

Nahverkehrsplan

des Landkreises Mayen-Koblenz

Fortschreibung 2015

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Lkr. MYK
Auftraggeber	Landkreis Mayen-Koblenz
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Beschluss:	Beschlossen in der Sitzung des Kreistags am 16.11.2015

Inhalt

1	Rahmenvorgaben und Aufgabenstellung	9
1.1	Gesetzliche Grundlagen	9
1.2	Bearbeitungsstruktur.....	12
1.3	Arbeitskreis und Beteiligung.....	15
1.4	Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft.....	16
2	Bestandsaufnahme	17
2.1	Strukturdatenentwicklung.....	17
2.1.1	Einwohnerzahlen und Einwohnerentwicklung	17
2.1.2	Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte	20
2.1.3	Berufspendler	24
2.2	Raumordnung und Verkehrsplanung	27
2.2.1	Zentralörtliche Gliederung	27
2.2.2	Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen	28
2.3	Verkehrsnachfrage	31
2.4	Verkehrsangebot	31
2.5	Tarifstruktur	37
3	Anforderungsprofil	38
3.1	Merkmale der ÖPNV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse.....	39
3.1.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	39
3.1.2	Erreichbarkeit der Zentren	40
3.1.3	Bedienungshäufigkeit	40
3.1.4	Umsteigehäufigkeit	44
3.1.5	Verknüpfungspunkte	44
3.2	Qualitätsstandards und Barrierefreiheit	45
3.2.1	Haltestellenausstattung	46
3.2.2	Fahrzeuge	46
3.2.3	Fahrgastinformation	46
3.2.4	ÖPNV-relevantes Straßennetz	46
3.2.5	Tarif, Vertrieb, Service, Personal	47

3.2.6	Einhaltung von Tariftreue	47
3.3	Einsatz flexibler Bedienungsformen.....	47
3.4	Schülerverkehre	48
3.4.1	Grundsatzbeschluss und Freigestellte Kindergarten- und Schülerverkehre	48
3.4.2	Finanzierung	49
4	Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV-Angebots	51
4.1	Erschließung – Einzugsbereich der Haltestellen	51
4.1.1	Relevante Erschließungslücken Kategorie 1	54
4.1.2	Ausgewählte relevante Erschließungslücken Kategorie 2	55
4.1.3	Anregungen zur Erschließung der Städte und Gemeinden	56
4.2	Relationsbezogene Analyse	57
4.2.1	Erreichbarkeit der Zentren	57
4.2.2	Bedienungshäufigkeit	59
4.2.3	Umsteigehäufigkeit	60
5	Analyse und Maßnahmenentwicklung aufgrund von Prüfaufträgen	62
5.1	Befragung der Gemeinden.....	62
5.2	Übergangstarife zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).....	62
5.3	Wabengrenzen	62
5.4	Gästeticket	62
5.5	Netzplanung und Linienbündelung.....	63

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Aufgabenträgerschaft für die Verkehre	17
Tabelle 2:	Zentrale Orte: Mittelzentren laut Entwurfsfassung des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald 2011	27
Tabelle 3:	Zentrale Orte: Grundzentren laut Entwurfsfassung des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald 2011	28
Tabelle 4:	Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP	39
Tabelle 5:	Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle	40
Tabelle 6:	Definition der maximal zulässigen Beförderungszeit	40
Tabelle 7:	Definition der maximalen Umsteigehäufigkeit	44
Tabelle 8:	Verknüpfungspunkte	45
Tabelle 9:	Erschließungslücken Kategorie 1	54
Tabelle 10:	Erschließungslücken Kategorie 2	55
Tabelle 11:	Anregungen zur Erschließung	56
Tabelle 12:	Ergebnisse der relationsbezogenen Auswertung	60

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bearbeitungsstruktur	12
Abbildung 2: Anzahl der Einwohner je Stadt und Gemeinde im Landkreis Mayen-Koblenz	18
Abbildung 3: Einwohnerdichte je Stadt und Gemeinde im Landkreis Mayen-Koblenz	19
Abbildung 4: Darstellung der Schulstandorte nach Typ und Anzahl	21
Abbildung 5: Schülerströme klassifiziert nach Anzahl der Schüler vom Wohnort zur Schule	22
Abbildung 6: Entwicklung der Schülerzahlen in Rheinland-Pfalz nach Schulart in der Sekundarstufe I	23
Abbildung 7: Einpendler und Auspendler im Landkreis Mayen-Koblenz auf Gemeindeebene	25
Abbildung 8: Pendlerströme vom Wohnort zum Arbeitsort	26
Abbildung 9: Relationskategorien im Landkreis Mayen-Koblenz (alle Relationen abgebildet, auch die von Orten mit <250 EW)	30
Abbildung 10: Ausschnitt Funktionales Radwegenetz.	34
Abbildung 11: Ausschnitt Funktionales Straßennetz.	35
Abbildung 12: Park & Ride Plätze im Landkreis Mayen-Koblenz	36
Abbildung 13: Tarifwaben des VRM, Ausschnitt Landkreis Mayen-Koblenz	37
Abbildung 14: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten nach Verkehrszwecken	41
Abbildung 15: Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage	42
Abbildung 16: „Basis-Niveau“ = Mindestfahrtenangebot auf den verschiedenen Relationskategorien je Zeitscheibe	43
Abbildung 17: Übersicht Analyse der Einzugsbereiche	53
Abbildung 18: Erreichbarkeit der Mittelzentren an einem Werktag	58
Abbildung 19: Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Ober- und der Mittelzentren an einem Werktag	61
Abbildung 20: Netzplan	64

1 Rahmenvorgaben und Aufgabenstellung

Der bisher gültige Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Mayen-Koblenz wurde im Jahr 1996 verabschiedet. Aus folgenden Gründen ist eine Fortschreibung unerlässlich:

- Das Landesgesetz über den öffentlichen Nahverkehr (NVG) hat sich durch Novellierungen verändert.
- 2002 startete die Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH.
- Die Rechtslage, die durch die EU-Verordnungen (insbesondere durch die EU VO1370/2007 vorgegeben wird, hat sich verändert.
- Das novellierte PBefG zur Anpassung des nationalen Rechts ist am 01.01.2013 in Kraft getreten.
- Die Schulstrukturreform hat neue Anforderungen an den Schülerverkehr bedingt.
- Der demografische Wandel schafft neue Bedingungen für die Anforderungen an den ÖPNV, beeinflusst jedoch auch die Nachfrage.
- Neues Gewicht des NVP, da er als Grundlage bei Entscheidungen zur Genehmigung von Linienkonzessionen (Genehmigungsbehörde Landesbetrieb Mobilität (LBM)), sowie bei notwendigen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen dient.

Der Nahverkehrsplan beinhaltet eine zielgerichtete Untersuchung des ÖPNV, die entsprechend dem Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz (§ 2) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellt. Das bedeutet, den Nahverkehr angepasst an die Einwohnerdichten in den jeweiligen Bereichen des Landkreises zu gestalten und dabei die finanziellen Möglichkeiten des Landkreises zu berücksichtigen.

Mit der Erstellung des Nahverkehrsplanes werden die politischen Zielsetzungen des Aufgabenträgers Landkreis Mayen-Koblenz aktualisiert. Es ist ein Handlungsinstrument für die Gremien und die Verwaltung, mit dem in Zukunft die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Aufgabe der Daseinsvorsorge mit den gewünschten Standards gewährleistet werden kann.

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG regelt grundsätzliche Rechte und Pflichten in Bezug auf die Konzessionierung von Linienverkehren. Es bildet damit die bundesrechtliche Grundlage für alle Busverkehre in Deutschland.

Zum 1. Januar 2013 wurde es grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

- Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedien-
nung zuständig und definiert hierfür „Anforderungen an Umfang und Qualität des
Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittel-
übergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahver-
kehrsplan“ (§ 8 Abs. 3 S. 1, 2 PBefG).

- Barrierefreiheit:

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt, hier werden weitrei-
chende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch einge-
schränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentli-
chen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit
zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan
Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden
Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8
Abs. 3 S. 3, 4 PBefG).

- Beteiligungen:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer früh-
zeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 S. 6 PBefG). Dies wurde bei der Fortschreibung da-
hingehend berücksichtigt, dass Verkehrsunternehmen in Informationsveranstaltun-
gen eingebunden wurden.

Darüber hinaus sind nach § 8 Abs. 3 S. 6 PBefG „soweit vorhanden (...) Behinder-
tenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder senso-
risch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen
sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ Dies wird im Zuge
des Beteiligungsverfahrens nach der Entwurfserstellung berücksichtigt.

- Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans:

Der Nahverkehrsplan wurde in seiner Funktion gestärkt. In § 8 Abs. 3a PBefG wird
die erforderliche Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren
festgelegt: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach die-
sem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrs-
gestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegen-
den Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen“.

Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten
Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde
bisher eine „Kann-Bestimmung“ war. Ergänzt wird dies durch § 13: „Werden im öf-
fentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum
Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist
die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedie-
nung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans
im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“ (§ 13 Abs. 2a PBefG)

Hierdurch wird jedoch auch deutlich, dass sich der Nahverkehrsplan in seiner rechtlichen Wirksamkeit ausschließlich auf die Vergabe und damit letztlich auf die Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen beschränkt. Alle übrigen Festlegungen (z.B. Haltestellenausbau, straßenbauliche Maßnahmen für den ÖPNV) sind zwar sinnvoller Bestandteil des Nahverkehrsplans im Sinne eines gut funktionierenden ÖPNV, wirken jedoch nicht direkt bindend.

Auszüge aus dem Personenbeförderungsgesetz siehe Anlage 1.1

Nahverkehrsgesetz Rheinland Pfalz

Das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) Rheinland-Pfalz regelt grundsätzlich Zuständigkeiten und Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Schiene und Bus) in Rheinland-Pfalz.

In allen Bereichen des Landes ist eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherzustellen. Für dünn besiedelte Räume ist eine Grundversorgung zu gewährleisten (§ 2 Abs. 1 NVG). In verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen alternative Bedienungsformen genutzt werden. (§ 3 Abs. 5 NVG).

Den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den ÖPNV insbesondere auf der Straße obliegt die Planung, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV nach den Zielvorgaben des Gesetzes (§§ 4, 5 NVG). Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind die beiden Zweckverbände des Schienenpersonennahverkehrs Nord und Süd. Die Zweckverbände können im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern auch die Gestaltung regionaler Busverkehre übernehmen, „soweit diese Verkehre eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen“ (§ 6 NVG).

Die Verkehrsunternehmer sollen die Aufgabenträger bei der Planung und Gestaltung des ÖPNV unterstützen (§ 7 NVG).

§ 8 NVG besagt: „Jeder Aufgabenträger (...) soll einen Nahverkehrsplan aufstellen. Bei Verkehrsverbänden und sonstigen Verkehrskooperationen zwischen mehreren Aufgabenträgern soll ein gemeinsamer Nahverkehrsplan aufgestellt werden. Im Nahverkehrsplan sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. (...)“. In Absatz 3 wird das Zusammenwirken der Beteiligten beschrieben: „Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den zuständigen regionalen Planungsgemeinschaften aufzustellen“. Alle übrigen Gebietskörperschaften, Behörden und sonstige zu Beteteiligende sollen beratend mitwirken.

Auszüge aus dem Nahverkehrsgesetz siehe Anlage 1.2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates

Die EG VO 1370/2007 hat Rechtsgültigkeit seit Dezember 2009. Sie definiert vergabe- und beihilferechtliche Vorgaben für den öffentlichen Personennahverkehr in allen EU-Staaten. Verschärft wurden insbesondere die Nachweiskriterien für Zuzahlungen der öffentlichen Hand an die Verkehrsunternehmen.

Zweck der VO 1370/2007 ist, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörde (Aufgabenträger) ergreifen kann, um eine Verkehrsbedienung sicherzustellen. Die Verordnung legt die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern von Verkehrsdiensten Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte gewähren können, wenn im Gegenzug sogenannte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllt werden. Hierbei handelt es sich um Kompensationsleistungen für die Erfüllung von Anforderungen der zuständigen Behörden an die Betreiber im Interesse des Gemeinwohls.

Im Anhang sind Auszüge aus dem Gesetzestext beigefügt (siehe Anlage 1.3).

1.2 Bearbeitungsstruktur

In Abbildung 1 wird die Bearbeitungsstruktur dargestellt, deren einzelne Punkte im Folgenden kurz erläutert werden.

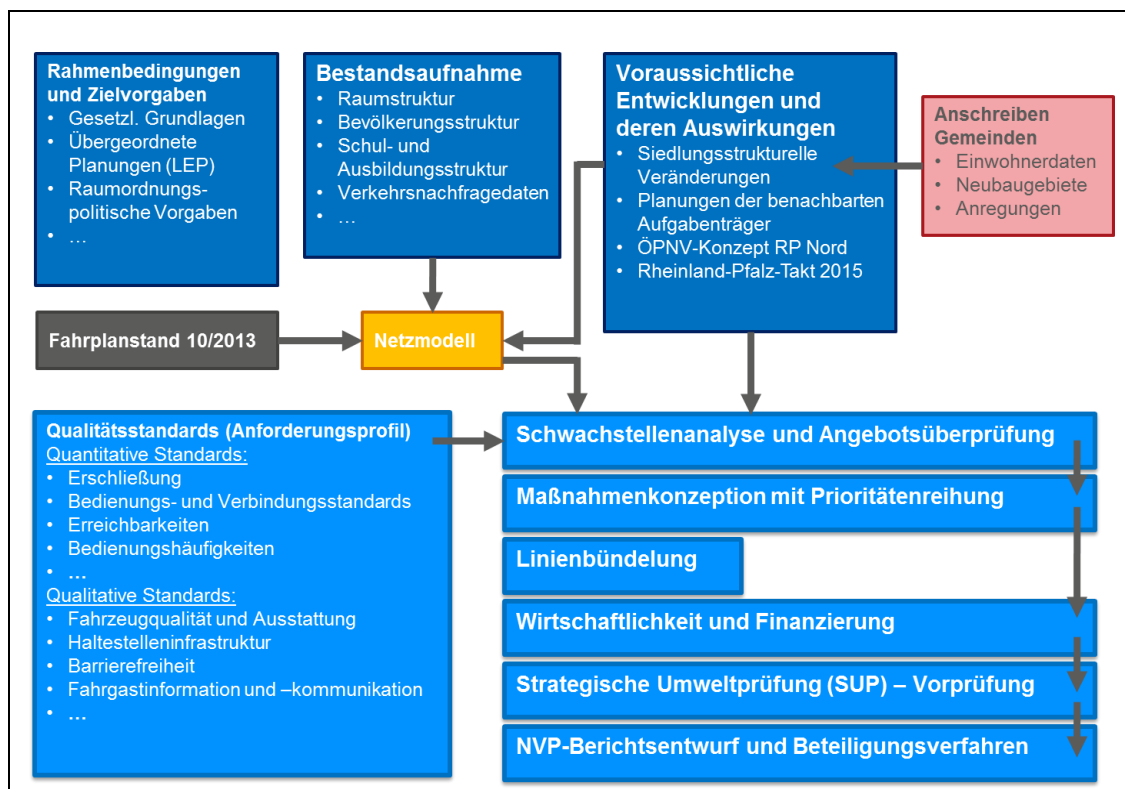


Abbildung 1: Bearbeitungsstruktur

Die **Bestandsaufnahme** dient insbesondere der Erfassung

- ▶ der Raumstruktur und der Strukturdaten
- ▶ des vorhandenen Verkehrsangebots im ÖPNV und Motorisierten Individualverkehr (MIV)
- ▶ der Nachfrage und Nachfragepotenziale im ÖPNV und MIV.

Im Hinblick auf die EU VO 1370/2007 und das novellierte PBefG (2013) ist insbesondere ein klar definiertes **Anforderungsprofil** sowohl für die Vergabe eigenwirtschaftlicher Verkehre als auch für die Vorbereitung möglicher Ausschreibungen von Dienstleistungsverträgen von Bedeutung. Das Anforderungsprofil für die Qualität des ÖPNV dient nicht nur als Grundlage für die Bewertung des bestehenden Angebots, sondern auch als Vorgabe für die weitere Entwicklung des ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans. Alle zukünftigen Maßnahmen sollen sich nach diesem Anforderungsprofil ausrichten, unabhängig von den konkreten, in dieser Fortschreibung vorgeschlagenen Maßnahmen. Dies betrifft insbesondere auch die Ausarbeitung von Detailplanungen, die im Nahverkehrsplan in seiner Eigenschaft als Rahmenplan nicht geleistet werden können.

Das Anforderungsprofil wurde entsprechend der Strukturen des Landkreises aufgestellt, wobei die Anforderungen aus dem vorherigen Nahverkehrsplan in die Überlegungen mit eingeflossen sind. Die Fahrgastpotenziale aus der Gesamtverkehrsnachfrage wurden vorwiegend auf Basis vorliegender aktualisierter Pendlerzahlen (Berufspendler und Schüler) abgeschätzt und im Einzelfall über Strukturdaten und raumspezifische Mobilitätskennziffern ergänzt. Mit der Festlegung der Mindestanforderungen durch den Arbeitskreis und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse und Definition von Maßnahmen festgelegt. Das Anforderungsprofil wird vor der Schwachstellenanalyse festgelegt und dient als Basis, um den aktuellen Erfüllungsgrad der Anforderungen zu ermitteln.

Für die Verbundgebiete des Verkehrsverbundes Region Trier (VRT) und des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) wird ein gemeinsames Vorgehen zur Ordnung der Busverkehre im Rahmen des Projektes "**ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord**" erarbeitet.¹ Dabei bildet das bereits beschlossene und in der Umsetzung befindliche Projekt Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (RPT 2015) eine wesentliche Grundlage für das ÖPNV-Konzept.

Die Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord erfolgte parallel zur Erstellung des vorliegenden NVP. Die beiden Konzepte sollten nicht im Widerspruch zueinander stehen. Aufgrund der thematischen Überlagerung, insbesondere hinsichtlich der Planung und der zukünftigen Ausrichtung des ÖPNV, sollte insbesondere gewährleistet sein, dass das "ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord" im Landkreis Mayen-Koblenz das festgelegte Anforderungsprofil und die geforderten Qualitätskriterien erfüllt.

¹ Quelle: <http://isim.rlp.de/verkehr/bus-bahn/oePNV-konzept-nord/> (letzter Zugriff 16.06.2014)

Die Abstimmung erfolgte in den Arbeitskreisen.

Zu den Maßnahmen im Zuge des **Rheinland-Pfalz-Taktes 2015** gehören folgende Punkte:

- Es sollen höhere Geschwindigkeiten auf der Eisenbahnstrecke zwischen Andernach und Mayen-Ost ermöglicht werden.
- Die fahrbare Geschwindigkeit wird in einigen Abschnitten auf 100 km/h erhöht. Die somit gewonnene Fahrtzeitverkürzung hat verbesserte Anschlüsse an die Zugverbindungen der Rheinschiene zum Ziel. Verschiedene Eisenbahnüberführungen und Bahnübergänge werden zusammen mit der Leit- und Sicherungstechnik an die erhöhte Geschwindigkeit angepasst.
- Ziel des Projektes ist, die Pellenz–Eifel–Bahn von Mayen-Ost bis Koblenz Hauptbahnhof direkt zu verbinden und dort mit der Regionalbahn auf der Lahnstrecke zu einem durchgehenden Stadtexpress (SE) zu verknüpfen. Dadurch erhalten sowohl die Pellenz-Eifel, als auch die Lahnstrecke einen direkten Zugang zum neuen Haltepunkt Koblenz–Stadtmitte.
- In der Relation Koblenz - Andernach entstehen somit gemeinsam mit der Mittelrheinbahn und ergänzt durch das Regionalexpresszugpaar Richtung Köln drei Mal stündlich Fahrtmöglichkeiten.

In der **Schwachstellenanalyse** wurde das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards erfüllt werden. Die ermittelten Schwachstellen werden dargelegt und dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

Die **Maßnahmenkonzeption** wurde in enger Abstimmung mit dem gleichzeitig in Bearbeitung stehenden ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord erarbeitet. Bei der noch zu erstellenden Feinplanung zur Umsetzung ist das Anforderungsprofil des vorliegenden Nahverkehrsplans zu Grunde zu legen. Ziel des Landkreises ist es, ein wirtschaftliches Angebot sicherzustellen.

Ein **Linienbündelungskonzept** wurde bereits parallel zur Aufstellung des NVP erarbeitet und am 24.06.2013 im Kreistag beschlossen.

Nach § 9 PBefG kann „die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden“. Das novellierte PBefG weist in mehreren Abschnitten auf die Möglichkeiten von Teilnetzbildungen und Linienbündelung hin (z.B. § 8a PBefG). Ein Ziel ist es, zusammengehörige Linien auch mit besseren und schlechteren Ertragslagen zusammenzufassen, um einen Querausgleich zu erreichen. Die Bildung von Linienbündeln soll zunächst zur Harmonisierung der Linienverkehrsgenehmigungen dienen. Das bedeutet, dass die Genehmigungslaufzeiten auf einheitliche Enddaten befristet werden, um in der Folge die Linien gebündelt vergeben zu können. Die Linienbündelung hilft

dem Aufgabenträger bei dem Ziel, ÖPNV-Angebote mit möglichst geringem Defizit ausgleich zu erwirken und gleichzeitig den Netzcharakter zu stärken.

Die inzwischen neu konzipierte Linie 355 wird im Bündel Maifeld ergänzt.

Die strategische Umweltprüfung (SUP) ist im Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/42 geregelt und bildet eine Erweiterung des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Die SUP ist demnach ein integrativer Bestandteil von öffentlichen Verfahren zur Aufstellung und Änderung von bestimmten Plänen und Programmen. Ziel der SUP ist es, auch für die planerische Entscheidungsebene durch eine frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufzuzeigen.

Voraussetzung für die Durchführung einer SUP im Rahmen des Nahverkehrsplans ist jedoch, dass der Nahverkehrsplan für die jeweiligen Maßnahmen als „Rahmen setzend“ im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG anzusehen ist. Eine Rahmensetzung ist jedoch nur auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gegeben, denn nur hier entfaltet der Nahverkehrsplan eine unmittelbare Bindungswirkung. Dementsprechend ist eine SUP nur für solche Maßnahmen durchzuführen, die unter den Anwendungsbereich des PBefG fallen.

Weder die Rahmenvorgaben im Anforderungsprofil noch die Maßnahmen sind SUP-pflichtig. Die entsprechende Prüfung ist in Anhang Anlage 6 dokumentiert.

1.3 Arbeitskreis und Beteiligung

Arbeitskreis:

Im Zuge der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurde ein Arbeitskreis eingerichtet, der sich wie folgt zusammensetzte:

- Landkreis Mayen-Koblenz als Aufgabenträger des ÖPNV
- Ausschuss für Umwelt, Klima und Verkehr
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr RLP Nord
- Planungsbüro PTV Transport Consult GmbH

Folgende Sitzungen des Arbeitskreises fanden statt:

14.01.2014 (Schwerpunktthema Anforderungsprofil und Methodik)

12.03.2014 (Schwerpunktthema Schwachstellenanalyse)

08.07.2014 (Schwerpunktt Themen Vorstellung des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord und Gästeticket)

27.10.2014 (Schwerpunktt Thema Berichtsentwurf Nahverkehrsplan)

Beteiligung:

Städte und Gemeinden: Die Kommunen wurden im Laufe des Verfahrens zu mehreren Zeitpunkten schriftlich beteiligt. Zu Beginn der Bearbeitung wurden sie schriftlich um Anregungen sowie um Angaben zu Einwohnerzahlen und Neubaugebieten gebeten. Nach der Schwachstellenanalyse wurden die Kommunen zu möglichen Erschließungslücken befragt. Die Rückmeldungen wurden jeweils bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Verkehrsunternehmen: Alle im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen wurden am 15.07.2014 und am 04.03.2015 zu Terminen eingeladen und über den Stand der Bearbeitung informiert. Anregungen der Verkehrsunternehmen wurden aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Formale Anhörung: Im Zuge der formalen Anhörung wurde der Berichtsentwurf des Nahverkehrsplans den folgenden Institutionen und Gebietskörperschaften zur Verfügung gestellt:

- Verbandsgemeinden und verbandsfreie Städte im Landkreis
- Benachbarte Aufgabenträger (Stadt Koblenz und Landkreise)
- Verkehrsunternehmen im Landkreis und Verkehrsverbund
- Benachbarte Verkehrsverbände
- Zuständige staatliche Institutionen
- Verbände der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste sowie Fahrgast-, Umwelt- und Verkehrsverbände
- Weitere Einrichtungen aus Gesellschaft, Wirtschaft und Verkehr
- Betroffene Fachabteilungen und Gremien der Kreisverwaltung

1.4 Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft

Aufgrund der im Nahverkehrsgesetz beschriebenen Aufteilung der Aufgabenträgerschaft zwischen den lokalen Aufgabenträgern und dem ZSPNV-Nord, ergibt sich folgende Abgrenzung der Verkehre:

Linien	Aufgabenträgerschaft	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan
Schienenverkehre (Nahverkehr) (RE, RB)	Zweckverband SPNV-Nord	Übergeordnete Planungen, Vorgaben werden in den lokalen NVP übernommen
RegioLinien (Linien 350, 610, 620)	Die Einrichtung von RegioLinien erfolgt im Einvernehmen zwischen ZSPNV-Nord und den lokalen Aufgabenträgern.	RegioLinien werden in die Analyse und Maßnahmendefinition einbezogen.
Lokaler Busverkehr (Stadtverkehre, Binnenverkehre der Kreise, kreisübergreifende Busverkehre)	Der Landkreis ist Aufgabenträger für diese Verkehre.	Nahverkehrsplan ist zuständig.

Tabelle 1: Aufgabenträgerschaft für die Verkehre

2 Bestandsaufnahme

2.1 Strukturdatenentwicklung

2.1.1 Einwohnerzahlen und Einwohnerentwicklung

Zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurden auf Gemeindeebene Einwohnerdaten² sowie Bevölkerungszahlen nach Altersjahren³ mit dem Stand 2012 des Statistischen Landesamtes Rheinland Pfalz aufgenommen.

Im Verdichtungsraum um Koblenz zeigen sich Gemeinden und Städte mit hoher Einwohnerzahl. Im übrigen Kreisgebiet weisen nur noch der Bereich um Mayen, Mendig und Polch größere Orte auf (siehe Abbildung 2).

Bezogen auf die jeweilige Fläche der Städte und Gemeinden zeigt sich ein ähnliches Bild der Verteilung (Abbildung 3). Während sich im Umland von Koblenz, Andernach und in den rechtsrheinischen Gebieten eine Verdichtung abzeichnet, ist die Einwohnerdichte nach Süden hin und vor allem im Gebiet der Vordereifel deutlich geringer.

² Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, 2012, Statistische Berichte: Bevölkerung der Gemeinden am 30. Juni 2012, <http://www.statistik.rlp.de/veroeffentlichungen/statistische-berichte>

³ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, Bevölkerung nach Altersjahren in ausgewählten Gebieten Rheinland Pfalz zum 31.12.2012, www.statistik.rlp.de

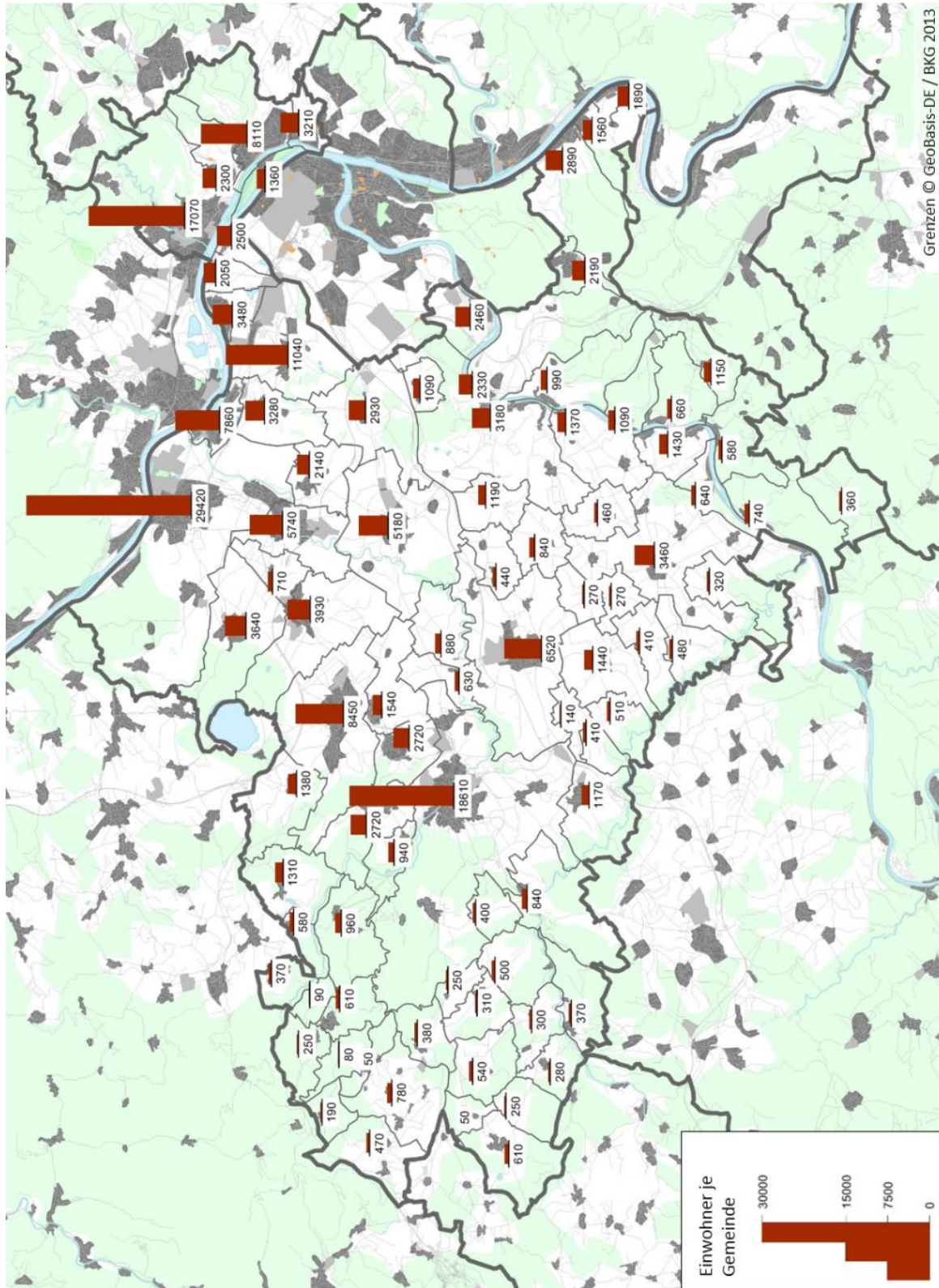
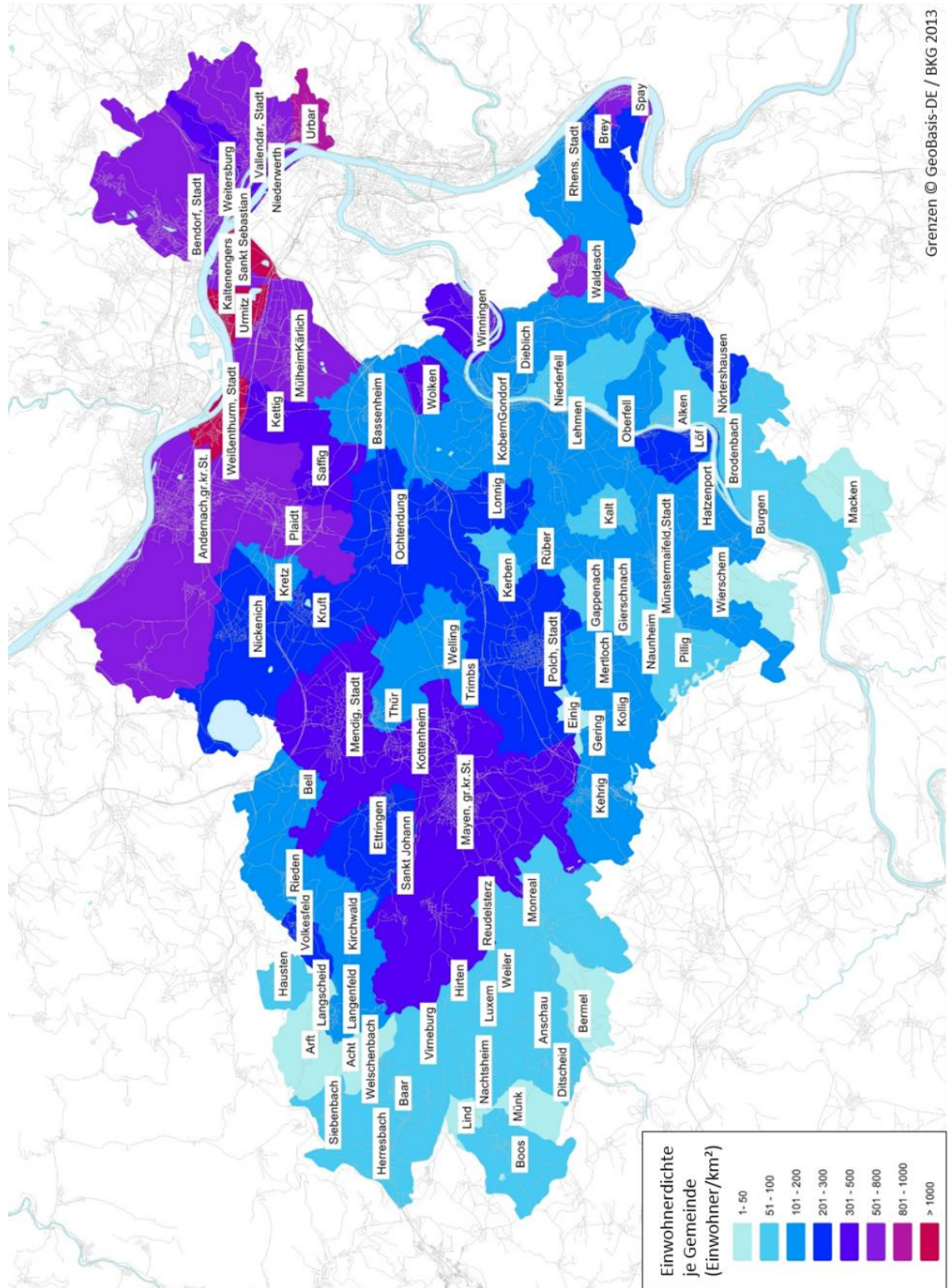


Abbildung 2: Anzahl der Einwohner je Stadt und Gemeinde im Landkreis Mayen-Koblenz

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz



Grenzen © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 3: Einwohnerdichte je Stadt und Gemeinde im Landkreis Mayen-Koblenz

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

2.1.2 Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte

Die Standorte der Schultypen werden für das Jahr 2014 in Abbildung 4 dargestellt. Grundschulen sind flächendeckend vorhanden, mit Ausnahme der sehr schwach besiedelten Räume. Hier ist eine umfangreichere Schülerbeförderung auch für Grundschüler notwendig. Alle übrigen Schularten sind nur in den größeren Städten und Gemeinden vorhanden und bedingen teilweise weite Zugangswege für die Schüler.

Neben der absoluten Abnahme der Schülerzahlen in den kommenden Jahren spielt die Entwicklung der Schullandschaft und der Schulstandorte eine entscheidende Rolle in der Schülerbeförderung. So wird die Vielfalt der Schultypen und die damit verbundene individuelle Wahl der Schule zu längeren und unterschiedlichen Schulwegen führen, welche eine Bündelung der Schülerströme zunehmend erschwert. Dies sind Folgen der Schulstruktureform, deren Auswirkungen im Folgenden beschrieben werden.

Die Wege der Schüler sind in Abbildung 5 auf Grundlage der Wohn- und Schulorte der Schüler im Landkreis Mayen-Koblenz dargestellt. Der Abbildung liegen Schülerdaten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz für das Schuljahr 2011/2012 zu Grunde, sie beziehen sich auf die Schulstandorte im Landkreis. Daher sind Schülerströme nach Koblenz und in andere Gemeinden außerhalb des Landkreises nicht dargestellt.

Es zeigt sich, dass eine Vielzahl von Verbindungen mit unter 60 Schülern am Tag bestehen und dass teilweise weite Wege in Kauf genommen werden. Starke Ströme finden sich zwischen einwohnerstarken Orten und Städte mit weiterführenden Schulen (siehe Abbildung 4). Starke Ströme zu Schulen im Landkreis verlaufen über die Landkreisgrenze zwischen Neuwied und Bendorf sowie zwischen Vallendar und dem Großraum Hör-Grenzhausen und Ransbach-Baumbach. Die Stärke der Ströme ist der gebündelten Darstellung vieler kleinerer Ströme geschuldet.

Mayen besitzt aufgrund des breiten Angebotes an Schulformen und einem Einzugsgebiet mit eher dezentral verteilten Orten eine Vielzahl an kleineren Strömen. Die stärksten Ströme innerhalb des Landkreises sind mit 201 bis 300 Schülern zwischen Polch und Münstermaifeld sowie zwischen Plaidt und Andernach zu identifizieren. Bezüglich der Relation Polch – Münstermaifeld besteht eine stärkere Nachfrage von Polch zum Schulstandort Münstermaifeld als umgekehrt. Andernach deckt ein breiteres Spektrum an Schulformen ab und weist damit auch einen großen Einzugsbereich mit starken Strömen auf. Trotzdem sind die Schülerströme zwischen Plaidt und Andernach in der Klassifizierung gleichwertig hoch.

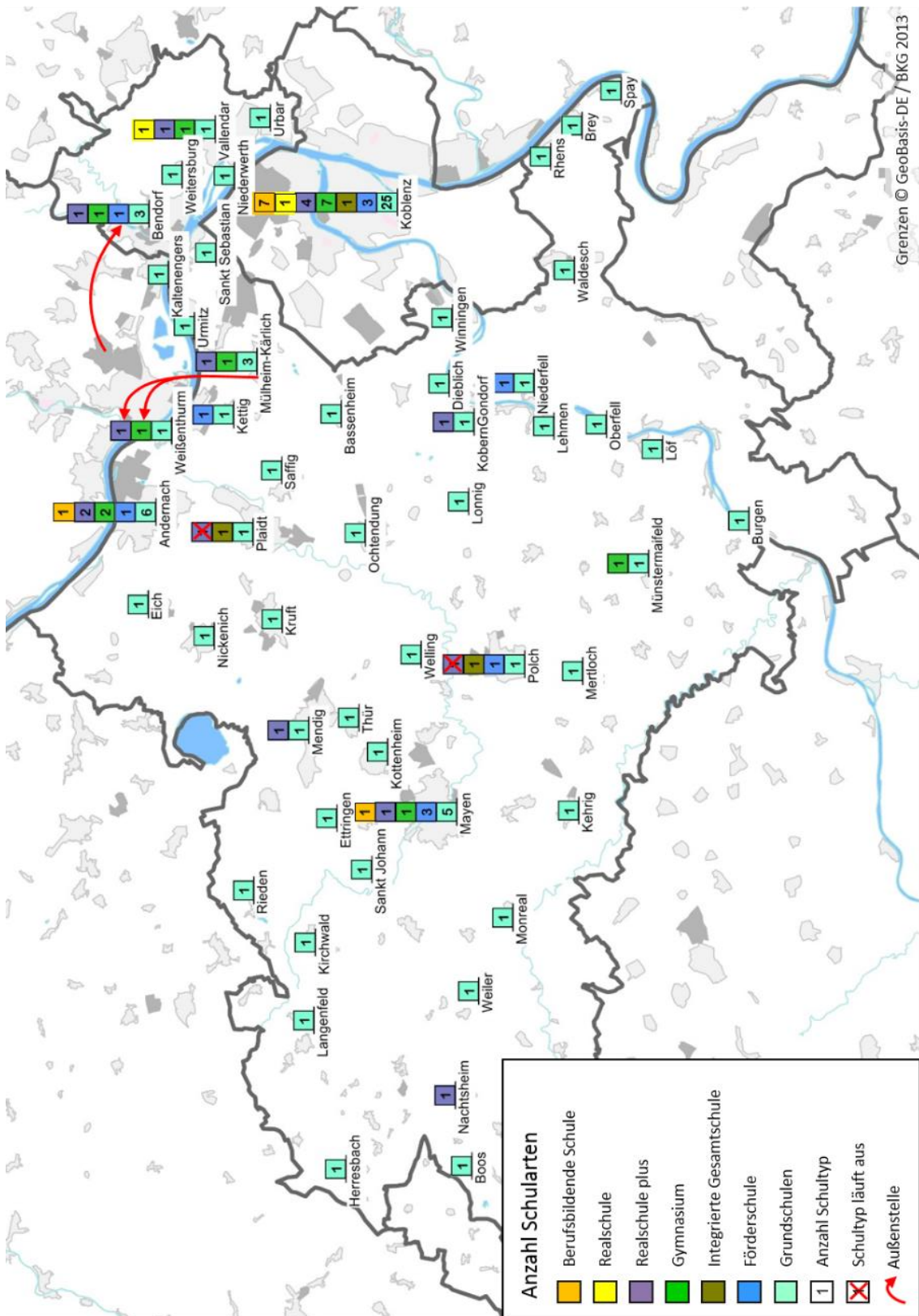


Abbildung 4: Darstellung der Schulstandorte nach Typ und Anzahl

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

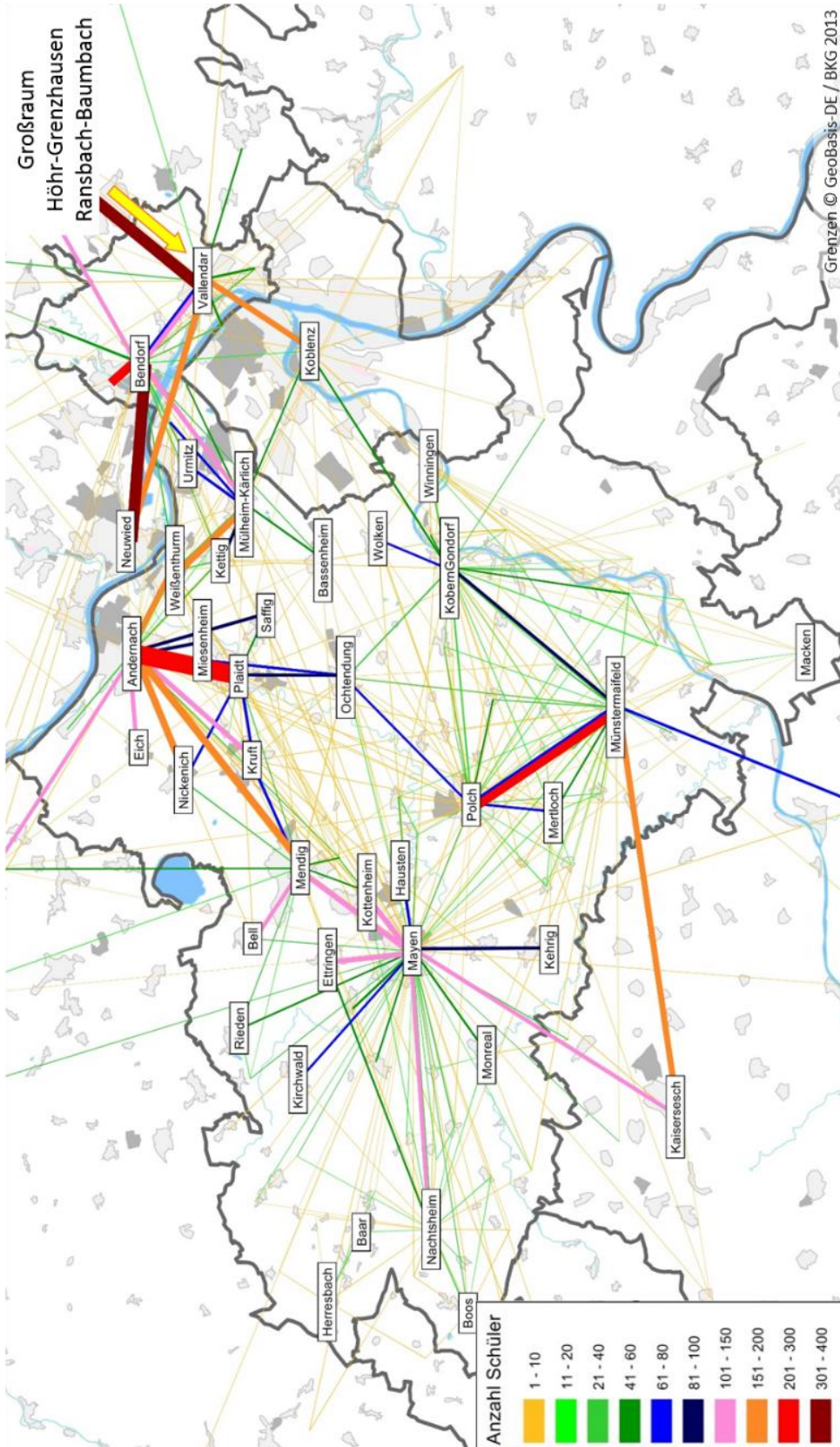


Abbildung 5: Schülerströme klassifiziert nach Anzahl der Schüler vom Wohnort zur Schule

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Somit stehen diese Aussichten beispielhaft für die seit einigen Jahren zu beobachtende Entwicklung der zunehmenden Diversifizierung der Schullandschaft und der resultierenden Vielzahl an Verkehrsströmen. Die Schülerentwicklung der Sekundarstufe I wird in Abbildung 6 beispielhaft für die Jahre 1990 bis 2013 für Rheinland-Pfalz dargestellt.

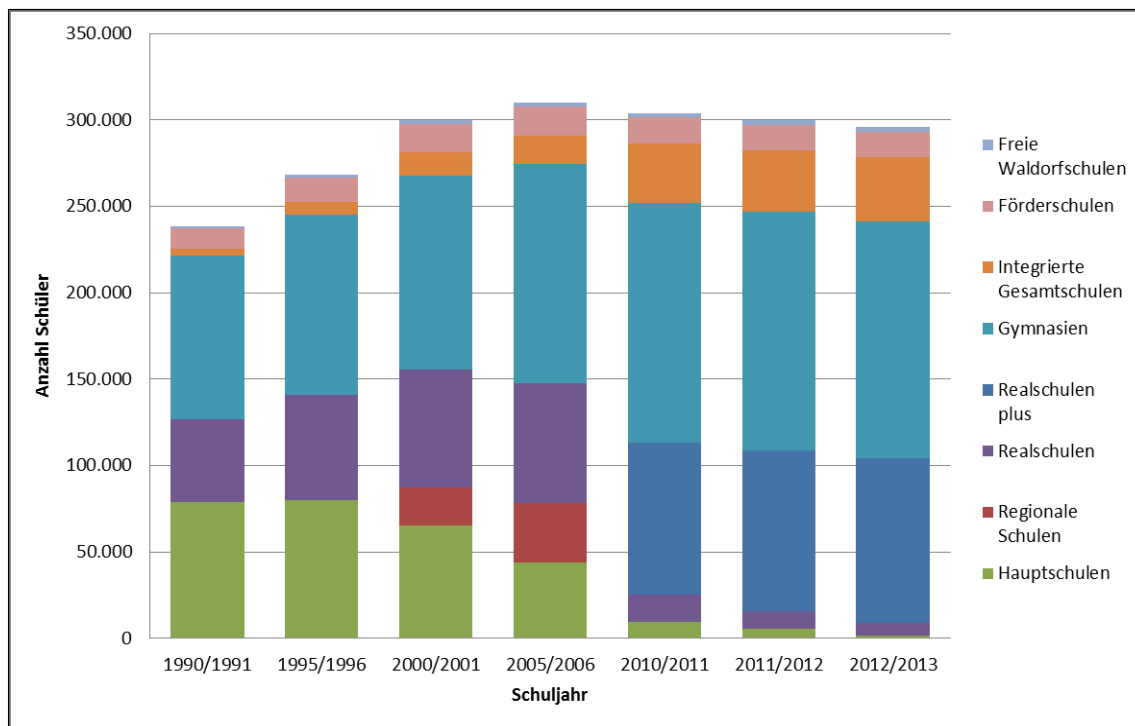


Abbildung 6: Entwicklung der Schülerzahlen in Rheinland-Pfalz nach Schulart in der Sekundarstufe I

Quelle: Allgemeinbildende Schulen in den Schuljahren 1990/91 bis 2012/13, www.statistik.rlp.de (Letzter Zugriff 03.09.2013)

Hier wird die Umstellung auf die neue Schulstruktur zum Schuljahr 2009/2010 deutlich. Statt der vorher neben dem Gymnasium dominierenden Regionalen Schulen und Realschulen zeigt sich nun eine starke Konzentration auf die „Realschule(n) plus“ sowie eine stärkere Nachfrage der Integrierten Gesamtschulen. Dafür sinkt die Zahl der Hauptschüler stark, da diese Schulform ausläuft.

Diese Entwicklung bedeutet, dass die Schüler der Sekundarstufe I auf im Wesentlichen drei Schularten konzentriert sind (Realschule plus, Gymnasium und Integrierte Gesamtschule).

Das heißt, dass jede Schule einen großen Einzugsbereich hat, die Schüler müssen somit längerfristig weiter befördert werden als bisher. Der Rückgang der Schülerzahlen bedeutet zwar, dass weniger Schüler befördert werden müssen, diese sind aber ebenso wie vorher auf alle Orte in den Kreisen verteilt. Für die Schülerbeförderung heißt dies, dass in den einzelnen Orten zwar weniger Schüler abgeholt werden müssen, sich die Anzahl der anzufahrenden Wohnorte und Schulstandorte dadurch jedoch nicht verringert, im Fall der Schulstandorte durch die neue Schulstruktur sogar eher noch ansteigt.

Für die Rückfahrt werden durch zunehmenden Nachmittagsunterricht teilweise mehr Fahrten benötigt als vorher, da die Schüler zu unterschiedlichen Zeiten Schulschluss haben.

Daraus ist zu schließen, dass die Schülerbeförderung trotz sinkender Schülerzahlen nicht weniger aufwändig wird, im Gegenteil sogar weitere Wege entstehen.

2.1.3 Berufspendler

Für die Auswertungen der Berufspendler liegen für das Jahr 2010 aus Modellrechnungen Tagesarbeitswege vor, die mit Eckdaten der Pendlermatrix kalibriert wurden. Diese stehen zur Aufstellungszeit des Nahverkehrsplans als geeignete Datengrundlage zur Verfügung und enthalten die Anzahl der Pendler mit Wohn- und Arbeitsort. Daraus lassen sich Nachfrageströme ableiten sowie eine Einteilung in Orte mit mehr Auspendlern (bei vorwiegender Wohnfunktion) und Orte mit hohen Arbeitsplatzzahlen, in die viele Berufstätige einpendeln (Abbildung 7).

Die wirtschaftliche Struktur des Landkreises Mayen-Koblenz weist ebenso wie die Bevölkerungsverteilung eine sehr starke Ausrichtung auf die Städte entlang des Rheins auf, insbesondere auf Koblenz. Dies spiegelt sich auch in den Zahlen der Ein- und Auspendler in Abbildung 7 wieder, welche ein deutliches Ost-West-Gefälle besitzen. Ausnahmen stellen lediglich die Städte entlang der Achse Andernach, Plaidt, Mendig und Mayen dar, ebenso wie die Orte Bassenheim, Ochtendung, Polch und Münstermaifeld. Alle Orte weisen eine höhere Auspendler- als Einpendlerquote auf. Lediglich Mayen, Andernach, Polch und Mülheim-Kärlich besitzen eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, sodass in diesen Orten die Werte der Einpendler über denen der Auspendler liegen. Mit rund 5.300 Einpendlern und rund 2.400 Auspendlern wird die wichtige Bedeutung der Stadt Mayen für das Umland deutlich.

Die Pendlerströme im Landkreis Mayen-Koblenz sind der Abbildung 8 zu entnehmen. Entsprechend den Ein- und Auspendlern konzentrieren sich die großen Ströme (über 1.000 Personen) auf Koblenz und auf die genannten größeren Orte (Ströme mit 251 bis 1.000 Personen). Deutlich wird ebenfalls die überregionale Verflechtung von Pendlerströmen der Stadt Mayen, welche entsprechend wichtiger Verkehrsachsen auch nach Andernach und Koblenz reichen. Eine Vielzahl an kleinen Strömen ist in den Binnenrelationen zu finden. Im Bereich westlich von Mayen bestehen aufgrund der geringen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte nahezu ausschließlich Pendlerströme mit bis zu 50 Personen. Folglich ist, gemeinsam mit den ebenfalls geringen Schülerströmen, in diesem Raum von einer geringen und schlecht zu bündelnden Nachfrage auszugehen.

Die Pendlerzahlen dienen im Nahverkehrsplan auch zu einer Abschätzung der Gesamtnachfrage auf den einzelnen Relationen (siehe Kapitel 2.2.2).

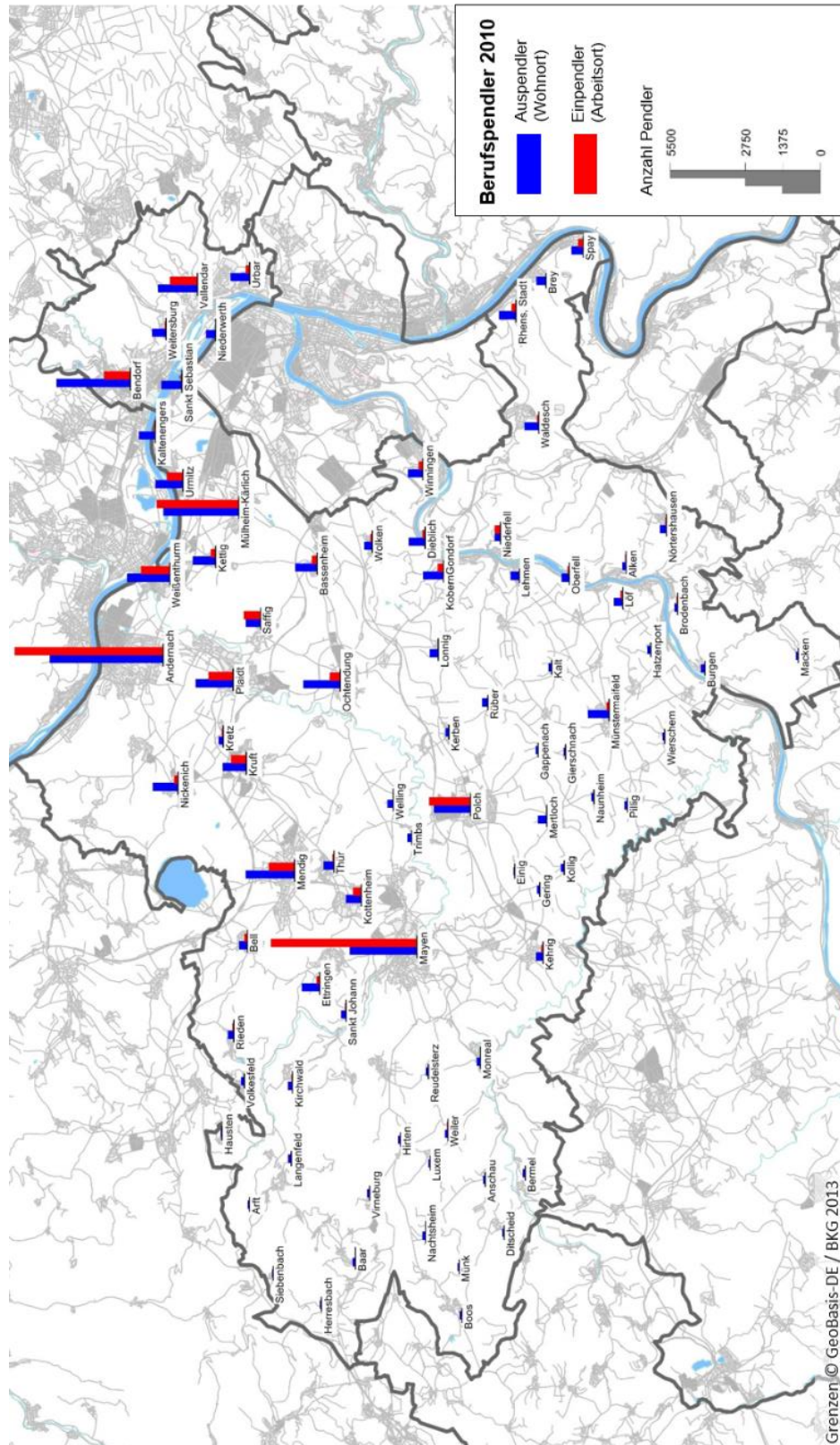


Abbildung 7: Einpendler und Auspendler im Landkreis Mayen-Koblenz auf Gemeindeebene
 Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV; Eckwerte Bundesversicherungsanstalt für Angestellte

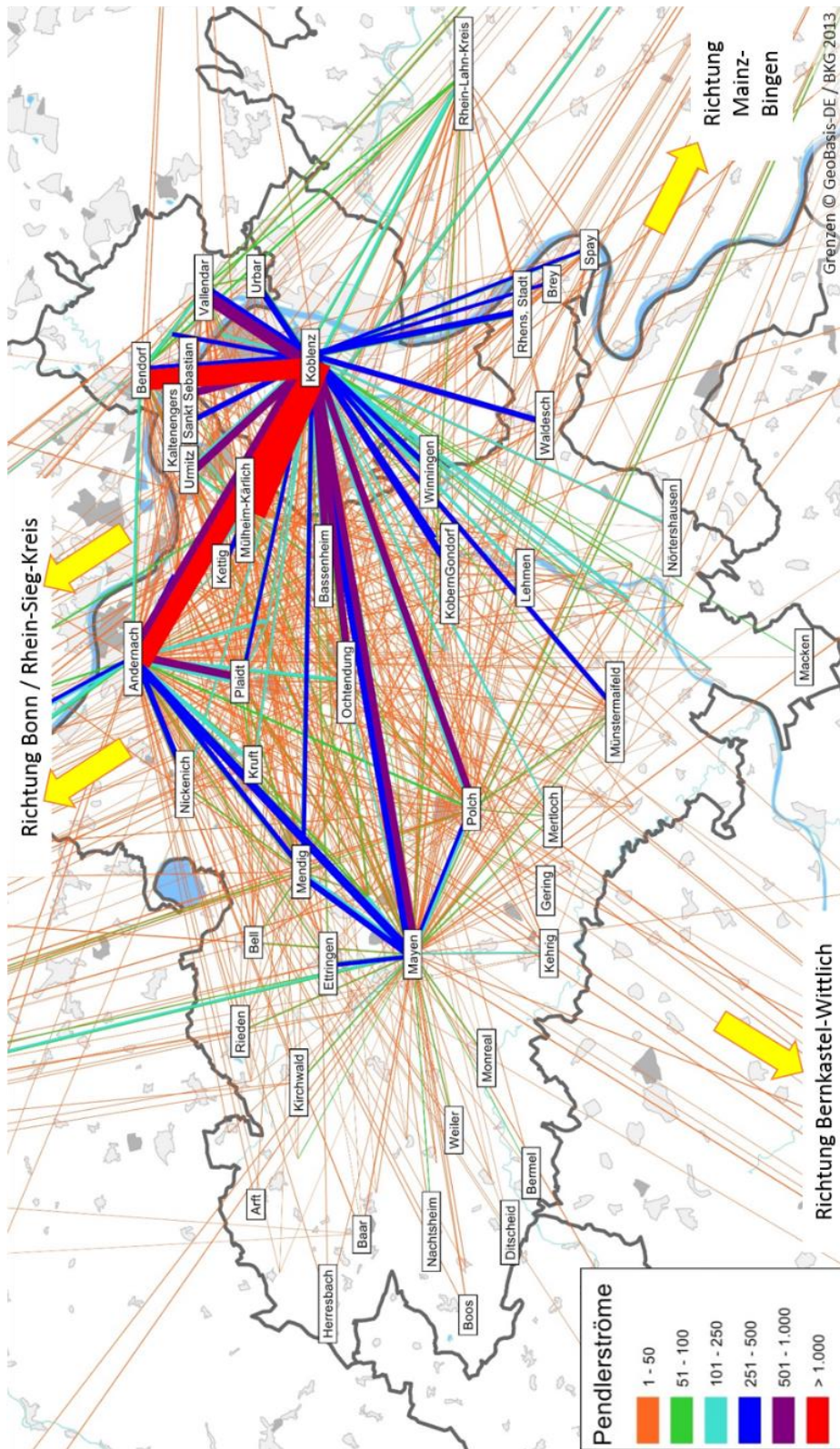


Abbildung 8: Pendlerströme vom Wohnort zum Arbeitsort

Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV; Eckwerte Bundesversicherungsanstalt für Angestellte

2.2 Raumordnung und Verkehrsplanung

2.2.1 Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung dient als Grundlage für die Einstufung von Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Orten. Die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungszentren ist eine wichtige Aufgabe des ÖPNV. Daher wird die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge hier beschrieben. Grundlage zur Definition der Ober-, Mittel und Grundzentren ist die Entwurfsfassung des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald 2011⁴. Die Zuordnung der Nahbereiche erfolgt ausgehend von dem Regionalen Raumordnungsbericht 2007⁵.

Das einzige Oberzentrum (Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs) im Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald ist Koblenz. Die Einteilung der Städte und Gemeinden in Mittelzentren (Deckung des gehobenen Bedarfs) und Grundzentren (Versorgung im Nahbereich, täglicher Bedarf) ist wie folgt in Tabelle 2 und Tabelle 3 definiert:

Mittelzentren
Andernach
Mayen
Bendorf (freiwillig kooperierendes Mittelzentrum)
Vallendar (freiwillig kooperierendes Mittelzentrum)

Tabelle 2: Zentrale Orte: Mittelzentren laut Entwurfsfassung des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald 2011⁵

Grundzentren im monozentralen Nahbereich
Kobern-Gondorf
Mendig
Plaidt
Rhens

⁴ Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, Entwurfsfassung zum Anhörungs- und Beteiligungsverfahren gemäß Beschlussfassung der Regionalvertretung vom 12.09.2011 über die Anhörung zum Planentwurf, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Koblenz

⁵ Regionaler Raumordnungsbericht Mittelrhein-Westerwald 2007, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Anhang, Koblenz

Zwischenzeitlich wurde eine zweite Anhörung durchgeführt (Stand 23.07.2014). Diese erfolgte erst nach Durchführung der Analysen und konnte keine Berücksichtigung finden. Der Planungs- und Analysestand des vorliegenden Nahverkehrsplans ist das Jahr 2013.

Grundzentren im grundzentralen Verbund
Mülheim-Kärlich
Münstermaifeld
Grundzentren im grundzentralen Verbund
Ochtendung
Polch
Weißenthurm

Tabelle 3: Zentrale Orte: Grundzentren laut Entwurfsfassung des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald 2011⁵

2.2.2 Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen

Die Aufgabenträger haben das Ziel, für alle Städte und Gemeinden ein an der Raumstruktur orientiertes ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zu sichern. Eine Angebotsgestaltung, die im ganzen Verbundraum eine identische Bedienungsqualität vorsieht, ist unrealistisch. Das ÖPNV-Angebot muss entsprechend der Siedlungsstruktur geplant werden. Um die einzelnen Quell-Ziel-Relationen im Raum entsprechend einteilen und bewerten zu können, ist eine Untergliederung und Charakterisierung des Raumes notwendig. Die im unten folgenden Anforderungsprofil beschriebenen Untersuchungsmerkmale beziehen sich teilweise auf die Betrachtung von Quell-Ziel-Relationen, wie der Fahrtenhäufigkeiten. Hierfür wird die Kategorisierung der Relationen entsprechend ihrer Bedeutung im zentralörtlichen Gefüge und der Gesamtverkehrsnachfrage vorgenommen. Die alleinige Zuordnung entsprechend der zentralörtlichen Einteilung ist nicht ausreichend, da hier kreisüberschreitende Beziehungen nicht berücksichtigt werden. Zudem sind Orte häufig nicht zu dem ihnen zugeordneten Grundzentrum sondern zum näher gelegenen nächsten Grund- oder Mittelzentrum hin orientiert.

Um eine objektive Sicht zu gewährleisten, werden die Raumkategorien zunächst unabhängig vom bestehenden ÖPNV-Angebot festgelegt. Unterschieden wird zwischen Hauptachsen, Nebenachsen und Verflechtungen.

Es wird folgende Einteilung angesetzt:

► **Hauptachse:**

Relationen hoher Gesamtverkehrsnachfrage, insbesondere zwischen Mittelzentren und sonstigen Orten mit hohem ÖPNV-Potenzial.

► **Nebenachse:**

Anschluss der übrigen zentralen Orte und größeren Ortsteile an das ÖPNV-Netz und Verbindung mit den höherrangigen Zentren sowie untereinander.

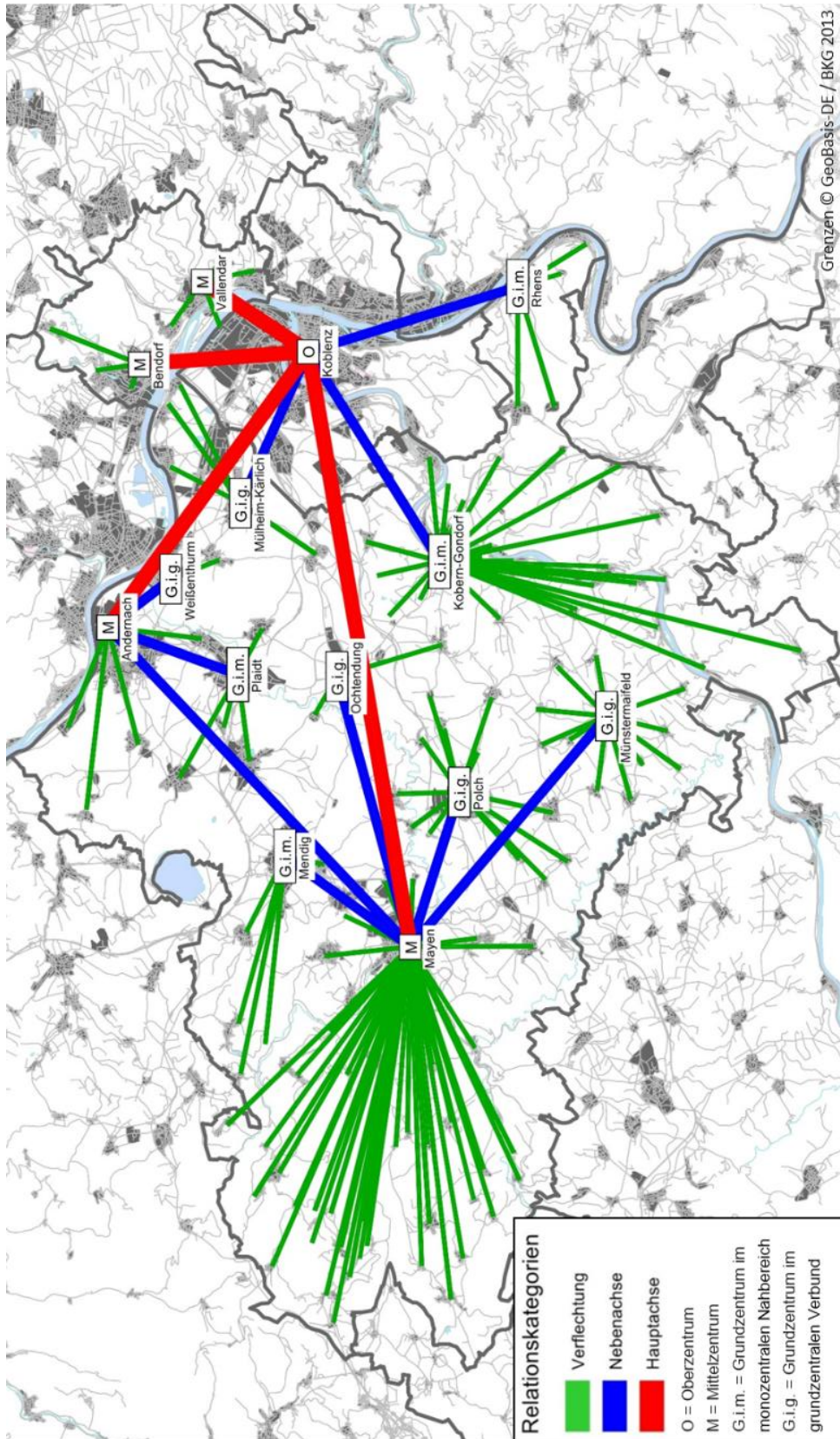
► **Verflechtung:**

Relationen zwischen Ortsteilen und ihrem übergeordneten Zentrum nächster Ordnung.

Die so festgelegte Einteilung ist in Abbildung 9 dargestellt. Die Relationen wurden zunächst gemäß der Zentralität ihrer Quell- und Zielorte festgelegt. Dies erfolgte ausgehend von dem Regionalen Raumordnungsbericht 2007. Eindeutige Zuordnungen wie zugehörige Stadtteile wurden übernommen. Den Grundzentren im grundzentralen Verbund und der Ortsgemeinde Kobern-Gondorf werden offiziell keine eigenen Nahbereiche zugeordnet, folglich musste hier zunächst aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsstruktur Annahmen zur Ausrichtung getroffen werden. Für Orte, deren Ausrichtung der Quellverkehre so nicht klar zuzuordnen ist, wurde die Einteilung anhand der Gesamtverkehrsnachfrage bestimmt. Diese Einteilung wurde im Arbeitskreis diskutiert und angepasst (siehe Abbildung 9).

Die Einteilung erfolgt auf der Ebene der Verkehrszellen, wobei weitestgehend jeder Ort eine Verkehrszelle darstellt. Größere Städte sind in mehrere Verkehrszellen unterteilt. Insgesamt ergeben sich damit 145 Verkehrszellen innerhalb des erweiterten Untersuchungsraums.

Die Informationen und Kenngrößen zu den Verkehrszellen sowie die Auswertungen aller damit abbildbaren Quell-Ziel-Relationen (von jeder Zelle zu jeder anderen - ca. 21.000 Relationen) wurden im Netzmodell sowie in einem Datenbanksystem verwaltet. Näher untersucht wurden dann die mit einer Relationskategorie versehenen Quell-Ziel-Relationen.



Grenzzen © Geobasis-DE / BKG 2013

Abbildung 9: Relationskategorien im Landkreis Mayen-Koblenz (alle Relationen abgebildet, auch die von Orten mit <250 EW)

2.3 Verkehrsnachfrage

Die Gesamtverkehrsnachfrage stellt das Potenzial für den ÖPNV dar.

Zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans standen für den Untersuchungsraum keine aktuellen Nachfragedaten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Form von Quell-Ziel-Matrizen, z.B. als Verkehrsmodell zur Verfügung. Als Basis zur Abschätzung des Nachfragepotenzials für ausgewählte Relationen standen folgende Datenquellen zur Verfügung:

- Berufspendlerzahlen aus Modellrechnungen: Tagesarbeitswege, die mit Eckdaten der Pendlermatrix kalibriert wurden (2010)
- Schülerzahlen mit Wohnort und Schulort (2011/12)
- Strukturdaten und Zentrenkonzept zur Abschätzung der Verkehrsströme im Versorgungs- und Freizeitverkehr

2.4 Verkehrsangebot

Das derzeitige Verkehrsangebot im Landkreis Mayen-Koblenz gliedert sich in folgende Systeme:

2.4.1.1 Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der vorliegende Nahverkehrsplan kann aufgrund der unterschiedlichen Zuweisung der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV und SPNV keine verbindlichen Zielaussagen zum SPNV enthalten. Da sich aber das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV in den Nahverkehrsplänen im hierfür notwendigen Umfang behandelt.

Im Folgenden werden deswegen für die den Landkreis Mayen-Koblenz betreffenden Schienenstrecken die wesentlichen Funktionen und – auf Grundlage der von der Verbandsversammlung des ZSPNV Nord beschlossenen Angebotskonzeption („Rheinland-Pfalz-Takt 2015“) – die maßgeblichen weiteren Entwicklungsmöglichkeiten genannt.

Pellenz-Eifel-Strecke (Kaisersesch – Mayen – Andernach) Kursbuch-Strecke Nr. 478

Es sollen höhere Geschwindigkeiten auf der Eisenbahnstrecke zwischen Andernach und Mayen-Ost ermöglicht werden. Die fahrbare Geschwindigkeit wird, je nach Streckenabschnitt, um 10 bis 40 km/h auf 100 km/h erhöht. Die somit gewonnene Fahrtzeitverkürzung hat verbesserte Anschlüsse an die Zugverbindungen der Rheinschiene zum Ziel. Verschiedene Eisenbahnüberführungen und Bahnübergänge werden zusammen mit der Leit- und Sicherungstechnik an die erhöhte Geschwindigkeit angepasst.

Ziel des Projektes war es, die Pellenz–Eifel–Bahn von Mayen-Ost bis Koblenz Hauptbahnhof direkt zu verbinden und dort mit der Regionalbahn auf der Lahnstrecke zu einem durchgehenden Stadtexpress (SE) zu verknüpfen. Die Umsetzung der Planungen erfolgte im Dezember 2014. Dadurch erhielten sowohl die Pellenz-Eifel, als auch die

Lahnstrecke einen direkten Zugang zum neuen Haltepunkt Koblenz–Stadtmitte. In der Relation Koblenz - Andernach entstanden somit gemeinsam mit der Mittelrheinbahn und ergänzt durch das Regionalexpresszugpaar Richtung Köln drei Mal stündlich Fahrtmöglichkeiten.

Moselstrecke (Trier – Cochem – Koblenz) Kursbuch-Strecke Nr. 690

Maßnahmen im Zuge des Rheinland-Pfalz-Takt 2015:

- neuer RE 1 stündlich auf der Strecke Koblenz – Trier – Saarbrücken und mindestens 2-stündlich weiter über Kaiserslautern bis Mannheim
- durch Flügelung, das heißt Teilung des Zuges in Trier, stündliche Direktverbindung mit dem neuen RE 1 von Koblenz nach Luxemburg, während der zweite Zugteil weiter nach Saarbrücken bzw. Mannheim fährt; in der Gegenrichtung werden die aus Mannheim/Saarbrücken bzw. Luxemburg kommenden Zugteile in Trier zusammengeschlossen und fahren als Einheit weiter nach Koblenz

Linke Rheinstrecke (Süd) (Koblenz – Bingen – Mainz (– Frankfurt am Main) Kursbuch-Strecke Nr. 471

Maßnahmen im Zuge des Rheinland-Pfalz-Takt 2015:

- Zusätzliches Zugangebot RE 2 auch am Wochenende,
- RE 16 zwischen Koblenz und Kaiserslautern

2.4.1.2 Bus RegioLinien

Sie bilden seit 1996 ein Netz von starken regionalen Buslinien, die in der Regel Montag bis Freitag im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt verkehren. Im Landkreis Mayen-Koblenz werden sie von der Rheinhunsrückbus GmbH (RHB) und der Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft (RMV) bedient. Sie stehen in der Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Nord.

2.4.1.3 Lokale Busverkehre

Die übrigen Buslinien nach § 42 PBefG dienen der Erschließung und der Verbindung zwischen den Gemeinden und Gemeindeteilen. In schwach besiedelten Gebieten sind sie hauptsächlich auf die Zeiten der Schülerbeförderung beschränkt.

Sie sind in einer Liste im Anhang zusammengestellt (siehe Anlage 2.2).

2.4.1.4 Flexible Bedienungsformen im Landkreis Mayen-Koblenz

Im Landkreis Mayen-Koblenz werden 2014 folgende Flexible Bedienungsformen in Ergänzung zum regulären Linienbetrieb angeboten:

- Anruf-Linien-Fahrten (ALF)
 - Verkehrskorridor 1: Mayen - Herresbach – Mayen
 - Verkehrskorridor 2: Mayen – Boos – Mayen

- Verkehrskorridor 3: Mayen – Luxem – Mayen
- Andernach/Innenstadt – Eich, Kell
- Andernach/Innenstadt – Namedy
- Mayen – St.Johann – Ettringen
- Anruf-Sammeltaxi-System
 - Mayen-Nitztal
 - Andernach Felster und Antel (Stadtverkehr)
 - Koblenz-Macken

2.4.1.5 Angebote für den Freizeitverkehr und touristischen Verkehr

Freizeitverkehre wurden im Rahmen des Anforderungsprofils zur Bedienungshäufigkeit berücksichtigt. Da Freizeitverkehre in der Regel weder zeitlich noch räumlich bündelbar sind, stellen sie im Landkreis ein Angebot dar, das im Linienverkehr oder als flexibles Angebot nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen ist. Entsprechend der Siedlungsdichte und der Finanzlage des Landkreises können entsprechende Angebote in unterschiedlicher Weise realisiert werden.

Touristische Verkehre unterscheiden sich von den übrigen Freizeitverkehren dadurch, dass sie speziell auf die Erreichbarkeit touristisch interessanter Ziele ausgerichtet sind. Im Landkreis Mayen-Koblenz bietet der VRM spezielle Freizeitverkehre an.

2.4.1.6 Radverkehrsnetz

Laut Raumordnungsplan soll „Das großräumige und regionale Radwegenetz (...) ein attraktives Angebot für das Radwandern bilden, dessen Bedeutung vor allem in den großen Flusstälern von Rhein, Mosel, Lahn, Sieg, Ahr und Wied von Jahr zu Jahr zunimmt. (...) Radwegeverbindungen auf Landkreisebene und der Ebene einzelner Gemeinden sollen das großräumige und regionale Radwegenetz ergänzen und auch für den alltäglichen Radverkehr (Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- und z.T. auch Wirtschaftsverkehr) zur Verfügung stehen. Der Ausbau des Radwegenetzes durch Bund, Land, Kreise und Kommunen als maßgebliche Baulastträger soll nach den Vorgaben des Planungskonzeptes „Großräumiges Radwegenetz“ erfolgen.“ Außerdem sollen „Die Radwege (...) mit den Bahnhöfen und Haltestellen des schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs verknüpft werden.“ Zur Begründung heißt es „Der Radverkehr kann in vielen Fällen einen geeigneten Zubringer zum Schienenpersonenverkehr darstellen wie umgekehrt der Schienenpersonenverkehr für das Radwandern. Die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Schienenpersonenverkehr erfolgt über Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen und Haltestellen.“

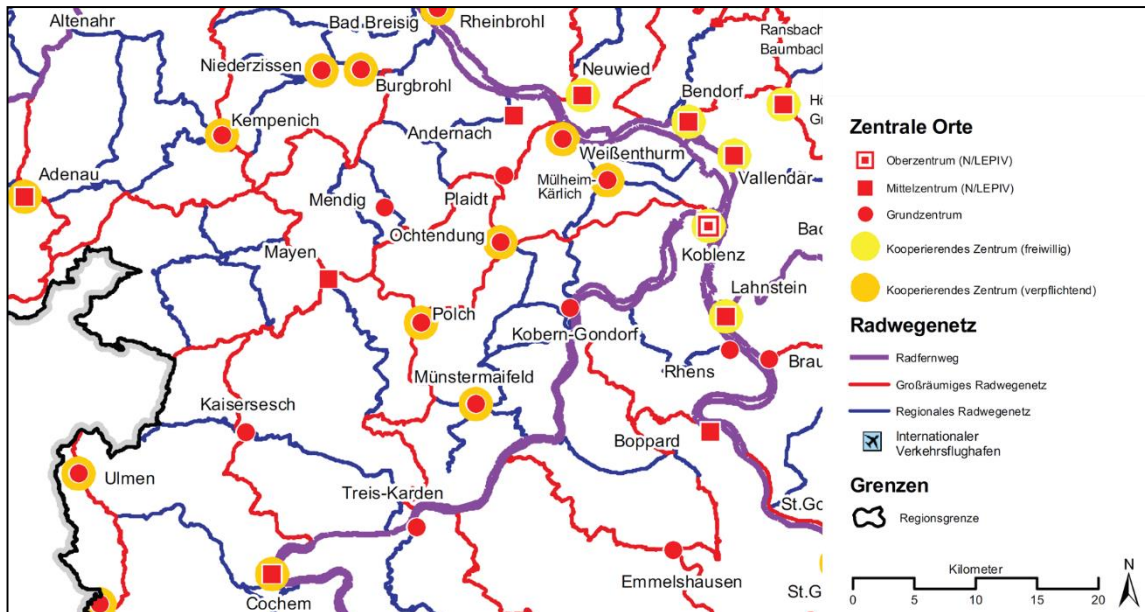


Abbildung 10: Ausschnitt Funktionales Radwegenetz.

Quelle: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, Entwurfssfassung zum Anhörungs- und Beteiligungsverfahren gemäß Beschlussfassung der Regionalvertretung vom 12.09.2011 über die Anhörung zum Planentwurf, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Koblenz⁶

2.4.1.7 Fäheren und Schiffsverkehr

Insgesamt gibt es folgende Fäheren im VRM, bei denen Verbundfahrausweise anerkannt werden, sie betreffen den Landkreis jedoch nicht:

- Rheinfähre Loreley (St. Goar - St.Goarshausen)
- Rheinfähre Boppard (Boppard - Filsen)
- Rheinfähre Ehrenbreitstein (Koblenz Stadtmitte - Koblenz Ehrenbreitstein)

2.4.1.8 Motorisierter Individualverkehr

Im Raumordnungsplan werden eine Vielzahl an Maßnahmen unterschiedlichen Planungs- und Realisierungsstandes genannt. Das darin ausgewiesene Funktionale Straßennetz wird in nachstehender Abbildung 11 als Ausschnitt dargestellt.

⁶ Zwischenzeitlich wurde eine zweite Anhörung durchgeführt (Stand 23.07.2015). Diese erfolgte erst nach der Durchführung der Analysen und konnte daher keine Berücksichtigung finden. Der Planungs- und Analysezustand des vorliegenden Nahverkehrsplans ist 2013.

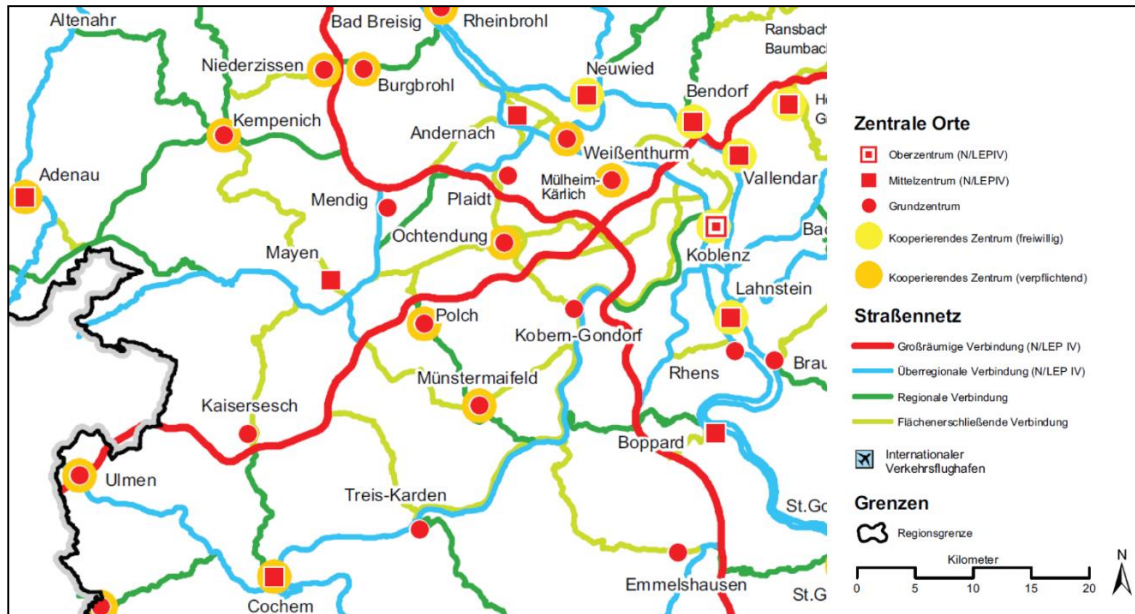


Abbildung 11: Ausschnitt Funktionales Straßennetz.

Quelle: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, Entwurfssfassung zum Anhörungs- und Beteiligungsverfahren gemäß Beschlussfassung der Regionalvertretung vom 12.09.2011 über die Anhörung zum Planentwurf, Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Koblenz⁷

2.4.1.9 P + R

Im Landkreis und in der Umgebung bestehen folgende P+R-Plätze, die eine Kombination von ÖPNV und MIV gewährleisten. Sie sind insbesondere für die Verbindungen wichtig, für die kein getakteter Anschlussverkehr zum nächsten Bahnhof besteht.

⁷ Zwischenzeitlich wurde eine zweite Anhörung durchgeführt (Stand 23.07.2015). Diese erfolgte erst nach der Durchführung der Analysen und konnte daher keine Berücksichtigung finden. Der Planungs- und Analysezustand des vorliegenden Nahverkehrsplans ist 2013.

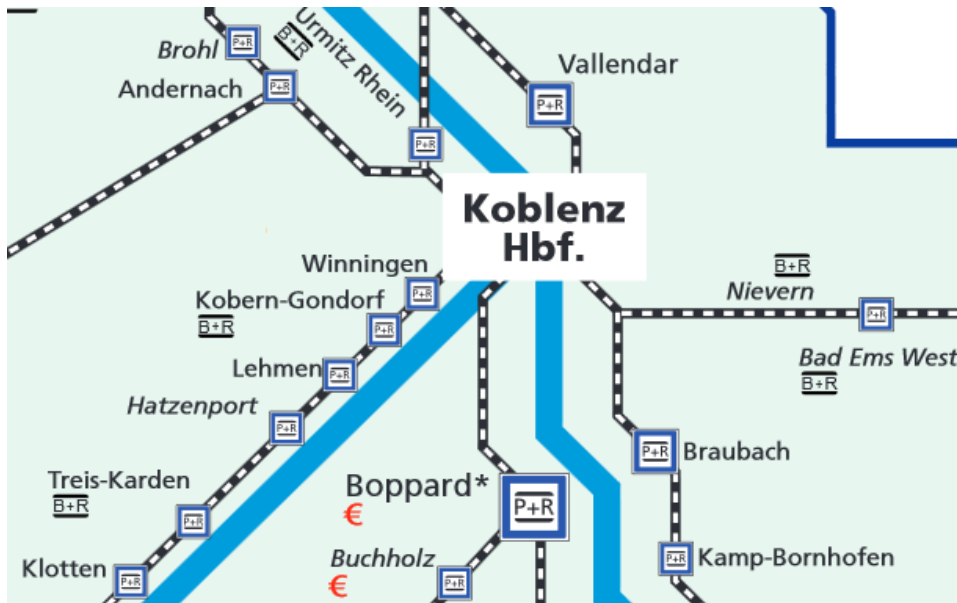


Abbildung 12: Park & Ride Plätze im Landkreis Mayen-Koblenz

Quelle: Internetseite VRM: www.vrm.info.de/park-ride/ (letzter Zugriff 23.11.2015)

2.5 Tarifstruktur

Alle Verkehrsunternehmen müssen für Verkehre im Landkreis Mayen-Koblenz den VRM-Tarif anwenden und vertreiben. Dies gilt ebenso für ggf. relevante Übergangstarife. Das Verbundgebiet des VRM ist in Waben unterteilt, die der Einteilung der Preisstufen dienen (siehe nachstehende Abbildung).

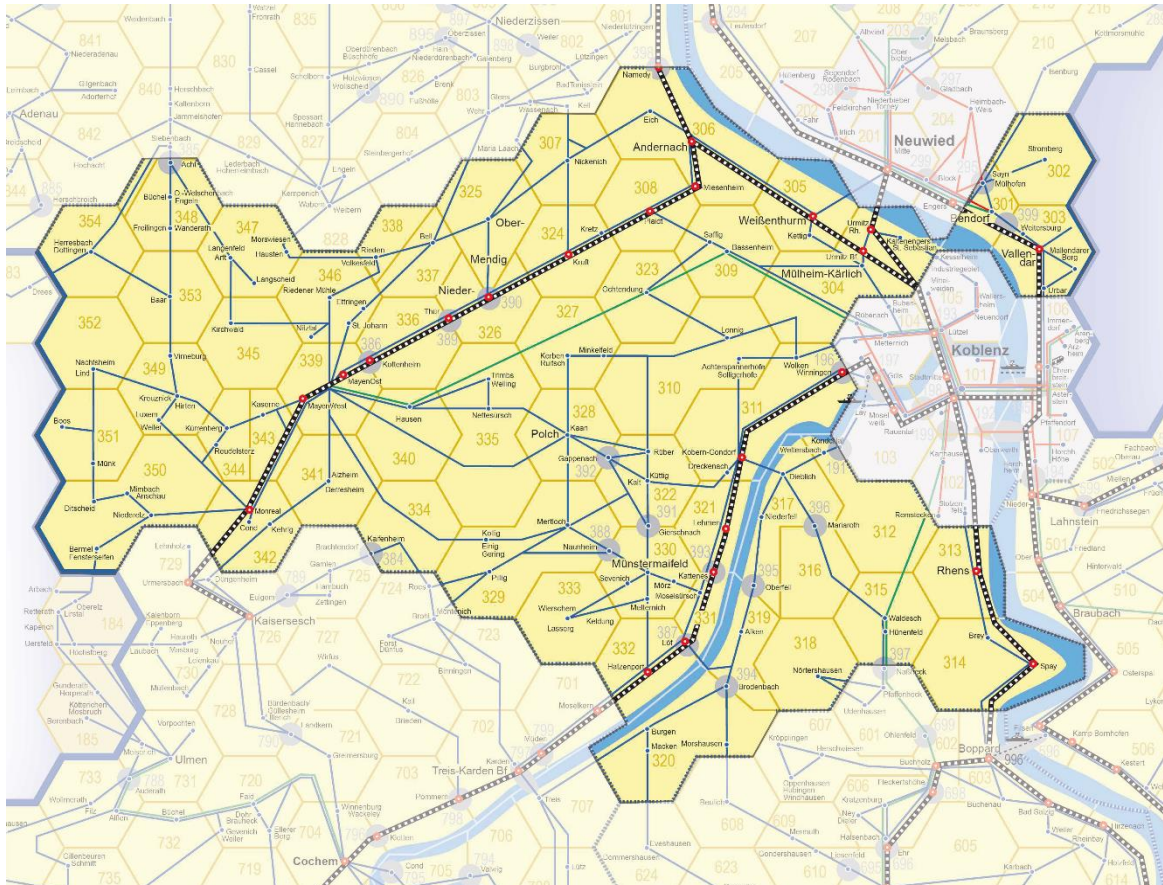


Abbildung 13: Tarifwaben des VRM, Ausschnitt Landkreis Mayen-Koblenz

Quelle: Internetseite VRM: www.vrm.info/de/home/ (letzter Zugriff 14.08.2014), Bearbeitung PTV

Weitere Informationen des VRM zu Fahrtenvertrieb und Fahrkartenprüfung sind im Anhang beigefügt (siehe Anlagen 3.2 und 3.3).

3 Anforderungsprofil

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage für die Analyse und zur Definition von Maßnahmen geschaffen.

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Auf dieser Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungsqualität, differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten, und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen und um andererseits das bestehende Angebot konkret untersuchen zu können und Maßnahmen abzuleiten. Daher können die Merkmale in zwei Gruppen eingeteilt werden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind (siehe Tabelle 4):

- Für einen Teil der Merkmale werden auf Basis der vorgegebenen Standards Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen definiert. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie z.B. Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten.
- Andere Merkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung lassen sich sinnvoll nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert.

Kategorie	Merkmal	Definition von Standards und Schwachstellenanalyse	Definition von Standards für die weitere ÖPNV-Entwicklung
Verkehrsererschließung	Erschließung - Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	X	
	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	X	
Angebotsqualität	Bedienungshäufigkeit	X	
	Umsteigehäufigkeit		X
	Verknüpfungspunkte		X
Bedienungsqualität	Barrierefreiheit		X
	Fahrzeugausstattung		X
	Haltestellenausstattung		X
	Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit		X
	Fahrgastinformation		X
	ÖPNV-relevantes Straßennetz		X
	Tariftreue		X

Tabelle 4: Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP

Im Folgenden werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, sowie werden Kriterien für die qualitativen Merkmale benannt.

3.1 Merkmale der ÖPNV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse

3.1.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (z.B. Steigungen, umwegige Fußwegführung). Dies wird in der Schwachstellenanalyse ggf. im Einzelfall berücksichtigt (z.B. Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Alle Siedlungen mit mehr als 250 Einwohnern sollen erschlossen werden, jedoch muss im Einzelfall entschieden werden, ob dies bei sehr kleinen Siedlungen mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Zudem sollen noch kleinere Siedlungen erschlossen werden, wenn dies die Schülerbeförderung erfordert.

Einzugsbereich	Bus	SPNV
Haltestellen innerhalb Kernstadt mit zentraler Funktion*	400 m	1000 m
Haltestellen außerhalb Kernstadt	500 m	1000 m
* Kernstädte mit zentraler Funktion sind Andernach, Bendorf, Mayen, Vallendar		
Begründete Ausnahmen sind zulässig.		
Mindestens 80% der Einwohner der Teilfläche sollen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.		

Tabelle 5: Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen. Zu welchen Zeiten die jeweiligen Siedlungsräume durch den ÖPNV zu erschließen sind, ist abhängig von der jeweiligen Raumstruktur und den ÖPNV-Potenzialen. Bei der Analyse der Einzugsbereiche wurde zudem lokal mittels einer sensitiven Betrachtung ein Einzugsbereich von 600 m berücksichtigt.

3.1.2 Erreichbarkeit der Zentren

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Beförderungszeiten definiert, innerhalb derer Fahrgäste von ihrem Wohnort aus mit dem ÖPNV das nächste Mittelzentrum erreichen sollen:

Maximale Beförderungszeit zum Erreichen des nächsten Mittelzentrums

60 Minuten

Begründete Ausnahmen sind zulässig (z.B. bei flexibler Bedienung).
--

Tabelle 6: Definition der maximal zulässigen Beförderungszeit

3.1.3 Bedienungshäufigkeit










Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Bedienungsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der ÖPNV-Nutzer hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

- **Ausbildung:** Wege von und zur Schule oder zum Ausbildungsort
- **Beruf:** Wege von und zur Arbeitsstelle
- **Versorgung:** Wege zu Einkaufszwecken, Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches
- **Freizeit:** Wege zu Freizeitaktivitäten

Der ÖPNV kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, kann zumeist ein attraktives Angebot geschaffen werden, da täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (vor allem im Schülerverkehr). Im Bereich Versorgung und stärker noch

im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr.

Abbildung 14 zeigt die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Bedienungsqualitäten auf den einzelnen Kategorien, die im Kapitel 2.2.2 definiert wurden. Während der Schülerverkehr in allen Kategorien eine hohe Nachfrage aufweist, trifft dies im Berufsverkehr bei Verflechtungen nicht mehr zu. Hier genügt als Mindestanforderung eine Grundversorgung.

Aktivität	Hauptachse	Nebenachse	Verflechtung
Ausbildung			
Beruf			
Versorgung und Freizeit			





-  Hohe gebündelte Nachfrage
-  Gebündelte Grundnachfrage
-  Gebündelte eingeschränkte Nachfrage
-  Schwach gebündelte eingeschränkte Nachfrage

Abbildung 14: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten nach Verkehrszwecken

Für den Versorgungsverkehr genügt auf Achsen bereits ein Grundangebot, auf Verflechtungen ist eine eingeschränkte Bedienung ausreichend, d.h. nur dort, wo es durch die Nachfrage gerechtfertigt ist, sollen Fahrten stattfinden. Für den Freizeitverkehr (vor allem am Wochenende und abends) kann eine komfortable Bedienung auf Verflechtungen wegen der dispersen Nachfrage nicht mehr durchgeführt werden, es sei denn, es handelt sich um touristisch wichtige Ziele. Auf Nebenachsen ist nur noch eine eingeschränkte Bedienung auf einzelnen Relationen möglich.

Um für die einzelnen Bedienungskategorien Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten abzuleiten, wird in der folgenden Abbildung 15 dargestellt, wann üblicherweise eine Verkehrsnachfrage für die unterschiedlichen Aktivitäten auftritt.

		Montag - Freitag															
Zeit	Vor 6.30		06.30 – 08.30		08.30 – 12.00		12.00 – 14.00		14.00 – 16.00		16.00 – 19.00		19.00 – 21.00		Nach 21.00		
	Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Ausbildung																	
Beruf																	
Versorgung oder Freizeit																	

- Hauptzeiten der Aktivität – hohe Bündelung
- Hauptzeiten der Aktivität – schwächere Bündelung
- Nebenzeit der Aktivität – Bündelung vorhanden
- Nebenzeiten der Aktivität – schwache Bündelung

Abbildung 15: Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

Für den **Berufsverkehr** sind Hinfahrten zur Arbeitsstelle in hoher Dichte zwischen 6.30 und 8.30 Uhr notwendig, in geringerem Umfang auch bereits vor 6.30 Uhr. Rückfahrten im Berufsverkehr finden schwerpunktmäßig erst nach 16.00 Uhr statt, zum Teil besteht im Berufsverkehr auch um die Mittagszeit eine Verkehrsnachfrage, insbesondere für Teilzeitkräfte. Am Samstag beschränkt sich der Berufsverkehr im Wesentlichen auf Beschäftigte im Handels- und Dienstleistungssektor.

Der **Schülerverkehr** hat seine Hauptverkehrszeit für die Beförderung zur Schule morgens zwischen 6.30 und 8.00 Uhr. Für die Rückfahrten haben sich aufgrund des Nachmittagsunterrichts die Schwerpunktezeiten entzerrt. Allerdings bedeutet das auch, dass zu unterschiedlichen Stunden Rückfahrten angeboten werden müssen.

Der **Versorgungsverkehr** findet üblicherweise in den Bedienungslücken des Berufs- und Ausbildungsverkehrs in den Vormittags- und Nachmittagsstunden statt (entsprechend der Öffnungszeiten von Geschäften, Behörden usw.). Hier ist das besondere Augenmerk auf die Belange von Personen zu legen, die sich mit der Versorgung von Haushalt und Familie beschäftigen, eventuell verbunden mit einer zusätzlichen Berufstätigkeit, und die daher ein besonders hohes Mobilitätsbedürfnis aufweisen. Versorgungswege können häufig erst nach Schulbeginn und der Öffnung von Kindergärten beginnen und müssen bereits vor Schulschluss wieder beendet sein. Die gleiche Anforderung wird von älteren Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit gestellt, um vormittags das nächste Zentrum für Besorgungen oder Arztbesuche aufzusuchen. Daher kann der Versorgungsverkehr nicht befriedigend im Rahmen des Angebots für den Schul- und Berufsverkehr durchgeführt werden. Ihn auf jeder Relation zu ermöglichen ist jedoch sehr kostenintensiv. Hier sollen Möglichkeiten auch flexibler Bedienung ausgelotet werden. An Samstagen hat der Einkaufsverkehr während der Ladenöffnungszeiten generell eine besonders große Bedeutung.

Die Verkehrsnachfragezeiten im **Freizeitverkehr** sind so vielschichtig wie die Freizeitaktivitäten selbst. Dennoch ist es möglich, gezielte Fahrten in diesem Bereich anzubieten. Die meisten Freizeitaktivitäten finden nachmittags und abends sowie am Wochenende statt. Am Wochenende besteht ganztags eine Verkehrsnachfrage im Freizeitverkehr. Diese kann in der Regel jedoch nur auf den Achsen und Nebenachsen bedient werden, da die Nachfrage auf den Verflechtungen zu gering ist. Gegebenenfalls ist für den Freizeitverkehr das Angebot flexibler Bedienungsformen möglich.

Aus der Verknüpfung der Inhalte von Abbildung 14 und Abbildung 15 lässt sich ableiten zu welchen Zeiten und auf welchen Bedienungskategorien Fahrten angeboten werden sollen. Diese werden mit konkreten Fahrtenanzahlen belegt.

Der Arbeitskreis zum Nahverkehrsplan Mayen-Koblenz hat in seiner Sitzung am 12.03.2014 folgende Mindest-Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit festgelegt als **Basis-Niveau**:

Auf den Hauptachsen soll montags bis freitags zumindest in den Hauptverkehrszeiten eine mehrfache Bedienung je Stundengruppe stattfinden, hier ist eine Vertaktung und Einpassung in den Rheinland-Pfalz-Takt anzustreben auch im Hinblick auf das veränderte Angebot 2015. Auch abends sollen auf den Hauptachsen Fahrten angeboten werden. Auf den Nebenachsen soll ebenfalls eine mehrfache Bedienung vorhanden sein, allerdings ist hier ein geringeres Angebot in den Nebenverkehrszeiten ausreichend. Bei den Verflechtungen konzentriert sich die Bedienung auf die Hauptverkehrszeiten.

		Montag - Freitag															
Zeit		Vor 6.30		06.30 – 08.30		08.30 – 12.00		12.00 – 14.00		14.00 – 16.00		16.00 – 19.00		19.00 – 21.00		Nach 21.00	
Richtung		Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Hauptachse		●		●		●	●	●	●	●	●		●	●			●
Nebenachse				●		●	●	●	●	●	●		●	●	●		●
Verflechtung				●					●		●		●				

● Mehrere Fahrten pro Stunde / Taktung

● Mindestens 1 Fahrt / Stunde

● Mindestens 1 Fahrt / Zeitscheibe

Erreicht werden soll zentrale Haltestelle des Zentrums

Alle Siedlungen mit mehr als 250 Einwohnern sollen möglichst erschlossen werden

Abbildung 16: „Basis-Niveau“ = Mindestfahrtenangebot auf den verschiedenen Relationskategorien je Zeitscheibe

Das Angebot am Wochenende richtet sich nach dem Bedarf vor allem der Freizeitverkehre.

Eine Überprüfung ergab, dass das derzeitige ÖPNV-Angebot im Landkreis Mayen-Koblenz bereits weitgehend ein deutlich höheres Niveau erreicht als in dem Basis-Niveau festgelegt wurde (siehe dazu die Abbildung im Anhang Anlage 2.1).

Bedeutung für die Schwachstellenanalyse

Da viele Verkehrsrelationen von mehreren Linien bedient werden, soll die Bewertung des ÖPNV-Angebots nicht allein aus einer Betrachtung von Strecken und Linien erfolgen, sondern anhand der kategorisierten Quell-Ziel-Relationen, die die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsraum repräsentieren. Die Bedienungshäufigkeit wird auf die in Abbildung 16 enthaltenen Mindestanforderungen hin überprüft. Wenn aufgrund der örtlichen Nachfragestruktur das Angebot über diesen Mindestanforderungen liegt, so bleibt dies von der Analyse unberührt.

Bei erkennbaren Mängeln wird im Rahmen der Maßnahmendefinition im Einzelfall geprüft, ob eine Bedienung mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist.

3.1.4 Umsteigehäufigkeit

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist z.B. immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen. Daher wird festgelegt:

Umsteigehäufigkeit zum Erreichen der Ober- und Mittelzentrum

Auf allen kategorisierten Relationen soll maximal ein Umsteigevorgang notwendig sein

Begründete Ausnahmen sind zulässig (z.B. bei flexibler Bedienung).

Tabelle 7: Definition der maximalen Umsteigehäufigkeit

3.1.5 Verknüpfungspunkte

Im Landkreis Mayen-Koblenz besteht eine Reihe von Verknüpfungspunkten, an denen ein abgestimmter Umstieg zwischen Zug und Bus oder zwischen Buslinien gewährleistet werden soll. Bereits bestehende bzw. geplante Verknüpfungspunkte sind in folgender Tabelle aufgeführt:

Bezeichnung	Bus / Bus	Bus / Zug
Andernach Bahnhof	X	X
Bassenheim*	O	
Bendorf Stadtpark	X	
Brodembach*	O	
Hatzenport Bahnhof	X	X
Hausen Kottenheimer Str.	O	
Koborn-Gondorf Bahnhof	X	X
Koborn-Gondorf Realschule	X	
Kürrenberg*	O	

Bezeichnung	Bus / Bus	Bus / Zug
Lonnig Auf der Klostermauer	O	
Münstermaifeld Gymnasium	X	
Mayen Ostbahnhof	X	X
Mayen Obertor, Obertor/Tonner oder Neutor*	X	
Mayen Wittbendertor *	X	
Miesenheim Bahnhof		O
Mülheim-Kärlich Rathaus, Raiffeisenplatz oder Rheinlandhalle*	X	
Nachtsheim Realschule	O	
Niederfell*	O	
Niedermendig Bahnhof	X	X
Plaidt Dorfplatz	X	
Polch*	O	
Urmitz Bahnhof	O	X
Urmitz Rheinbrücke		X
Vallendar Bahnhof	X	O
Weißenthurm Feuerwehr, Stierweg oder Schmalbach*	O	

X = bestehender Verknüpfungspunkt

O = geplanter, bislang nicht vorhandener Verknüpfungspunkt

* die genaue Festlegung des Verknüpfungspunktes erfolgt mit der Detailplanung des Busangebotes

Tabelle 8: Verknüpfungspunkte

3.2 Qualitätsstandards und Barrierefreiheit

Die Standards der Bedienungsqualität sichern alle Anforderungen an den ÖPNV, die über die bisher genannten, messbaren Anforderungen des Angebots und der Verbindungsqualität hinausgehen. Sie umfassen die Kriterien des Komforts, der Information, des äußeren Erscheinungsbildes, der Sicherheit und der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen (Barrierefreiheit).

Für die Barrierefreiheit gibt das novellierte PBefG besondere Anforderungen an den Nahverkehrsplan vor (§ 8 Abs.3 S. 3 PBefG): Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

3.2.1 Haltestellenausstattung

Als Visitenkarte des ÖPNV sollten Haltestellen funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen. Die Haltestellenausstattung, insbesondere was Barrierefreiheit und Komfort betrifft, sind Angelegenheit des jeweiligen Straßenbaulastträgers.

Bahnhöfe des SPNV werden - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten - sukzessive barrierefrei ausgebaut (siehe Anlage 3.1.3.2 im Anhang).

Die Verkehrsunternehmen haben die Haltestellenschilder entsprechend der bundesweit einheitlichen Vorgaben des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel in der jeweils aktuellen Fassung vorzuhalten (siehe Anlage 3.1.3.1).

Der VRM erstellt derzeit ein verbundweites Haltestellenkataster. Auf dieser Basis soll der barrierefreie Ausbau weiter geplant und durchgeführt werden.

3.2.2 Fahrzeuge

Für Fahrzeuge gelten die in der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen (BOKraft) geregelten Anforderungen. Zur Schaffung eines aufgabenträgerübergreifend nutzbaren Fahrzeugparks bei den Verkehrsunternehmen gelten Qualitätsanforderungen im Verkehrsverbund Rhein-Mosel in der jeweils aktuellen Fassung (siehe Anlage 3.1.1).

3.2.3 Fahrgastinformation

Zur Sicherstellung eines einheitlichen Markauftrittes des ÖPNV im gesamten Landkreis gelten die Qualitätsanforderungen im Verkehrsverbund Rhein-Mosel in der jeweils aktuellen Fassung (siehe Anlage 3.1.4).

3.2.4 ÖPNV-relevantes Straßennetz

Die Gestaltung des öffentlichen Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Insbesondere durch folgende Maßnahmen:

- Einbauten (Aufpflasterungen etc.) sollen busverträglich sein.
- Der ÖPNV soll möglichst bevorrechtigt werden zur Vermeidung negativer Auswirkungen bei Staus.
- Grundsätzlich sollten Auswirkungen von Staus auf den ÖPNV, sowie Sicherheitsmängel an Haltestellen und Behinderungen durch mangelnde Aufstellflächen z.B. an Schulen verhindert werden.

3.2.5 Tarif, Vertrieb, Service, Personal

Im Landkreis Mayen-Koblenz gilt vollumfänglich der VRM-Verbundtarif auf Grundlage der von der Gesellschafterversammlung der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH als Gruppe zuständiger Behörden erlassenen Allgemeinen Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im VRM.

Zur Sicherstellung eines einheitlichen Marktauftrittes des ÖPNV im gesamten Landkreis gelten die in den Anlagen 3.1 und 3.2 dargestellten Qualitätsanforderungen sowie Vorgaben zu Fahrkartenvertrieb, zu Fahrkartenprüfungen und zu Verkaufsdatenmeldungen im Verkehrsverbund Rhein-Mosel in der jeweils aktuellen Fassung.

3.2.6 Einhaltung von Tariftreue

Bei Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene sind die Bestimmungen des Landestariftreuegesetzes (LTTG) in der jeweils geltenden Form durch die ausführenden Beförderungsunternehmen und ihre Nachunternehmen einzuhalten. Diese sind verpflichtet

- ▶ den Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Rheinland-Pfalz für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und während der Ausführungslaufzeit Änderungen nachzuvollziehen,
- ▶ Nachunternehmen sorgfältig auszuwählen und insbesondere deren Angebote daraufhin zu überprüfen, ob sie auf der Basis der anzuwendenden Lohn- und Gehaltstarife kalkuliert sein können,
- ▶ im Falle der Durchführung des Linienverkehrs durch Nachunternehmer oder Beschäftigte eines Verleihers sowie Beschäftigte des Verleihers des Nachunternehmers die Erfüllung der Tariftreueverpflichtung durch die Nachunternehmer bzw. Verleiher sicherzustellen,
- ▶ vollständige und prüffähige Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereitzuhalten, diese der Genehmigungsbehörde auf deren Verlangen hin vorzulegen und die Beschäftigten auf die Möglichkeit von Kontrollen hinzuweisen.

3.3 Einsatz flexibler Bedienungsformen

Grenzen des konventionellen ÖPNV

Die Frage nach den Grenzen des ÖPNV stellt sich in den Fällen, in denen eine Grundversorgung der Bewohner in Gebieten mit niedriger Einwohnerdichte nicht durch einen Linienbetrieb gewährleistet werden kann.

Wo außerhalb der Hauptverkehrszeiten Fahrten mit sehr wenigen Fahrgästen oder ganz ohne Fahrgäste stattfinden, können sie ggf. durch bedarfsorientierte Angebote ersetzt werden. Auf Relationen mit einer Mindestnachfrage im Gesamtverkehr können sich Möglichkeiten eröffnen, die geringe vorhandene Nachfrage in Rahmen einer Grundversorgung kostengünstiger und attraktiver zu bedienen, als dies durch den Betrieb mit Linienbussen möglich ist.

Formen und Wirtschaftlichkeit von Flexiblen Betriebsweisen

Es bestehen niedrigere Kosten bei Ersatz einzelner Fahrten konventioneller Linienverkehre (z.B. bei schwacher Auslastung der Busse außerhalb des Schülerverkehrs), eine Kostendeckung kann in der Regel jedoch nicht erreicht werden.

Es gibt vielfältige Lösungen für Verkehrsangebote im ÖPNV für nachfrageschwache Räume und Zeiten:

- Umfassende flexible Angebote in ländlichen Räumen als Ersatz für zuvor schwach ausgelastete Linienverkehre, z.B. im Versorgungsverkehr
- Ergänzende Angebote etwa anstelle von Linienverkehren während der Abendstunden oder an Wochenenden
- Spezielle Angebote, die auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt sind
- Beförderungsdienste zu Hauptverkehrsstrecken

3.4 Schülerverkehre

3.4.1 Grundsatzbeschluss und Freigestellte Kindergarten- und Schülerverkehre

Gemäß Beschluss des Kreistages vom 08.03.2010 sollen alle Schüler, die bisher gegen 13.00 Uhr eine Schülerrückfahrt hatten, im Zuge der Ganztagschule auch nachmittags eine Fahrtmöglichkeit haben. Diese Schülerbeförderung am Nachmittag wurde bereits umgesetzt. Die notwendigen Fahrten konnten zum Teil in Linienfahrten nach § 42 PBefG in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert werden.

2014 betrifft dies Fahrten der folgenden Linien:

- Linie 987 Ochtendung - Kettig
- Linie 376 Mayen-Nitztal
- Linie 301 Koblenz - Macken

Freigestellte Kindergarten- und Schülerverkehre

In Fällen, in denen keine Integration möglich war, mussten freigestellte Schülerverkehre eingerichtet werden. Dies betrifft im Jahr 2014 Fahrten

- zur Grundschule Winnigen

- zur Grundschule Burgen
- zum Kindergarten Brodenbach
- zu Kindergarten und Grundschule Oberfell
- zur Grundschule Ochtendung
- zum Schul-Kindergarten Plaidt
- zum Kindergarten Nörtershausen
- zum Kindergarten Münstermaifeld und Kalt
- zum Kindergarten Wanderath
- zur Grundschule Kruft

Die freigestellten Schülerverkehre für Kinder, die nicht den ÖPNV nutzen können, sind nicht aufgelistet.

3.4.2 Finanzierung

Nach § 9 NVG (Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr - Nahverkehrsgesetz) soll „der öffentliche Personennahverkehr (...) seine Aufwendungen soweit als möglich selbst erwirtschaften. Im Übrigen sichern die Aufgabenträger (...) die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ab.“

Im Landkreis Mayen-Koblenz wurden die Linienverkehre bislang überwiegend eigenwirtschaftlich betrieben. Aufgrund des demografischen Wandels und vor allem der Entwicklung der Schülerzahlen ist davon auszugehen, dass die Unternehmen weitere Einnahmeeinbußen, insbesondere bei den Tariferlösen für die Beförderung von Schülern zu erwarten haben und somit ist zukünftig zumindest partiell mit Defiziten zu rechnen.

Durch die vorgenommene Linienbündelung sollen auch zukünftig gemeinwirtschaftliche Verkehre vermieden werden. Diese Intention wird auch bei der Feinplanung (hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung und Fahrtanzahlen) im Rahmen der Umsetzung des in planerischer Abstimmung mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord entwickelten Buslinienkonzeptes für den Landkreis Mayen-Koblenz verfolgt. Dabei sollen Defizite, die der Landkreis zu tragen hat, auch weiterhin vermieden werden.

Bei Bedarf wird der Landkreis unter Beteiligung der jeweiligen Gemeinde über die Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen im Einzelfall entscheiden.

Die Schülerbeförderung soll – soweit möglich – im Rahmen des Linienverkehrs erfolgen, um Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrkarten des Ausbildungsverkehrs zu erhalten (§ 45a PBefG). Mit dem seit 1. Januar 2014 geltenden Landesgesetz über den Ausgleich von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Ausbildungsverkehr (LAGV) ist das Berechnungsverfahren über Personenkilometer und

Sollkostensätze von einem einfacheren Rechenverfahren über die Höhe der zu erwartenden Ausgleichsleistungen abgelöst worden.

Das LAGV ersetzt damit die Regelung des § 45a PBefG in Rheinland-Pfalz. Es gibt den Verkehrsunternehmen in Rheinland-Pfalz eine Mindestermäßigung für Ausbildungszeitfahrausweise vor. Hierfür wird ein Ausgleich auf Grundlage eines Preis-Preis-Vergleichs gewährleistet.

Die EU-Kommission hat die Übereinstimmung mit dem geltenden Beihilfenrecht bestätigt und den Gesetzentwurf genehmigt (Notifizierung einer „allgemeinen Vorschrift“ außerhalb des Anwendungsbereichs der VO (EG) 1370/2007)

4 Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV-Angebots

In der Schwachstellenanalyse erfolgte der Abgleich zwischen Anforderungsprofil und ÖPNV-Angebot bezogen auf die dafür festgelegten Kriterien.

Ziel war die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Basis für die Definition von Maßnahmenvorschlägen zur Behebung dieser Mängel.

Es konnte festgestellt werden, dass das bestehende Angebot heute in der Regel ein höheres Niveau erfüllt als das festgelegte Anforderungsprofil als Basis-Niveau vorgibt, so dass für die weiteren Untersuchungen der IST-Zustand als neuer Maßstab angesetzt wurde. Es zeigten sich nur wenige Mängel.

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellem Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel beseitigt werden können.

4.1 Erschließung – Einzugsbereich der Haltestellen

Methodik

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen von 1000 m (Schiene), 500 m (außerhalb Kernstadtbereich) bzw. 400 m (innerhalb Kernstadtbereich) im Netzmodell dargestellt. Bei der Analyse der Einzugsbereiche wurde zusätzliche mittels einer sensitiven Betrachtung ein Einzugsbereich von 600 m berücksichtigt, um festzustellen, ob dies in dünn besiedelten Gebieten oder bei besonderer Nutzung ausreichend sein kann. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillierungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestelle angesichts der bewegten Topographie des Raumes innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten ist. (Übersicht siehe Abbildung 17)

Siedlungsgebiete, Industrie- oder Gewerbegebiete, die nicht ausreichend erschlossen sind, wurden anhand feinerer Informationen hinsichtlich ihrer Größe, Nutzung, Einwohnerzahl, Erschließung und Befahrbarkeit genauer geprüft.

Die am 28.02.2012 von den Gemeinden abgefragten zukünftig zu erwartenden Flächenentwicklungen (Ausweisung von Neubau- und Gewerbegebieten) wurden bei der Überprüfung der Haltestelleneinzugsbereiche berücksichtigt.

Die für alle Siedlungsflächen ermittelten Erschließungslücken wurden wie folgt kategorisiert:

► 1. Kategorie

- Bereiche im Kreisgebiet mit deutlichen Erschließungsdefiziten, die im Nahverkehrsplan dargestellt, weiter verfolgt werden und in Maßnahmenvorschlägen münden.

► 2. Kategorie

- Bereiche mit geringen Erschließungsmängeln, die ggfs. nicht weiter verfolgt werden.

Des Weiteren wurde ein Abgleich mit den Erschließungslücken durchgeführt, welche im NVP von 1996 enthalten sind. Die Ergebnisse der sensitiven Betrachtung wurden ebenfalls aufgenommen.

Die betroffenen Gemeinden erhielten die Möglichkeit sich zu den Ergebnissen und Einschätzungen der Analyse zu äußern um die Aussagen des Arbeitskreises zu verifizieren und zu korrigieren.

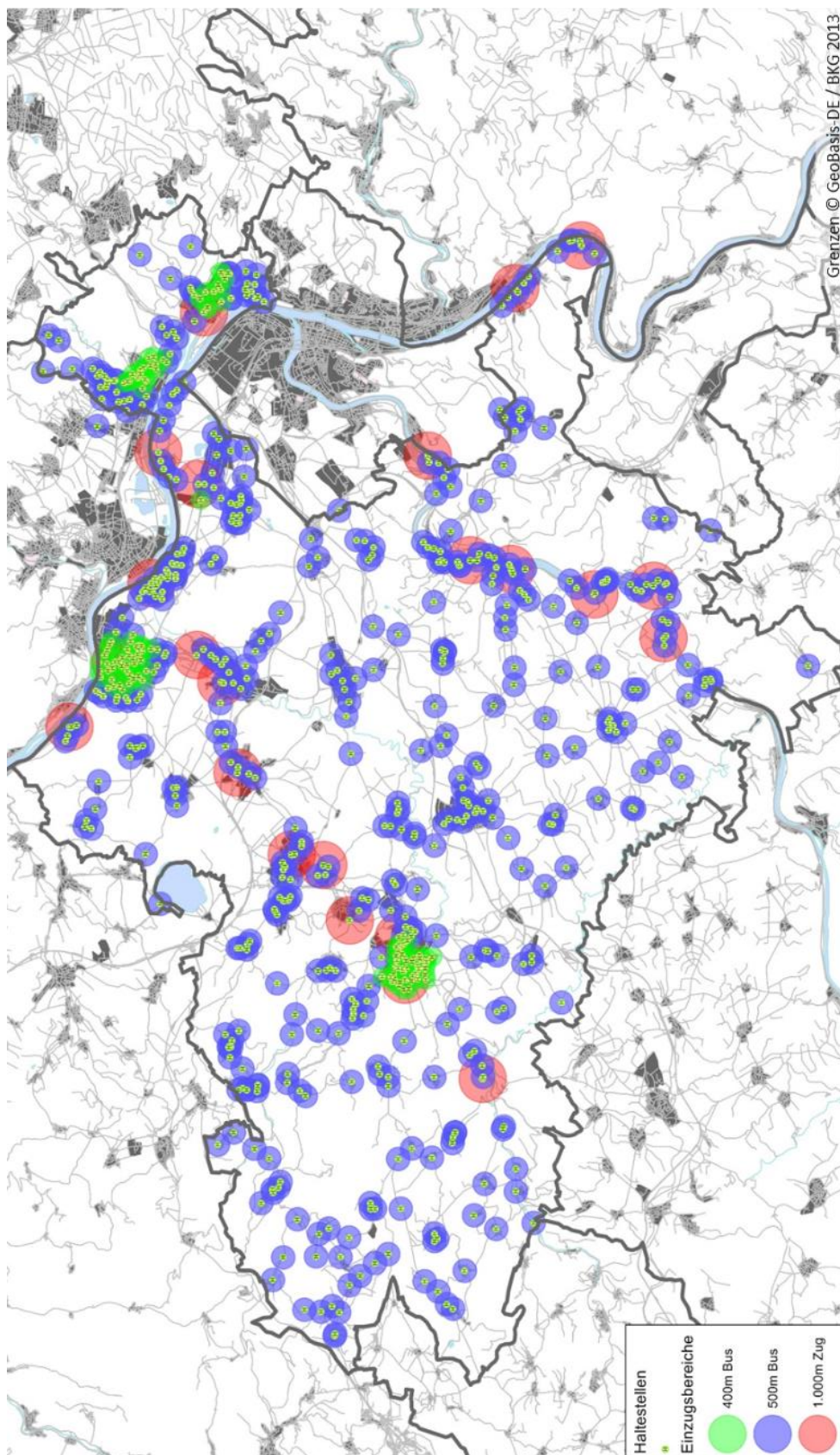


Abbildung 17: Übersicht Analyse der Einzugsbereiche

4.1.1 Relevante Erschließungslücken Kategorie 1

Die in der Analyse ermittelten Erschließungslücken mit deutlichen Erschließungsdefiziten sind in nachfolgender Tabelle 9 dargestellt. Die Behebung der Erschließungslücken soll im Zuge der Umsetzung des ÖPNV-Konzept Rheinlandpfalz-Nord erfolgen.

Verbands-gemeinde	Gemeinde	Name	Anmerkung
Maifeld	Lonnig	Dreckenacher Weg	Die Befahrung des Gebiets ist schwierig, daher Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle an der L122.
Maifeld	Münstermaifeld	Trevererstraße	Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle an der Kalter Straße
Pellenz	Kruft	Reuschenlay	Eine Erschließung ist kaum möglich aufgrund enger Straßen (Wohngebiet), denkbar ist eine Stichfahrt, aber Umwegfahrten der Linien sollten vermieden werden, daher Abwägung, ob längerer Weg zum dichten Angebot zumutbar ist.
Pellenz	Kruft	Franz-Reiff-Straße	Abwägung, ob längerer Weg zum dichten Angebot zumutbar ist, da ansonsten Umwegfahrt in Kauf genommen werden müsste und die Fahrzeiten sich verlängern.
Pellenz	Nickenich	Frankenstraße	Erschließung durch zusätzliche Haltestelle an Hauptstraße möglich - Abwägung mit notwendigen Umwegfahrten der Linien
Rhein-Mosel	Brey	Ackerweg	Abwägung, ob Erschließungsfahrt sinnvoll ist oder ob dichtes Angebot mit Bus und SPNV längeren Zugangsweg rechtfertigt.
Rhein-Mosel	Rhens	Im Vogelsang	Abwägung, ob Erschließungsfahrt sinnvoll ist oder ob dichtes Angebot mit Bus und SPNV längeren Zugangsweg rechtfertigt.
Stadt Vallendar	Vallendar	Rosenberg	Nächste Haltestelle ist Vallendar Bahnhof (~1,4 km, 15 Min Fußweg, Höhenunterschied) Stadt Vallendar unterstützt die Einführung eines Angebotes z.B. als flexible Bedienungsform oder als Midibus mit Rollstuhlmitnahmemöglichkeit.
Weißenthurm	Urmitz Bahnhof	Hst. Rheinau	Überwiegend Gewerbegebiete und ein Wohngebiet mit geringem Potenzial betroffen. Die Haltestelle Rheinau wird nicht mehr angefahren. Durch den SPNV kann das Gebiet als erschlossen gelten (Fußweg Urmitz Bahnhof ~ 800m). Die Gemeinde betrachtet dies als Mangel, eine Erschließung soll vorgesehen werden.

Tabelle 9: Erschließungslücken Kategorie 1

4.1.2 Ausgewählte relevante Erschließungslücken Kategorie 2

Erschließungslücken der Kategorie 2 sind nicht weiter zu verfolgende Mängel. Einzelne Erschließungslücken wurden nach Rücksprache mit den Gemeinden in nachfolgende Tabelle 10 aufgenommen, da hier von Seiten der Gemeinden eine Behebung gewünscht wird. Dies soll ebenfalls im Zuge der der Umsetzung des ÖPNV-Konzept Rheinlandpfalz-Nord erfolgen.

Verbandsge- meinde	Gemeinde	Name	Anmerkung
Andernach	Eich	Nastberg	Die Gemeinde sieht hier eine mangelnde Er- schließung. Eine Führung der Linie 310 über Nastberg auf dem Weg zwischen Eich und Ni- ckenich mit zusätzliche Haltestelle am Nastberg ist zu prüfen.
	Kell		Die Erschließung von Kell erscheint aufgrund der geringen Bebauungsdichte nur nachrangig not- wendig, die Gemeinde sieht dies als Mangel. Der hohe Aufwand für die Erschließung muss abge- wägt werden.
Rhein-Mosel	Macken	Hauptstraße	Die Erschließungslücke betrifft nur wenige Häu- ser mit daher geringem Fahrgastpotential. Daher ist eine Maßnahme abzuwägen. Gemeinde befürwortet Verlegung der Haltestelle an zentralere Stelle.
	Nörtershausen	Friedhof	Nur einzelne Häuser liegen außerhalb des er- schlossenen Gebietes. Die Gemeinde schlägt vor: im Bedarfsfall eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Hauptstraße/Feuerwehr einzurichten.
Weißenthurm	Bassenheim	Fasanenweg; Unter den Pel- zen; Karmelenberg- weg	Die Gemeinde befürwortet eine bessere Er- schließung, jedoch ist diese aufgrund der engen Straßen nicht möglich. Bassenheim ist dicht bedient durch die Linie 350, daher wird längerer Fußweg zu gutem Angebot als zumutbar erachtet.
	Mülheim-Kärlich	Lohrweg und Hoorweiher- straße	Die Stadt weist auf die Entfernung zur nächstge- legene Haltestelle Rathaus hin, derzeit wird von einer Maßnahme abgesehen.

Tabelle 10: Erschließungslücken Kategorie 2

4.1.3 Anregungen zur Erschließung der Städte und Gemeinden

Im Rahmen der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz zeichnen sich Lösungen für folgende Anregungen ab:

Gemeinde / Stadt	Anmerkung	Lösung
OG Dieblich	Baugebiet zwischen B49 und K68	Haltestelle entlang der geplanten Linien vorsehen, Prüfung durch Gemeinde (Linie 31 neu)
Stadt Mülheim-Kärlich	Erschließung Clemensstraße / Kurfürstenstraße / Jahnstraße. Damit auch Erschließung des Wohngebietes "In der Steinrausch" und Anbindung des Seniorenzentrums im Andernacher Weg.	Linienführung durch geplante Linien vorsehen, ggf. Linie 30 (neu)
	Anbindung der Friedhöfe in der Basenheimer Straße.	Friedhöfe sind heute bedient, ggf. verbessern durch Linie 331 (neu)
	Anbindung zusätzlicher Straßen im Gewerbepark der Stadt.	Bedienung darf sich nicht verschlechtern. Heutige Linie im Gewerbegebiet muss erhalten bleiben, ggf. Fahrstrecke ausweiten.
OG Sankt Sebastian	Eine zusätzliche Haltestelle im Bereich des in der Entstehung befindlichen Wohngebietes "Kaltenengerser Weg III" auf der Hauptstraße.	Prüfung der Kommune, wo eine Haltestelle sinnvoll ist, sie sollte bei Umsetzung durch Linie 30 bedient werden.
Stadt Mayen	Anschließung des Neubaugebietes "Am Vulkanpark" an den ÖPNV wäre wünschenswert.	Erschließung (randlich, da sonst nicht befahrbar) soll durch eine Linie gewährleistet sein

Tabelle 11: Anregungen zur Erschließung

Die Liste aller Anregungen befindet sich im Anhang, Anlage 4. Die dort dargestellten Anregungen sollen, soweit sie in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises fallen, im Zuge der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes auf Möglichkeiten der Berücksichtigung geprüft werden.

4.2 Relationsbezogene Analyse

4.2.1 Erreichbarkeit der Zentren

Entsprechend den im Anforderungsprofil festgelegten maximalen Beförderungszeiten von 60 Minuten zu den Ober- und Mittelzentren, wurden für alle Haltestellen Beförderungszeiten untersucht. Dargestellt werden die schnellsten Beförderungszeiten (Fahrzeiten und Umsteigezeiten) an einem Werktag zwischen den Haltestellen und dem Ober- bzw. den Mittelzentren im Landkreis.

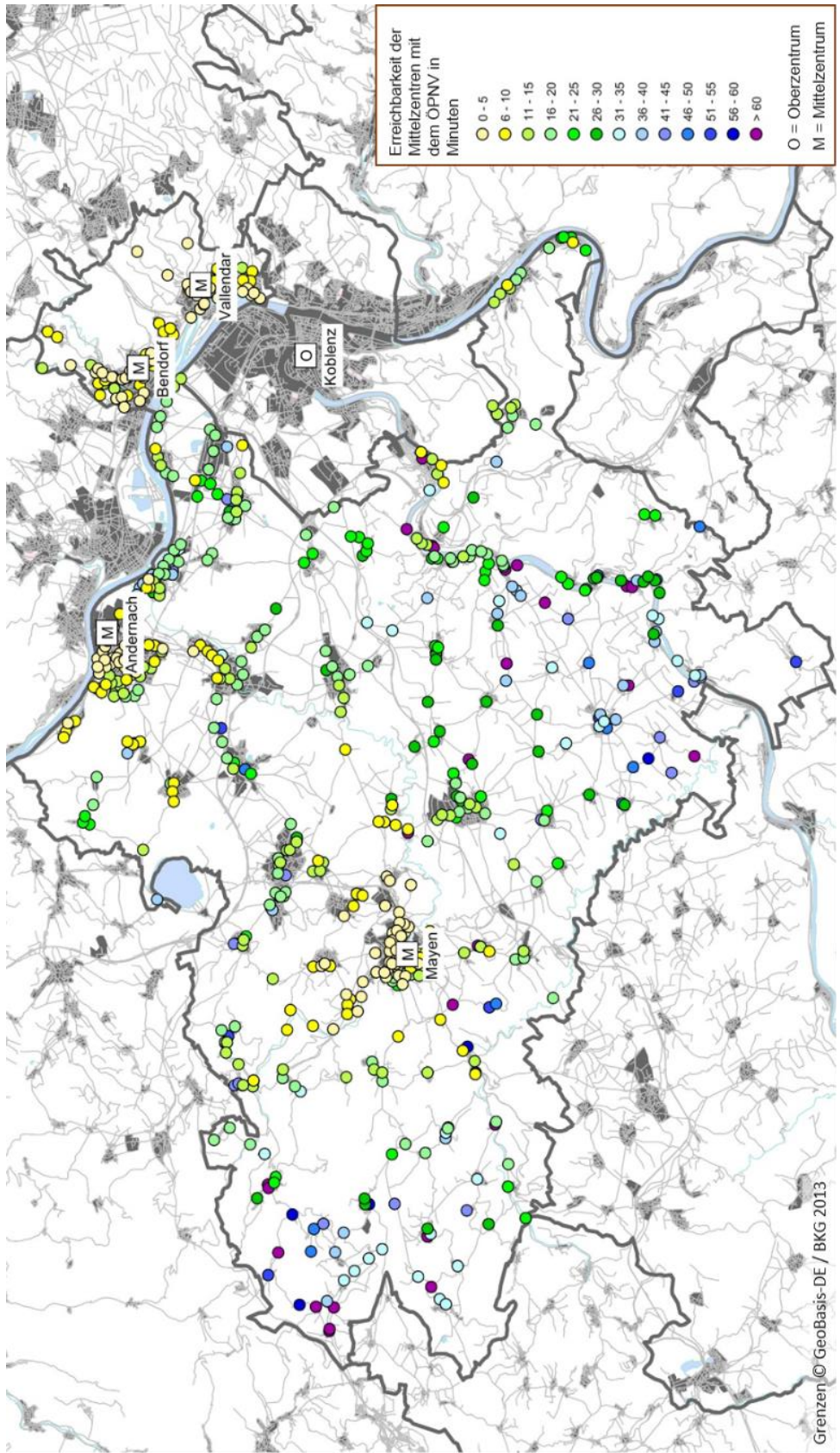


Abbildung 18: Erreichbarkeit der Mittelzentren an einem Werktag

Ergebnis Erreichbarkeit der Zentren

Es zeigt sich, dass das Oberzentrum Koblenz und die Mittelzentren von einem Großteil der Siedlungsräume innerhalb von 30 Minuten erreichbar sind. Die geforderte Erreichbarkeit innerhalb von 60 Minuten wird somit für diese Orte eingehalten. Daneben bestehen einzelne Haltestellen, die aufgrund spezifischer Anforderungen die geforderten 60 Minuten Beförderungszeit nicht ermöglichen. Dies sind beispielsweise Haltestellen an Schulen, Kindergärten oder touristische Ziele, welche nur zu speziellen Zeiten angefahren werden.

Die Siedlungsstruktur bedingt insbesondere südlich und westlich von Mayen weite Entfernungen und damit auch Beförderungszeiten zum Mittelzentrum Mayen. Hier haben ein Grundangebot und die Bedienung des Schülerverkehrs einen größeren Stellenwert, als eine schnelle Verbindung. Ergänzend bieten in diesem Bereich die drei Verkehrskorridore der Anruf-Linien-Fahrten (ALF) (siehe Kapitel 3.3) Fahrmöglichkeiten, insbesondere in der Nebenverkehrszeit. Aufgrund des besonderen Betriebskonzeptes dieser Verkehre, ist deren Angebot in der oben stehenden Abbildung 18 nicht enthalten.

4.2.2 Bedienungshäufigkeit

Methodik

Die Bedienungshäufigkeit wurde gemäß dem Anforderungsprofil auf allen relevanten Relationen für verschiedene Zeitintervalle je Bedienungskategorie untersucht. Die Gesamtzahl der Relationen zwischen den 145 Verkehrszellen des Untersuchungsraumes wurde auf die relevanten Relationen reduziert. Dies wurde mit Hilfe der Einteilung in die Relationskategorien unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrsnachfrage auf der Relation durchgeführt.

Die Zuordnung der Fahrten zu Zeitintervallen erfolgt anhand der Abfahrtszeiten an der Starthaltestelle. Es werden nur Verbindungen berücksichtigt, die:

- ▶ ein sinnvolles Angebot darstellen
- ▶ maximal 2 Umstiege aufweisen
- ▶ maximal 30 Minuten Wartezeit bei Umstieg aufweisen.

Mehrere Fahrten mit identischer Abfahrtszeit werden als eine Fahrt gewertet (Verstärkerfahrten)

- ▶ Grundlage: Fahrplanstand 01.01.2014 (einschließlich Änderungen im Bereich Maifeld) ohne Anruf-Linien-Fahrten (ALF), diese wurden im Anschluss an die Berechnungen in der weiteren Analyse berücksichtigt.

„Hinfahrten“ sind so definiert, dass sie im zentralen Gefüge vom untergeordneten Ort zum Zentrum führen, z.B. die Fahrt zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zum Einkauf etc. „Rückfahrten“ sind Fahrten zurück in den Ort, zumeist ist dies die Fahrt zum Wohnort.

Ergebnisse der relationsbezogenen Auswertungen

In nachfolgender Tabelle 12 sind die in den Analysen ermittelten relationsbezogenen Mängel dargestellt. Diese Mängel sollen im Zuge der Umsetzung des ÖPNV-Konzept Rheinlandpfalz-Nord behoben werden.

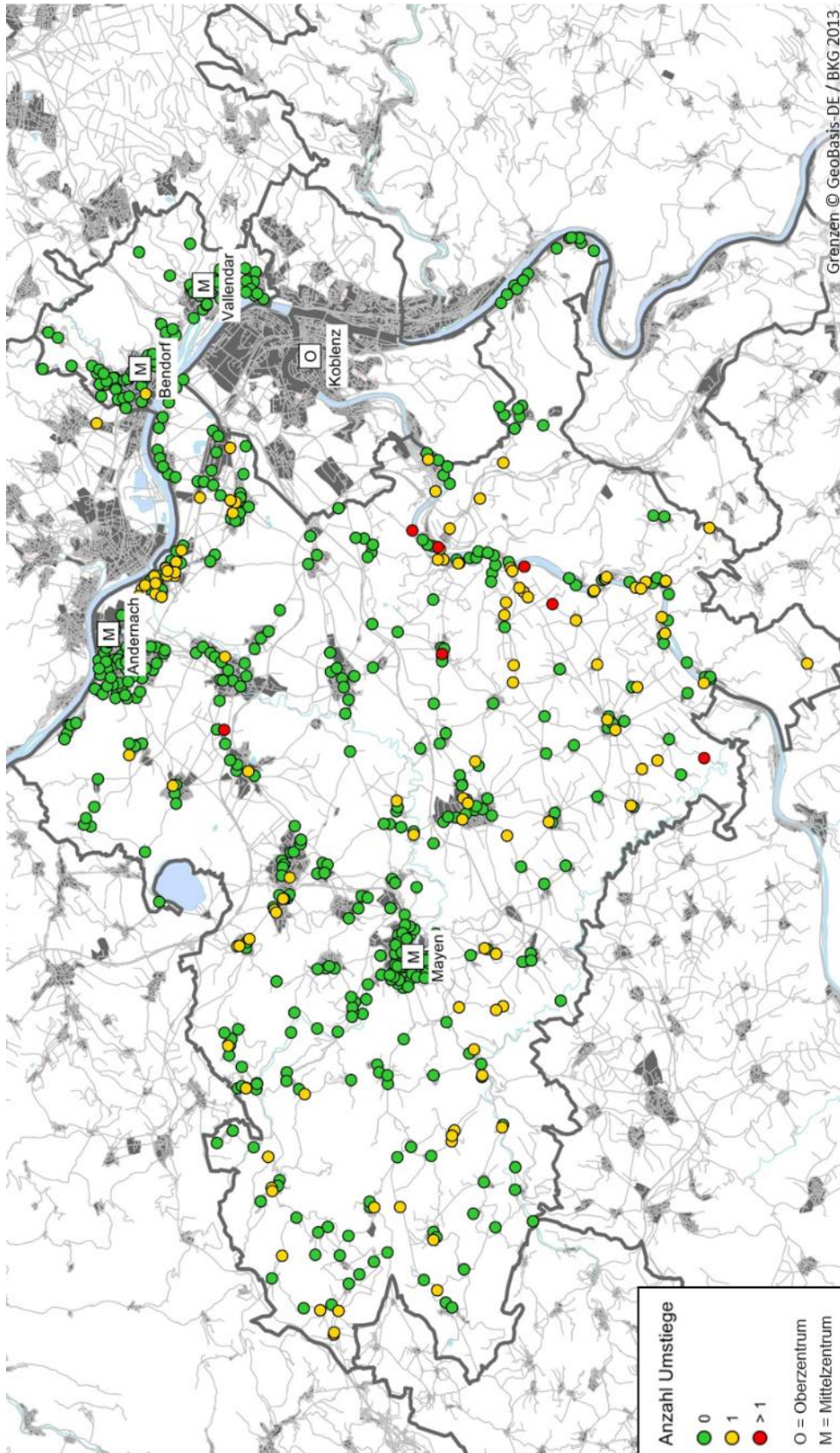
Achse	Zeitscheibe	von	nach	Forderung	Fehlende Fahrten
Nebenachsen	14:00-16:00	Mayen	Münstermaifeld	1 Fahrt / Std.	1
	19:00-21:00	Mayen	Münstermaifeld	1 Fahrt	1
	19:00-21:00	Münstermaifeld	Mayen	1 Fahrt	1
	19:00-21:00	Mayen	Polch	1 Fahrt	1
	19:00-21:00	Polch	Mayen	1 Fahrt	1
	nach 21:00	Mayen	Münstermaifeld	1 Fahrt	1
	nach 21:00	Mayen	Polch	1 Fahrt	1
	nach 21:00	Mayen	Ochtendung	1 Fahrt	1
Verflechtungen Orte über 1000 Einwohner, Übrige: Schüler- verkehr	14:00-16:00	Kobern-Gondorf	Wolken	1 Fahrt	1
		Kobern-Gondorf	Lehmen	1 Fahrt	1
		Kobern-Gondorf	Löf	1 Fahrt	1
		Kobern-Gondorf	Oberfell	1 Fahrt	1
		Kobern-Gondorf	Dieblich	1 Fahrt	1

Tabelle 12: Ergebnisse der relationsbezogenen Auswertung

4.2.3 Umsteigehäufigkeit

Die Analyse der mittleren Umsteigehäufigkeiten auf den Relationen wurde analog der Untersuchung zur zeitlichen Erreichbarkeit grafisch durchgeführt. Auch hier wurde die schnellste Verbindung gewertet. Das Anforderungsprofil gibt vor, dass entweder das Ober- oder ein Mittelzentrum mit maximal einem Umstieg aus allen Ortschaften erreicht wird (Abbildung 19).

Wie der Abbildung zu entnehmen ist, sind alle Orte direkt mit ihrem Zentrum verbunden. Ausnahmen sind einzelne Haltestellen, von denen mehr als ein Umstieg zum Erreichen des Ober- oder der Mittelzentren nötig sind. Dabei handelt es sich um Haltestellen, die nicht dem Zweck dienen eine Verbindung zu den größeren Zentren anzubieten, sondern selbst Ziele mit spezifischen zeitlichen Anforderungen darstellen (zum Beispiel Schulen, Kindergarten oder Touristische Ziele). Damit besteht hier kein Handlungsbedarf.



Grenzen © GeoBasis-DE / BKG 2013

Abbildung 19: Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Ober- und der Mittelzentren an einem Werktag

5 Analyse und Maßnahmenentwicklung aufgrund von Prüfaufträgen

5.1 Befragung der Gemeinden

Zu Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden alle Gemeinden hinsichtlich ihrer Anregungen zum öffentlichen Nahverkehr und zukünftig zu erwartenden Flächenentwicklungen (Ausweisung von Neubau- und Gewerbegebieten) schriftlich befragt.

Die Anregungen der Städte, Verbands- und Ortsgemeinden wurden hinsichtlich ihrer Relevanz für den Nahverkehrsplan geprüft und mit den Analyseergebnissen abgeglichen (siehe Anlage 4). Sie sind in die Schwachstellenanalyse und die weiteren Prüfungen eingeflossen.

5.2 Übergangstarife zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)

Im Arbeitskreis wurde die Ausweitung des VRS-Tarifkragens bis Andernach bzw. Valendar (über Neuwied) thematisiert. Nach Prüfung durch den VRM wurde dies aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Die Nichtanerkennung der BahnCard infolge der Erweiterung führt zu Benachteiligungen für die Fahrgäste.
- Die Nachfrage wird als zu gering erachtet. Dies begründet sich beispielsweise in den niedrigen Pendlerzahlen: zwischen dem VRS und Andernach pendeln täglich etwa 600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, zwischen dem VRS und Valendar sind es etwa 100. Dies ist als Potenzial für den ÖPNV als zu gering einzuschätzen.
- Kostenbeteiligung des Landkreises Mayen-Koblenz erforderlich.

5.3 Wabengrenzen

Der Zuschnitt der Wabengrenzen, z. B. in Ober- und Niedermendig, zwischen Andernach und Kell, sowie zwischen Urbar und Koblenz wird als problematisch gesehen. Der Zuschnitt der Grenzen und die damit verbundenen Tarife in diesen speziellen Bereichen müssen gesondert überprüft werden.

5.4 Gästeticket

Nachdem sich das zunächst als Modell-Versuch eingeführte Gästeticket in den Landkreisen Cochem-Zell und Ahrweiler erfolgreich etabliert hat, wurde vom VRM nun die

Ausweitung auf weitere Teile des Verbundgebiets erarbeitet. Die Detailplanungen müssen noch abgeschlossen werden. Der Landkreis empfiehlt, diese Lösung weiterzuentwickeln und ein entsprechendes Ticket sukzessive verbundweit einzuführen.

5.5 Netzplanung und Linienbündelung

Das bestehende Liniennetz ist in enger planerischer Abstimmung mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord weiterentwickelt worden. Dieses ist in nachfolgender Abbildung 20 schematisch dargestellt. Die geplante Verbindungsqualität und Bedienungshäufigkeit für die einzelnen Orte sind im Detail den beigefügten Anlagen zu entnehmen (Netzpläne siehe Anlage 5.1, Linienübersicht siehe Anlage 5.2, siehe Anlage 5.3). Die Finanzierung der Hauptlinien wird teilweise vom Zweckverband SPNV-Nord übernommen.

Eine Umsetzung soll mit dem Start der jeweiligen Linienbündel im Jahr 2021 erfolgen. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 24.06.2013 ein Linienbündelungskonzept beschlossen. Die inzwischen neu konzipierte Linie 355 wird im Bündel Maifeld ergänzt.

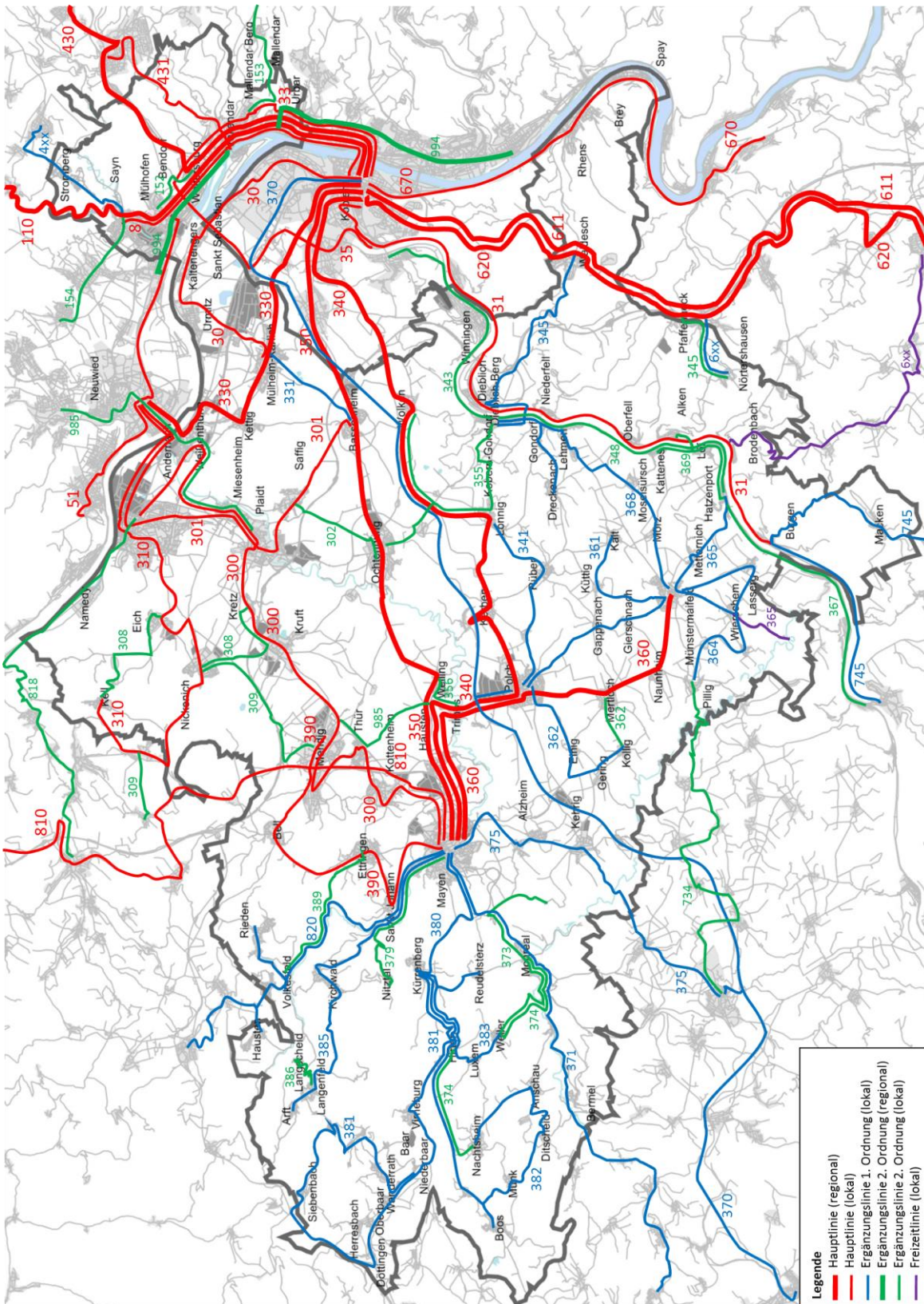


Abbildung 20: Netzplan