

Bericht

# Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Daun

Teil: Analyse und Maßnahmen



April 2006

## Dokument-Informationen

Auftraggeber:	Landkreis Daun
Auftragnehmer:	PTV AG
Bearbeitet von:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Ing. Jürgen Kaiser

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Bestandsaufnahme</b> .....	<b>5</b>
1.1	Aufnahme der Bestandsdaten .....	5
1.2	Erfolgskontrolle des ersten Nahverkehrsplans .....	5
<b>2</b>	<b>Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots</b> .....	<b>7</b>
2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV .....	7
2.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete .....	8
2.3	Bedienungshäufigkeit.....	8
2.4	Umsteigehäufigkeit .....	9
2.5	Schnelligkeit.....	10
2.6	Anschlusssicherung .....	10
2.7	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung .....	10
<b>3</b>	<b>Maßnahmenentwicklung und Bewertung</b> .....	<b>13</b>
3.1	Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen.....	13
3.2	Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen.....	15
<b>4</b>	<b>Umsetzungsprogramm und Finanzierung</b> .....	<b>16</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung	7
Tabelle 2:	Bedienungshäufigkeiten Montag - Freitag für Relationen mit vorrangigem oder nachrangigem Handlungsbedarf	9
Tabelle 3:	Maßnahme der Priorität 2 (nachrangiger Handlungsbedarf)	15

# 1 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme für den gesamten VRT-Raum wird im Gesamtnahverkehrsplan VRT beschrieben. Dabei werden sowohl die Raumstruktur als auch das Verkehrsangebot und die Nachfrage dargestellt. Hinsichtlich der raumstrukturellen Besonderheiten im Kreis Daun werden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Daun darüber hinaus Entwicklungen in den einzelnen Gemeinden aufgenommen. Dies betrifft z.B. die Entwicklung von Industriegebieten, die Einbeziehung von Neubaugebieten etc.). Diese werden im Rahmen der Analyse bzw. der Maßnahmendefinition berücksichtigt.

## 1.1 Aufnahme der Bestandsdaten

## 1.2 Erfolgskontrolle des ersten Nahverkehrsplans

Der erste Nahverkehrsplan 1997 des Kreises Daun basiert auf einem Nahverkehrskonzept, das 1995 erstellt wurde. Die wichtigsten Ziele werden im Folgenden zusammengefasst und der Grad der Umsetzung beschrieben.

### Allgemeine Zielsetzungen:

- ▶ Optimierung des Beförderungsangebots quantitativ und qualitativ
- ▶ Kreisweite Verkehrs- und Tarifgemeinschaft mit einheitlichem Kreistarif (ist weiträumiger umgesetzt als VRT)
- ▶ Schaffung eines kreisweiten Informationssystems (in Buchform und elektronisch). Die Anforderung ist durch den VRT umgesetzt worden.
- ▶ Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit - Marketing und ein Großteil der Fahrgastinformationen werden durch den VRT kontinuierlich verbessert
- ▶ Vollständige Integration aller Sonderformen des Linienverkehrs sowie der freigestellten Verkehre (ist weitestgehend umgesetzt)
- ▶ Abstimmung sämtlicher ÖPNV-Angebote aufeinander (wird in der Fortschreibung differenzierter geprüft)
- ▶ Verbesserter Verkehrsablauf durch bauliche Anlagen. Die Thematik wird im Gesamt-Nahverkehrsplan VRT wieder aufgenommen und aktualisiert.
- ▶ Kostenneutrale Durchführung

Zusätzlich wurden Anforderungen aufgestellt betreffs der Umsteigehäufigkeit, Reisezeiten, etc. Diese Vorgaben werden in der vorliegenden Fortschreibung für das

Verbundgebiet des VRT vereinheitlicht und weiter differenziert. Soweit wie möglich gehen die Anforderungen aus der ersten Generation der Nahverkehrspläne ein.

Im Hinblick auf die Finanzierbarkeit wurde auf den Anspruch der „Vollversorgung aller Siedlungsplätze mit ÖPNV-Angeboten“ in der Fortschreibung bewusst verzichtet.

Das Angebot im Plankonzept wurde im ersten Nahverkehrsplan hierarchisiert in Regio-Linien, Eillinien, Gemeindelinien, Zubringerlinien, Nachbarortsverkehrslinien und Anrufverkehr (ANDI).

### **Konkrete Zielsetzungen**

- ▶ Ausbau der Haltestelle Gillenfeld Sparkasse zur Umsteigehaltestelle
- ▶ Der Ausbau wurde umgesetzt (Haltestelle „Feuerwehrhaus“)
- ▶ Mögliche Reaktivierung der Schienenstrecke von Gerolstein nach Mayen
  - ▶ Die Umsetzung wurde von einer derzeit laufenden Untersuchung abhängig gemacht, die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen noch nicht vor.
- ▶ Neuer Busbahnhof in Kelberg
  - ▶ Die Umsetzung wird von der Ortsgemeinde nicht länger angestrebt

Vorgesehene RegioLinien:

- ▶ Eine Linie Daun – Manderscheid – Wittlich – Bernkastel-Kues ist als Linie 300 umgesetzt.
- ▶ Eine Linie Daun- Ulmen – Mayen/Koblenz und Prüm – Gerolstein – Daun – Cochem ist als Linie 500 weitestgehend so umgesetzt. Der Streckenabschnitt Prüm –Gerolstein wird inzwischen nicht mehr als RegioLinie bedient.
- ▶ Eine Regio-Linie Daun – Kelberg – Nürburgring – Adenau – Ahrbrück wurde eingerichtet, dann jedoch aber wegen geringer Nachfrage wieder aus dem Angebot gestrichen.
- ▶ Eine weitere RegioLinie mit Schwerpunkt Freizeitverkehr (Cochem – Kelberg – Adenau – Ahrbrück) wurde ebenfalls mangels Nachfrage wieder eingestellt.

Für die übrigen Strecken wurde im ersten Nahverkehrsplan ein an den bisherigen Bestand angepasstes Konzept erarbeitet mit der Maßgabe, ein hierarchisiertes Angebot mit möglichst vielen Verknüpfungspunkten aufzustellen. Viele dieser Vorgaben wurden nicht umgesetzt, da zum einen die finanzielle Situation keine zusätzlichen Angebote ohne entsprechende Nachfragepotenziale zuließ, wenn die Eigenwirtschaftlichkeit bewahrt bleiben sollte und da ein Großteil der Linienwege durch die Schülerverkehre determiniert sind (Beispiel Direktlinie Daun-Bitburg, NVP 1997, S. 40).

## 2 Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots

Die Methodik der Schwachstellenanalyse ist im Kapitel 4 des Gesamtnahverkehrsplans VRT beschrieben. Die Ergebnisse für den Kreis Daun werden im Folgenden dargestellt.

### 2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV

Die Untersuchung ergibt, dass keine Erschließungslücken der Priorität 1 vorhanden sind. Die dicht besiedelten größeren Gebiete sind alle vollständig erschlossen oder weisen nur marginale Erschließungslücken auf. Die Erschließung sehr kleiner, nicht erschlossener Siedlungsgebiete ist nur mit erheblichem Aufwand möglich und wurde daher der nachrangigen Priorität 3 zugeordnet. Unter der Prämisse, erheblichen Mehraufwand zu vermeiden, ist eine Erschließung mit Buslinienverkehr dort nicht möglich. Gegebenenfalls sind die Möglichkeiten einer Erschließung bei der Detailplanung alternativer Betriebsweisen außerhalb des Nahverkehrsplans zu erörtern. In der folgenden Tabelle sowie in Anlage 10 im Anhang sind die Erschließungslücken aufgeführt.

Name	Gemeinde	Art der Nutzung	Anmerkung	Priorität
Auf dem Kruchler (Wiesbaum) / östliche Hauptstraße	VBG Hillesheim	Siedlungsbereich	-	2
Jünkerath Nord-West / Glaadt + Gewerbegebiet	VBG Obere Kyll	Siedlungsbereich	-	2
Gerolstein Industrie- und Gewerbegebiet (Linie 522) *		Industriegebiet	nachrangig, nach Einschätzung des Kreises geringe, zeitlich wenig bündelbare Nachfrage	3
Hinterhausen (+ Ferienhaus-Gebiet)	Gerolstein	Siedlungsbereich	Sehr geringe Einwohnerzahl	3
Ferienpark Gemünden	Daun	Ferienpark	Kreis sieht keinen Bedarf für die Erschließung des Gebiets	3
Industriegebiet Daun-Rengen	Daun	Industriegebiet	Erschließung nur bei entsprechender Entwicklung / Vergrößerung des Gebiets	3
Anschlussstelle Mehren	VBG Daun	Industriegebiet	geringe, zeitlich wenig bündelbare Nachfrage	3

\*sowie weitere Industriegebiete (Wiesbaum – Higgs /Nerdlen – Kradenbach /Mehren)

Tabelle 1: Schwachstellen in der räumlichen Erschließung

## 2.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

Die Auswertung der Erreichbarkeit wichtiger Versorgungszentren erfolgte mit Hilfe von Isochronendarstellungen zur zeitlichen Erreichbarkeit zentraler Haltestellen in den Zentren mit dem ÖPNV von allen anderen Orten aus (Siehe Anhang, Anlagen 13-15).

### **Erreichbarkeit eines Oberzentrums:**

Von den umliegenden Oberzentren Trier, Luxemburg, Saarbrücken, Koblenz und Köln ist mindestens eines von den meisten Siedlungsbereichen des Kreises aus innerhalb der Vorgaben erreichbar (einschließlich Fußwege an Start und Ziel maximal 90 min). Eine etwas längere ÖPNV-Reisezeit weisen allerdings die Bereiche zwischen Kelberg und Wiesbaum sowie westlich Jünkerath auf. Hierbei handelt es sich um sehr verstreut und schwach besiedelte Räume, die mit vertretbarem Aufwand nicht durch direktere Verbindungen bedient werden können. In diesen Räumen haben Erschließungslinien Vorrang vor schnellen Verbindungen (siehe Anlage 15).

### **Erreichbarkeit eines Versorgungszentrums (Mittelzentrum):**

Eines der Mittelzentren im Kreis bzw. das Oberzentrum Trier sind innerhalb der Vorgaben von überall erreichbar (einschließlich Fußwege an Start und Ziel maximal 60 min, siehe Anlage 14).

### **Erreichbarkeit des nächsten Grundzentrums:**

Das nächste Grundzentrum wird von allen Siedlungsbereichen mit über 200 Einwohnern innerhalb der Vorgaben (40 min) erreicht (siehe Anlage 13).

## 2.3 Bedienungshäufigkeit

Die Bewertung der Bedienungshäufigkeit auf den Relationen im Kreis erfolgt in drei Kategorien:

- ▶ **Mittelfristig kein Handlungsbedarf:** Die Mindestanforderungen werden erfüllt, d.h. es besteht mindestens eine Fahrt in Zeitbereichen, in denen die Grundversorgung zu gewährleisten ist und mindestens zwei Fahrten in Zeitbereichen, in denen eine mehrfache Bedienung erforderlich ist.
- ▶ **Nachrangiger Handlungsbedarf:** Die Mindestanforderungen werden erfüllt. In mindestens einem Zeitbereich, in dem eine eingeschränkte Bedienung (nur bei tatsächlich festgestellter Nachfrage in diesem Zeitbereich) gefordert wird, findet jedoch keine Fahrt statt. Bei ausreichender Nachfrage ist hier eine Ausweitung der Bedienung wünschenswert, jedoch nicht vordringlich.



- **Vorrangiger Handlungsbedarf:** Die Mindestanforderungen werden für mindestens einen Zeitbereich nicht erfüllt (d.h. keine Fahrt in Zeitbereichen, in denen die Grundversorgung zu gewährleisten ist oder höchstens eine Fahrt in Zeitbereichen, in denen eine mehrfache Bedienung erforderlich ist). Möglichkeiten einer Ausweitung der Bedienung sind hier zu prüfen.

Ausgewertet werden von allen theoretisch möglichen Relationen im Kreis (allein knapp 17.000 im Binnenverkehr) nur diejenigen, für die auf Basis der vorhandenen Daten ein Nachfragepotenzial vorhanden ist und bei denen mindestens in einem Zeitbereich ein vorrangiger Handlungsbedarf festgestellt wird.

von Bezirk	nach Bezirk	Relations-kategorie	Richtung	Fahrtenhäufigkeit / Zeitscheibe (Montag-Freitag)							
				3.00 - 6.30	6.30 - 8.30	8.30 - 12.00	12.00 - 14.00	14.00 - 16.00	16.00 - 19.00	19.00 - 21.00	21.00 - 24.00
Gerolstein-Nordwest	Gerolstein-Industriegebiet	Verflechtung	R	0	0	0	0	0	0	0	0
Gerolstein-Industriegebiet	Gerolstein-Nordwest	Verflechtung	H	0	0	0	0	0	0	0	0
Hillesheim, Stadt	Gerolstein-Industriegebiet	Verflechtung	R	0	2	1	0	1	1	0	0

mittelfristig kein Handlungsbedarf



nachrangiger Handlungsbedarf



vorrangiger Handlungsbedarf



Tabelle 2: Bedienungshäufigkeiten Montag - Freitag für Relationen mit vorrangigem oder nachrangigem Handlungsbedarf

Das Industriegebiet Gerolstein ist nicht an den ÖPNV angebunden. Seitens des Kreises wird keine Nachfrage gesehen, die stark genug und hinsichtlich der Zeiten des Arbeitsbeginns und -endes auch sinnvoll zeitlich bündelbar wäre, um eine ÖPNV-Bedienung zu rechtfertigen. Daher soll eine ÖPNV-Bedienung von der zukünftigen Entwicklung des Gebietes abhängig gemacht werden und im Falle einer Expansion eine erneute Prüfung durchgeführt werden.

## 2.4 Umsteigehäufigkeit

Aufgrund der Ausrichtung der meisten Bus- und Zugverbindungen auf die Zentren, treten keine Mängel hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit auf.

## 2.5 Schnelligkeit

Auch im Fahrzeitvergleich zwischen MIV und ÖPNV ergaben sich auf den Relationen mit relevanter Nachfrage keine Mängel.

## 2.6 Anschlusssicherung

### Gerolstein Bahnhof

Es wurden die Abstimmungen zwischen allen Buslinien und der Kursbuchstrecke 474 Köln – Euskirchen – Gerolstein – Bitburg – Trier sowie der RegioLinie 500 Cochem – Ulmen – Daun – Gerolstein überprüft. Die Analyse ergab, dass insbesondere eine optimierte Abstimmung zwischen der Bahn und der RegioLinie besteht. Teilweise etwas längere Wartezeiten als 10 Minuten resultieren aus anderen Fahrplanbindungen der RegioLinie, z.B. in Cochem.

Für die übrigen Buslinien besteht eine teilweise Abstimmung auf die Bahn, jedoch erlaubt in vielen Fällen die Funktion der Linien als Schülerverkehr keine bessere Abstimmung. Bei einigen Linien ist aufgrund der Nachfrageströme der Bedarf an Umsteigeverbindungen auch gering.

Abstimmungen der übrigen Buslinien auf die RegioLinie sind kaum vorhanden, jedoch ist auch hier das Nachfragepotenzial gering.

Es wird empfohlen, dass die Unternehmen insbesondere im Zuge von Fahrplanänderungen prüfen, in wie weit weitere Anschlüsse möglich sind.

### Daun ZOB

Am ZOB in Daun treffen sich die RegioLinien 300 (Daun - Wittlich - Bernkastel-Kues – Morbach) und 500 (Cochem – Ulmen – Daun – Gerolstein) sowie eine Reihe weiterer Buslinien. Es sind kaum Abstimmungen vorhanden, auch nicht zwischen den RegioLinien, da andere vorrangige Fahrplanbindungen bestehen. Die Umsteigefunktion am ZOB Daun ist nachrangig. Da auch hier eher geringe Umsteigerpotenziale bestehen, wird lediglich eine Prüfung durch Verkehrsunternehmen empfohlen, in wie weit weitere Abstimmungen möglich sind. Fahrplanbindungen der RegioLinien an den Bahnhöfen haben jedoch Vorrang.

## 2.7 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Eine differenzierte Bedienung im Kreis ist dahingehend vorhanden, dass die stärkeren Nachfrageströme entlang den Achsen Köln – Euskirchen – Jünkerath – Gerolstein – Trier im Schienenverkehr bedient wird.

Daneben verbinden folgende RegioLinien wichtige Zentren:

- ▶ Line 300 (Daun - Wittlich - Bernkastel-Kues – Morbach)
- ▶ Linie 500 (Cochem – Ulmen – Daun – Gerolstein)

Eine weitere Differenzierung aufgrund der Bündelung großer Nachfrageströme hin zu Schnellverkehren auf Schiene und Straße erscheint vor dem Hintergrund der niedrigen Nachfrage über die bestehenden Verkehre hinaus nicht notwendig. Die Pendlerzahlen weisen darauf hin, dass die wichtigsten Nachfrageströme innerhalb des Kreises verlaufen, insbesondere nach Daun und Gerolstein. Nur in geringerem Maß bestehen Pendlerbeziehungen nach Wittlich, Prüm, Ulmen und Trier.

Hinsichtlich der Schienenverkehre sowie der RegioLinien ist jedoch der Nahverkehrsplan und die Planungen des Zweckverbandes SPNV Nord maßgeblich.

Im Kreis Daun bestehen folgende Angebote alternativer Betriebsweisen:

#### Jugendtaxi

Das Jugendtaxi wurde insbesondere zur Vermeidung von „Disco-Unfällen“ eingeführt. Angeboten werden verbilligte Fahrten im Taxi oder Mietwagen für Jugendliche (13 - 21 Jahre) ab 22.00 Uhr nach Hause (Fahrziel Kreis Daun) in den Nächten am Freitag und Samstag und vor gesetzlichen Feiertagen sowie im Karneval. Jede Fahrgastfahrt wird mit 2.-€ bezuschusst.

#### ANDI 1 (Anruf-Nahverkehrsdienst) Verbandsgemeinde Kelberg:

Das Angebot entstand um 1988 im Zuge eines Modellprojektes in Rheinland-Pfalz zur Bedienung des schwach besiedelten Raumes in der vor- und nachmittäglichen Nebenverkehrszeit für den Versorgungsverkehr mit insgesamt 6 Linien. Es besteht keine Fahrplanbindung, jedoch eine Begrenzung auf Zeiträume und Linienwege. Das Angebot wird durch Pkw (Taxi/Mietwagen) durchgeführt, wobei die Fahrgastzahlen rückläufig sind.

Das Angebot ist nicht an den Linienvkehr gebunden und wird durch Mietwagen betrieben. Damit besteht auch keine Bindung an Verbundtarife und kein Ausgleich nach §148 SGB IX.

#### ANDI 2 (Gillenfeld – Mehren – Daun):

Der Betrieb erfolgt durch Busse, wobei die Grundlinie fahrplanmäßig verkehrt, zusätzlich Orte jedoch im Richtungsbandbetrieb nur bei vorheriger telefonischer Anmeldung bedient werden. Fahrgastinformationen über das Angebot sind derzeit nur über Anruf bei dem Verkehrsunternehmen erhältlich. Daher wird die Aufnahme in das VRT-Fahrplanheft sowie die Möglichkeit zur Information über Internet empfohlen.

## **Einsatzmöglichkeiten**

Weitere Einsatzmöglichkeiten im Kreis wären denkbar als Ergänzung in Zeiten ohne Buslinienbedienung:

- ▶ Schwachverkehrszeit morgens und abends
- ▶ ggf. vormittags / nachmittags außerhalb der Schülerverkehre
- ▶ Wochenende

Dazu ist auf Kreisebene jedoch die Einführung eines einheitlichen Modells notwendig. Daher wurde für den Gesamt-Nahverkehrsplan für den VRT die Darstellung und Diskussion von Möglichkeiten und Erfahrungen mit alternativen Betriebsweisen erarbeitet (siehe dort Kapitel 5)

## 3 Maßnahmenentwicklung und Bewertung

Wie in Kapitel 5 des Nahverkehrsplans des VRT beschrieben, wurden Maßnahmen auf der Basis von Schwachstellenanalyse und Prüfaufträgen entwickelt.

Vor Neueinrichtungen bzw. Ausweitung von Verkehren ist gegenüber dem Aufgabenträger der konkrete Bedarf nachzuweisen, der einen kostenneutralen Verkehr erwarten lässt. Gegebenenfalls sind Versuchsphasen vorzuschalten.

### 3.1 Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen

#### Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsmängeln

##### Jünkerath Nord-West / Glaadt /Gewerbegebiet

###### Mangel und Potenziale:

Im nordwestlichen Teil von Jünkerath, Ortsteil Glaadt sowie im Gewerbegebiet zwischen Kyll und der Kölner Straße besteht keine Erschließung durch den ÖPNV. Eine direkte Erschließung des Gebiets mit einer Durchfahrung durch die Buslinien ist nicht möglich und aufgrund der erheblichen Fahrzeitverlängerungen durch eine Schleifenfahrt auch nicht sinnvoll.

###### Maßnahme:

Zur Verkürzung der langen Zugangswege zu den Buslinien sollen zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden. Dies ist im Bereich der Einmündung Glaadter Straße auf die Kölner Straße denkbar, wobei über die Glaadter Straße eine kürzere Zuwegung erreicht werden kann, insbesondere zur Linie 416 in Richtung Stadtkyll. Um Fahrgäste in Richtung Hillesheim zu bedienen ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich K 70 / Einmündung Birbachweg vorzusehen. Die genauen Standorte sowie die technische und verkehrsrechtliche Machbarkeit beider Haltestellen sind im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. Die Maßnahme wird aufgrund der Größe und Einwohnerzahl der zu erschließenden Bereiche der Priorität 2 zugeordnet.

###### Wirkungen:

Die Zugangswege für die Einwohner im Stadtteil Glaadt verkürzen sich von bis zu über 1500 m auf ca.1000 m. Insbesondere für den zentralen Bereich am Sonnenberg ist die Bushaltestelle dann mit etwa 500 m erreichbar. Die entstehenden Fahrzeitverluste sind marginal. Aufgrund der nur wenigen, zumeist auf den Schülerver-

kehr ausgerichteten Linien ist jedoch nicht mit mehr als 10 zusätzlichen täglichen Fahrgastfahrten zu rechnen. An Kosten entstehen lediglich Investitionskosten, wobei diese erst nach Prüfung der baulichen und technischen Umsetzbarkeit abgeschätzt werden können.

### **Wiesbaum – Auf dem Kruchler**

#### Mangel und Potenziale:

Der Bereich „Auf dem Kruchler“ ist ein geschlossenes Wohngebiet jenseits der Ortsumgehungsstraße, mit über 200 Einwohnern. Die Zugangswege zur einzigen zentralen Haltestelle im Ortskern betragen etwa 700-1000 m Luftlinie, der Zugang zur Haltestelle erfolgt durch eine Unterführung unter der Umgehungsstraße.

Der Erschließungsmangel ist bereits seit längerem in der Diskussion, jedoch gibt es derzeit nach Prüfung keine Möglichkeit der Behebung ohne unverhältnismäßig hohen Aufwand (sehr hohe Fahrzeitverlängerungen durch Erschließungsfahrt) bzw. ohne Verschlechterung an anderer Stelle, z.B. durch Verlegung der bisherigen Haltestelle an die Umgehungsstraße.

#### Maßnahme:

Eine Schleifenfahrt der vorhandenen Linienfahrten (Linie 525) bis an den Rand des Ortsteils wird aufgrund der großen Reisezeitverlängerung nicht empfohlen (mind. + 5 min). Ebenso wird eine generelle Verlegung der bestehenden Haltestelle nicht empfohlen, um die Erschließung des Ortskernes weiterhin sicherzustellen. Daher ist der Mangel mit vertretbarem Aufwand nicht behebbar, eine Maßnahme wird nicht empfohlen.

### **Industriegebiete**

- ▶ **Wiesbaum – Higgs**
- ▶ **Nerdlen – Kradenbach**
- ▶ **Mehren**
- ▶ **Industriegebiet Gerolstein**
- ▶ **Industriegebiet Daun-Rengen**

Aus den Gebieten bestehen Anfragen nach einer ÖPNV-Bedienung. Nach Informationen der Kreisverwaltung weist die Verkehrsnachfrage in den Industriegebieten übereinstimmend folgende Faktoren auf:

- ▶ Es herrschen gestaffelte Arbeitszeiten vor, die zeitlich nur schwierig im Linienverkehr bedienbar sind.

- ▶ Die Beschäftigten kommen aus einer Vielzahl verschiedener Wohnorte, wodurch die Nachfrage auch räumlich sehr verstreut ist.
- ▶ Daher ist die Nachfrage zu gering und vor allem zeitlich und räumlich zu wenig bündelbar, um sie mit ÖPNV-Angeboten zu bedienen.

Es besteht derzeit kein Handlungsbedarf zur Erschließung der Industriegebiete, solange die Gesamtnachfrage keine Quell-Ziel-Relationen mit gebündelteren Strömen darstellt. Eine Bedienung ist damit abhängig von der zukünftigen Entwicklung der Industriegebiete. Diese soll ermittelt werden z.B. mittels einer Befragung der Beschäftigten und der Betriebe (vergleichbar der laufenden Befragung Industriepark Region Trier – Föhren/Hetzerath, 2005)

### 3.2 Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen

Aufgrund der in weiten Teilen verstreuten Besiedlung mit geringer Einwohnerzahl und des in den übrigen Räumen ausreichend auf die bestehende Nachfrage ausgerichteten ÖPNV wird im bestehenden Nahverkehrsplan nur eine konkrete Maßnahme (Priorität 2) definiert, die in der folgenden Tabelle dargestellt ist. Alle Linien des VRT-Raumes sind mit den geplanten Änderungen in den Anlagen 17, 18 und 19 des Anhangs aufgelistet.

Gebiet / Relation	Maßnahme	Priorität	Kosten pro Jahr	Zuwachs Fahrgastfahrten / Tag (Abschätzung)
Jünkerath /Glaadt	Prüfung einer oder zweier zusätzlicher Haltestellen zur Erschließung	2	Es entstehen Investitionskosten, die im Zuge der Umsetzung zu ermitteln sind	ca. 10

Tabelle 3: Maßnahme der Priorität 2 (nachrangiger Handlungsbedarf)

Aufgrund der Raumstruktur wird eine Ausweitung des bestehenden Linienverkehrs nicht empfohlen. Eine über das bestehende Angebot hinausgehende Bedienung ist lediglich im Bereich alternativer Bedienungsformen denkbar.

## 4 Umsetzungsprogramm und Finanzierung

Die Schwachstellenanalyse ergab, dass weitgehende Umstrukturierungen des ÖPNV-Angebots zur Einhaltung der Mindestanforderungen nicht notwendig sind.

Hinsichtlich der Einführung ergänzender Maßnahmen (z.B. weiterer alternativer Betriebsweisen oder Touristischer Angebote) sind Beteiligungen der Gemeinden oder ggf. vorhandene Fördermittel des Landes (Tourismus) zu prüfen. Alternative Betriebsweisen können als Ersatz derzeit durchgeführter Linienfahrten, die dauerhaft sehr wenige Fahrgäste aufweisen, aber zur Einhaltung eines Mindestangebots notwendig sind, Einsparungen bewirken. Zur Ermittlung dieser Einsparungspotenziale sind auf potenziell betroffenen Linien jedoch mehrtägige, objektive Fahrgasterhebungen (Vollerhebung) notwendig.