündersbach

- Verbesserung der ÖPNV-Verbindung nach Hachenburg, Montabaur sowie Koblenz und Neuwied

Ortsgemeinde Giesenhausen

- Herstellung einer ÖPNV-Anbindung zum Westerwaldkreis; derzeit nur Fahrten in Richtung Altenkirchen möglich

○ VG Höhr-Grenzhausen

- Nutzung der Autobahn für Schnellbus-Verbindungen nach Koblenz und Montabaur
- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete in Höhr-Grenzhausen
- Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke vom Bahnhof Grenzau nach Höhr-Grenzhausen nur in Verbindung mit einem neuen Haltepunkt unterhalb des jetzigen Bahnhofsgeländes, damit der vorhandene Gleiskörper für die Trasse der Ostumgehung Höhr-Grenzhausen und Erschließung eines geplanten Gewerbegebietes in Hillscheid zur Verfügung steht.
- städtebauliches Konzept "Regio-Bahnhof Höhr-Grenzhausen": Verknüpfungspunkt zwischen Straße und Schiene mit Park and Ride-Anlage und Busbahnhof als zentrale Umsteigehaltestelle (Verknüpfung der Kevag mit Regionalbuslinien)
- Einrichtung eines zweiten Haltepunktes, "Schulzentrum"
- Anbindung des Stadtteiles Grenzau, das zur Zeit nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen ist

(Anmerkung des Planers - zwei Möglichkeiten: Durchbindung der RMV-Linie 6120 aus Hillscheid nach Höhr-Grenzhausen und über Burgstraße bzw. Brexbachstraße Richtung Stadtteil Grenzau prüfen oder Linienführung der RMV-Linie 6118 alternierend über Rudolf-Diesel-Straße oder über Burg- bzw. Brexbachstraße zum Bahnhof Grenzau anbieten; Befahrbarkeit der Burgstraße und Brexbachstraße prüfen sowie Gespräche mit der RMV führen, da bei Anschlußsituation in Höhr-Grenzhausen auch andere Buslinien zu beachten sind).

○ VG Montabaur

Der Entwurf zum Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis ist von dem Haupt- und Finanzausschuß des Verbandsgemeinderates Montabaur in seiner Sitzung am 04.02.1997 zustimmend zur Kenntnis geworden. Ziele sind:

- keine Beschneidung des ÖPNV-Konzeptes zum ÖPNV-Ringverkehr "Koblenz - Höhr-Grenzhausen - Ransbach-Baumbach - Siershahn - Wirges - Montabaur - Neuhäusel - Koblenz"; Sicherstellung der Anschlüsse in den Verknüpfungspunkten Montabaur und Siershahn sowie Bedienung dieses Ringverkehrs mit nur einem Verkehrssystem (derzeit Linienbus)

(Anmerkung des Planers: Der gesamte Ringverkehr wird bis zur Wiederaufnahme des SPNV an der Brextalbahn durch Busse übernommen. Danach jedoch wird aufgrund der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes durch den Zweckverband Nord der schienenparallele Busverkehr abgebaut werden, so daß der Abschnitt Koblenz HBF - Höhr-Grenzhausen/Grenzau - Ransbach-Baumbach - Siershahn - Wirges - Montabaur-ICE-Regio-Bahnhof mit dem Verkehrssystem Zug und der Abschnitt Montabaur-ICE-Regio-Bahnhof Neuhäusel - Koblenz Hbf per Linienbus bedient wird.)

- Herstellung einer durch ÖPNV befahrbaren Verbindung auf der Verkehrsrelation Neuhäusel - Simmern - Hillscheid - Höhr-Grenzhausen zur Schließung des ÖPNV-Netzes
- ÖPNV-verträgliche Lösung bei der Anbindung der Augst-Gemeinden infolge Ortsumgehung Neuhäusel, B 49
- Sicherstellen der ÖPNV-Erschließung des Stadtteiles Montabaur - Eschelbach (derzeit durch schienenparallelen Busverkehr bedient)

- Herstellung von ÖPNV-Verknüpfungen an den Haltestellen Montabaur Bahnhof und Montabaur Konrad-Adenauer-Platz
- der AST-Verkehr in der VG Montabaur soll zur Angebotsattraktivierung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit neu überplant werden
- Das AST-Angebot soll erhalten werden, die Öffentlichkeitsarbeit ist zu verstärken, das Bedarfsangebot in die übergeordneten Fahrpläne zu integrieren und besonders zu kennzeichnen;
 - Integration des Fahrplanes der Linie 8440 in Linie 4281
 - Integration der Linie 8441 in Linie 8390
 - Integration der Linie 8442 in Linie 8391
 - Integration der Linie 8443 in Linie 4238
 - Integration der Linie 8444 in Linie 4236
 - Integration der Linie 8445 in Linie 4239
 - Integration der Linie 8446 in Linie 6105
- Freigabe der Montabaurer Höhe (Anstieg B 49 zwischen Montabaur und Neuhäusel) für Linienverkehr
- ÖPNV-gerechte innerörtliche Verkehrsberuhigung, keine Fahrt durch verkehrsberuhigte Zonen, sondern lediglich durch Tempo 30-Zonen (Oberelbert)
- Maßnahmen am Knotenpunkt B 255/L 300 in Boden, falls aufgrund der Sicherstellung von Anschlußbeziehungen in Verknüpfungspunkten notwendig

○ VG Ransbach-Baumbach

Die Zielvorgaben der Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach für den Nahverkehrsplan sind auf einer Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 11.03.1997 erarbeitet worden:

- Reaktivierung und Optimierung des Schienenverkehrs über die Brex-talstrecke, insbesondere mit Direktverbindung nach Koblenz (alternativ die Einrichtung eines Schnellbusses)
- Einrichtung eines "Ringverkehrs" Koblenz - Höhr-Grenzhäusen - Ransbach-Baumbach - Bereich Haiderbach - Bereich Nauort - Bendorf - Koblenz (in beide Richtungen und zum Teil ohne den "Umweg" Neuwied)
- Koordination der notwendigen ÖPNV-Anbindungen aus den nord-westlichen Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde:
 - Anbindung an den Verbandsgemeindesitz Ransbach-Baumbach
 - Anbindung an den Versorgungsschwerpunkt Höhr-Grenzhäusen
 - Anbindung an die Schulstandorte in Höhr-Grenzhäusen und in Bendorf
- Konvertierbarkeit der Tarife innerhalb der angebotenen Stecke
- wenigstens ein- bis zweimal pro Woche eine Busverbindung von den Ortsgemeinden zum Sitz der Verbandsgemeindeverwaltung in Ransbach-Baumbach sowie zur Kreisstadt Montabaur und zurück einrichten, bzw. diese Fahrten mit besseren Anbindungsmöglichkeiten zu weiterführenden Schulen verbinden
- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete innerhalb der VG, insbesondere der Stadt Ransbach-Baumbach
- Einheitliche und aktuelle Namengebung der Haltestellen von allen Verkehrsunternehmen, vor allem in Ransbach-Baumbach

○ VG Rennerod

- Entwicklung einer Verkehrsachse (Siegen/Herborn) - Rennerod - Westerburg - Montabaur - Koblenz und einen damit verbundenen Direktanschluß an den geplanten ICE-Neubaustreckenbahnhof Montabaur
- Integration des geplanten Gewerbegebietes im Bereich des Flughafens Siegerland
- Forderung der Verbandsgemeinde für die Einrichtung einer Schnellbuslinie Siegen - Rennerod - Westerburg - Montabaur - Koblenz (gemeinsamer Antrag der Verbandsgemeinden Rennerod und Westerburg) im Zuge der ÖPNV-Planung für den Westerwaldkreis
- Unterstützung der Bestrebungen den SPNV auf der Schienenstrecke Rennerod - Westerburg zu reaktivieren und ihn in eine kombinierte Bahn-Bus-Linie einzubinden
- dem Wunsch nach einem attraktiven äußeren und inneren Erscheinungsbild der zum Einsatz kommenden ÖPNV-Fahrzeuge, behindertenfreundliche Zugänge und sichere Stellplätze für Rollstühle
- zentraler Umsteigepunkt in Rennerod
- Schienenstrecke Rennerod - Westerburg reaktivieren und zur gegebenen Zeit mit SPNV nutzen
- Vorrang bei der ÖPNV-Planung für die Landkreise als gesetzliche Aufgabenträger des ÖPNV, keine Aushöhlung von Planungen und Maßnahmen durch andere Organisationsebenen
- Förderung der ÖPNV-Anbindung nach Hessen, Kooperation mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund

○ VG Selters

- Forderungen der Verbandsgemeinde:

1. Anschluß im Taktverkehr an das von der Nahverkehrsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald geplant Ringnetz von Buslinien in der Relation Koblenz - Neuhäusel - Montabaur - Wirges - Ransbach-Baumbach - Höhr-Grenzhausen - Sayntal/Bendorf - Koblenz
2. Einführung eines Taktverkehrs auf der bestehenden Verkehrsachse Selters - Dierdorf - Neuwied (Sicherstellung der Anschlußbeziehungen der RMV-Linie 6117 an VRW-Linie 8242 Dierdorf - Neuwied in Dierdorf, Obertor)
3. Schaffung einer Tarifeinheit auf den Strecken zu 1. und 2. (Übergangstarif oder Tarifgemeinschaft)
4. Einführung eines Taktverkehrs auf der Verkehrsachse Selters - Siershahn - Montabaur; im Zusammenhang damit sowie mit dem im Zuge der Schnellbahnplanung im Raume stehenden Haltepunktüberlegungen ist die Wiederaufnahme des SPNV auf der Schienenstrecke Siershahn - Altenkirchen zu prüfen
5. Verwendung des Prinzips differenzierte Bedienungsweisen (z.B. ANDI oder AST) für Gemeinden, die nicht angefahren werden¹, die eine bedarfsgerechte und kostengünstige Bedienung der Haltestellen auf den Hauptachsen sowie der Orte Selters und Herschbach (UWw.) (Einkäufe, Arztbesuche, Behördengänge etc. sicherstellen)

¹ *alle Gemeinden der Verbandsgemeinde Selters an den ÖPNV angebunden*

Der Hauptausschuß und der Wirtschafts- und Verkehrsausschuß der Verbandsgemeinde Selters beschließen in ihrer Sitzung am 23.01.1997 folgende Anregungen in den Nahverkehrsplan einzuarbeiten:

- Die Bemühungen um den Erhalt der Holzbachstrecke (Bahnstrecke Siershahn - Altenkirchen) wird oberste Priorität eingeräumt. Die Verwaltung wird beauftragt, sich mit allen ihr zu Gebote stehenden Möglichkeiten einzusetzen (u.a. laufendes Raumordnungsverfahren Lehm- und Tonabbau in Goddert).
- Beurteilung der einzelnen Netzzuordnungen:

a) Primärnetz

- Verdichtung mit Umsteigen hat Vorrang vor wenigen durchgehenden Fahrtenpaare; Voraussetzung ist aber eine Vertaktung und Einführung von einheitlichen Tarifen
- die Achse Selters - Freilingen - Langenhahn ist dem Primärnetz zuzuordnen
- Sicherstellung der Anbindung an den Kreis Neuwied, vor allem an das Schulzentrum Dierdorf
- Stärkung der Verkehrsachse Selters - Herschbach (UWw.)

b) Sekundärnetz

- Mit Ausnahme der Linie Selters - Freilingen - Langenhahn wird dem im Gutachten zum Sekundärnetz zugeordneten Linien grundsätzlich zugestimmt.

Es wird aber insofern eine Erweiterung gefordert, als

- Weidenhahn,
- Ewighausen
- Quirnbach und
- Maroth

auf direktem Wege an Selters noch angebunden werden sollen.

c) Tertiärnetz

Es wird eine Verdichtung in Form von alternativen Anbindungsformen vorgeschlagen.

- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete in Herschbach (UWw.)
- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete in Selters
- Erweiterung der Anzahl der Haltestellen in Selters zur Verbesserung der Erschließung der Ortsgemeinde (z.Zt. nur eine Bushaltestelle „Markt“)
- Erreichbarkeit des Saynbach-Centers mit ÖPNV vorsehen
- Erreichbarkeit des Krankenhauses mit ÖPNV vorsehen
- Erreichbarkeit der Firma Schütz mit ÖPNV vorsehen (ÖPNV-Werksverkehr, Einführung eines Job-Tickets, Mobilitätsberatung)
- Durchbindung der Schulbuslinien zu den zentralen Haltestellen; Weiterführung von der Grund- und Hauptschule über Krankenhaus zu Selters Markt und Saynbach-Center

- Sicherung der Schulbusverbindungen aus den einzelnen Ortsgemeinden zu den jeweiligen Schulstandorten in Abhängigkeit der bestehenden Nachfrage; zur Zeit vordringlich die Anbindung aus Quirnbach zum Schulzentrum in Höhr-Grenzhausen

(Anmerkungen des Planers:

Tertiärnetz Quirnbach - Schulzentrum Höhr-Grenzhausen

Zur Fahrzeit für die Schulkinder ist generell festzuhalten, daß

- für die Verbindung Quirnbach - Montabaur ca. 25 Minuten und
- für die Verbindung Quirnbach - Höhr-Grenzhausen ca. 35 Minuten

benötigt werden. Zur Anbindung der Schulkinder an das Schulzentrum Höhr-Grenzhausen werden insgesamt drei Möglichkeiten gesehen, die aber in jedem Fall Gesprächs- und Kompromißbereitschaft verschiedener Verkehrsunternehmen nach sich ziehen.

1. Quirnbach - Helferskirchen - Ötzingen - Leuterod - Siershahn, umsteigen am Konrad-Adenauer-Platz zur Weiterfahrt nach Höhr-Grenzhausen;
2. die bestehende Linie 4240, die derzeit von Leuterod aus direkt zum Schulzentrum Montabaur führt, müßte einen Abstecher nach Siershahn machen, damit die Schulkinder auf die Linie 6116 der RMV in Richtung Höhr-Grenzhausen umsteigen können.
3. Quirnbach - Selters - Ransbach-Baumbach, Umsteigen in Richtung Höhr-Grenzhausen; die Linie 6125 der RMV, die teilweise in Selters beginnt bzw. endet, müßte bis nach Quirnbach verlängert werden, in Ransbach-Baumbach bestünde Anschluß an die Linie 6116 der RMV.

4. Direktverbindung Quirnbach - Helferskirchen - Ötzingen - Leuterod - Siershahn - Wirges - Höhr-Grenzhausen; Verlängerung der Linie 8520 des Verkehrsunternehmens Griesar einmal vormittags an Schultagen, Abfahrtszeit in Quirnbach ca. 07.00 Uhr; hier werden aber Abstimmungsgespräche zwischen den Konzessionsträgern Griesar und RMV notwendig.

Sekundärnetz

Für die geforderte Direktanbindung der Ortsgemeinden Weidenhahn, Ewighausen, Quirnbach und Maroth wären folgende Möglichkeiten zu prüfen:

- Quirnbach - Selters; Verlängerung der RMV-Linie 6125, die derzeit teilweise in Selters endet oder beginnt,
- Maroth - Selters, veränderte Linienführung der Linie 8403 des VU, Westerwaldbahn von Hachenburg über Mündersbach, Roßbach nach Maroth und von hier über Freirachdorf und Herschbach nach Selters; die Verlängerung der Linie 8403 von Herschbach nach Selters ist im Nahverkehrsplan bereits vorgesehen. Hier sind Abstimmungsgespräche hinsichtlich Nutzung und Fahrplanzeiten mit den Konzessionären RMV und Orthen notwendig. Auf dem Abschnitt Roßbach - Maroth würde die Linie durch den Landkreis Neuwied über Dierdorf-Elgert fahren; hier wären Abstimmungsgespräche hinsichtlich Nutzung und Fahrplanzeiten mit dem Konzessionär Zickenheiner in Koblenz zu führen.

- Ewighausen - Weidenhahn - Selters; die Ortsgemeinden Ewighausen und Weidenhahn sind über die Schulverkehrslinien 8385 der Firma Auto-Müller in Hachenburg direkt mit Selters verbunden. Allerdings ist die Abfahrtszeit für Nutzergruppen des Dienstleistungsangebotes in Selters um 06.50 in Ewighausen indiskutabel. Weiterhin ist die Ortsgemeinde Weidenhahn um 08.35 Uhr direkt mit Selters über die Linie 8381 der Firma Auto-Müller verbunden.

Hier sollte ein Gespräch mit der Firma Auto-Müller geführt werden, ob eine Stichfahrt nach Ewighausen möglich wäre, so daß aus beiden Ortsgemeinden eine direkte Verbindung nach Selters bestünde, die gegen 09.00 dort ankäme. Die Rückfahrt der Nutzer dieses Angebots könnten über die Schulverkehrslinie 8385 in Selters ab 11.45 Uhr erfolgen. Hierfür wäre statt des bisherigen Einsatzstandortes "Selters - Schule" der Fahrtbeginn an der Haltestelle Selters "Markt" erforderlich.

Die Verbandsgemeinde Selters sollte Überlegungen durchführen, ob eine verbandsgemeindeinterne Buslinie im Tourenbetrieb zweimal wöchentlich alle Ortsgemeinden mit den beiden Dienstleistungsstandorten Herschbach und Selters anbinden (vgl. hierzu Verbandsgemeinde Wirges auf der Linie 6116) kann.)

○ VG Wallmerod

Der für den Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis zuständige Haupt- und Finanzausschuß der Verbandsgemeinde Wallmerod hat sich in der Sitzung vom 03.03.1997 mit dem Entwurf beschäftigt. Der Ausschuß hat folgenden einstimmigen Beschluß gefaßt:

"Den Maßnahmenvorschlägen der Entwurfsplanung wird zugestimmt. Ergänzend hierzu wird gefordert,

- die Ortsgemeinde Wallmerod als Sitz der Verbandsgemeinde in das Primärnetz einzubeziehen,
- in den an der Verkehrsachse Montabaur - Westerburg - Rennerod - Siegen/Herborn liegenden Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Wallmerod Haltepunkte einzurichten,
- verbesserte direkte Verbindungen aus dem südlichen Bereich der Verbandsgemeinde zu den Mittelzentren Montabaur und Westerburg mit der Zielvorgabe einzurichten, das breit gefächerte schulische Angebote dieser Zentren besser nutzen zu können und
- als Alternative zu den angestrebten Direktanbindungen aus dem südlichen Verbandsgebiet nach Montabaur und Westerburg eine verdichtete bzw. verbesserte Abstimmung des Tertiärnetzes über ein Umsteigepunkt Wallmerod zum übergeordneten Verkehrsnetz (Achse Montabaur - Westerburg)

anzustreben.

Dies kommt auch der weitergehenden Zielsetzung entgegen, durch Nebenlinien die Anbindungen der verbandsangehörigen Ortsgemeinden an den Sitz der Verbandsgemeindeverwaltung in Wallmerod zu verbessern".

- Sicherstellung der Anbindungen an das Oberzentrum Limburg, Kooperation mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund
- Die Linien 4282 und 5421 sind zusammenzulegen zu der Linie Limburg - Wallmerod; die Anschlüsse nach Bilkheim und Guckheim erfolgen über das Tertiärnetz
- Aufbau einer VG-internen Achse Meudt - Wallmerod - Hundsangen
- Anbindung an die NBS Köln-Rhein/Main in Montabaur und Limburg-Eschhofen
- Prüfung der Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Wallmerod - Montabaur (Anbindung an ICE-RegioBahnhof Koblenz/Montabaur)
- ÖPNV-Konzeption für die Verbandsgemeinde Wallmerod aufgrund der Dezentralität der wichtigen Einrichtungen:
 - Grund- und Hauptschule Salz
 - weiterführende Schulen in Westerburg bzw. Montabaur
 - Verbandsgemeindeverwaltung in Wallmerod
 - Kindergarten in Niederahr
 - größter Arbeitgeber in Niederahr
 - wichtige Einrichtungen des Dienstleistungssektors in Meudt und Hundsangen
- Aufgrund dieser VG-Strukturen sollten zu Schwachlastzeiten Bedarfsverkehre (vom Standardlinienbus bis zum Taxi) bereitgehalten werden

○ VG Westerburg

- Sicherstellung und Koordination des Verkehrsangebotes und Betriebsablaufes zwischen SPNV und ÖPNV am Verknüpfungspunkt Westerburg, Bahnhof (KBS 461), der auch gleichzeitig Kreuzungsbahnhof für den SPNV ist
- Ausbau der Haltestelle Westerburg, Bahnhof als zentrale Haltestelle in Westerburg, Fußwegeverbindungen zum Stadtzentrum einrichten
- Direkte Linienführung zur Kreisstadt Montabaur zur Verkürzung der Beförderungszeit
- Koordination des vorhandenen Konzessionsrechtes - Linienführungen 4281 und 8430, Ein- und Aussteigeverbote an Linienbushaltestellen aufheben
- Kurzfristiger Ausbau des Verkehrsknotens Langenhahn zum Verknüpfungspunkt (Schnittpunkt zwischen Schiene und mehreren klassifizierten Straßen)
- Anbindung an die NBS Köln-Rhein/Main über die Kursbuchstrecke 461 mit Anschluß in Limburg-Eschhofen
- Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Fahrplangestaltung; die mäandrierende Linie 4281 sollte in Teillinien aufgelöst werden
- Einrichtung einer Schnellbuslinie Siegen/Herborn - Rennerod - Westerburg - Montabaur - Koblenz (gemeinsamer Antrag der VG Westerburg und VG Rennerod)

- kurzfristige Modernisierung der Bahnstrecke Altenkirchen - Westerburg - Limburg²
- Optimierung der Busverbindungen zwischen Selters und Westerburg
- Zustimmung zur Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Rennerod - Westerburg

² *Konzepte und Kosten für solche Maßnahmen sind bereits im sogenannten Gehrman-Gutachten (siehe Literaturverzeichnis), das im Auftrag der zuständigen Ministerien in Hessen und Rheinland-Pfalz erarbeitet wurde, aufgezeigt worden.*

○ VG Wirges

1. Zustimmung des Verbandsgemeinderates vom 18.03.97 zu:

- Koordination der Anschlußbeziehungen v.a. aus Siershahn und Wirges/Dernbach zum Oberzentrum Koblenz in Montabaur (Bahnhof oder Konrad-Adenauer-Platz)
- Koordination des Verkehrs- und Betriebsablaufes am Verknüpfungspunkt Siershahn, Bahnhof
- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete sowie des Gewerbegebietes „Gebücksfeldchen“ (Einkaufszentrum Hüter) in Wirges
- Nutzung des Durchstiches Wirges (L 313) durch den ÖPNV
- ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete in Siershahn
- Integration des Schülerverkehres in den normalen Linienablauf - Fahrt zur Grund- und Regionalschule Wirges über Wirges, Busbahnhof bzw. Stadtplatz; Fahrt zur Grundschule Siershahn durch Neubaugebiet
- Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Fahrplangestaltung - die verbandsgemeindeinterne Linie Wirges - Staudt - Ötzingen - Helferskirchen - Siershahn nach Wirges verlängern und im Fahrplan gesondert darstellen; nicht in Linie 6116 Montabaur - Siershahn - Höhr-Grenzhausen integrieren

2. Besondere Ausweisungen von vorhandenen Anschlußbeziehungen im Fahrplan für

- die Durchbindungen auf der Linie 4281 nach Dernbach "Krankenhaus" und nach Ransbach in die Linie 6116 integrieren und die Anschlußbeziehungen zwischen der Linie 4281 und 6116 im Fahrplan darstellen
- verstärkte Anbindung des Krankenhauses in Dernbach
- keine Überbesetzung von Schulbussen

3. Wunsch nach Maßnahmen im SPNV

- Koordination des Verkehrs- und Betriebsablaufes am Verknüpfungspunkt Siershahn "Bahnhof"; der Verknüpfungspunkt ist entsprechend baulich zu gestalten; die Umgehungsstraße Siershahn (2. Bauabschnitt) ist dabei zu berücksichtigen, mit der Folge, den Bahnhof selbst möglicherweise zu verlegen
- Unterstützung der Bestrebung, die Strecke Altenkirchen - Siershahn - Engers durch Wiederaufnahme des Güterverkehrs zu sichern und zu erhalten mit einer Option zur Wiederaufnahme des SPNV
- Erhalt des SPNV (KBS 629) von Siershahn über Montabaur nach Limburg

4. Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr

- Vergrößerung des Einzugsbereiches von ÖPNV-Haltestellen durch günstige Verkehrsanbindungen

- im Zusammenhang mit Überlegungen über die Einrichtung von Verknüpfungsstellen der Verkehrsträger Schiene/Straße, der Bedeutung der Schienen im Ladungsverkehr sowie des Baus von Umgehungsstraßen wurde mit den Fachbehörden (Kreisverwaltung, Bezirksregierung, Ministerium) die Bedeutung des Bahnhofes Siershahn diskutiert; diese Diskussion ist mit dem Ziel der Realisierung fortzuführen
- Integration der Keramchemie (KCH) als größter Arbeitgeber im Kreisgebiet und als verkehrsintensiver Anlaufpunkt - möglicherweise unter finanzieller Beteiligung (Job-Ticket)
- Einrichtung bzw. Verbesserung der Attraktivität der Haltestellen am Unternehmen Oberlandglas AG, WTW und Einkaufszentrum Hüter in Wirges