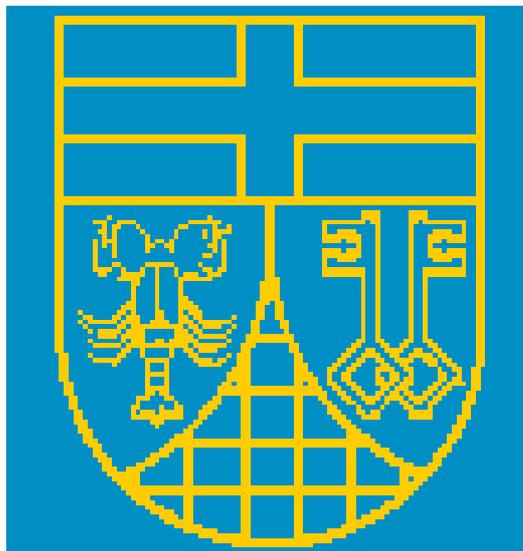


Bericht

Nahverkehrsplan Bernkastel-Wittlich

Teil: Analyse und Maßnahmen



Juni 2006

Dokument-Informationen

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

Inhalt

1	Bestandsaufnahme	5
2	Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots	6
2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV	6
2.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	7
2.3	Bedienungshäufigkeit.....	8
2.4	Umsteigehäufigkeit	9
2.5	Schnelligkeit.....	10
2.6	Anschlusssicherung	10
2.7	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	11
3	Maßnahmenentwicklung und Bewertung	13
3.1	Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen.....	13
3.1.1	Maßnahmen zur Behebung relationsbezogener Mängel	13
3.2	Untersuchung zu weiteren Maßnahmen (Prüfaufträge)	16
3.3	Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen.....	20
4	Umsetzungsprogramm und Finanzierung	22

ANHANG: Beteiligungsverfahren

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung	7
Tabelle 2:	Bedienungshäufigkeiten Montag - Freitag für Relationen mit vorrangigem oder nachrangigem Handlungsbedarf	9
Tabelle 3:	Umsteigehäufigkeit - Relationen mit Mängeln	10
Tabelle 4:	Als Schwachstellen bewertete Fahrzeitdifferenzen ÖPNV – MIV	10
Tabelle 5:	Maßnahmen der Priorität 2 (nachrangiger Handlungsbedarf)	21

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 Bernkastel-Wittlich werden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans Bernkastel-Wittlich 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.

2 Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots

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

2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV

Die Untersuchung ergibt, dass keine Erschließungslücken der Priorität 1 und 2 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 8 im Anhang sind die Erschließungslücken aufgeführt.

Name	Gemeinde	Art der Nutzung	Grund	Priorität
Dierfeld	VGV Manderscheid	Siedlungsbereich	Keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	3
Springiersbach (Bengel)	VGV Kröv-Bausendorf	Siedlungsbereich	Keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	3
Graacher Schäferei	VGV Bernkastel-Kues	Siedlungsbereich	Keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung. Aufgrund topografischer Verhältnisse schwierig zu erschließen	3
Diefenbach (NO v. Wittlich)	VGV Kröv-Bausendorf	Siedlungsbereich	Keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	3

Name	Gemeinde	Art der Nutzung	Grund	Priorität
Pilmeroth-Emmeroth (Kleinich)	VGV Bernkastel-Kues	Siedlungsbereich	Keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	3
Heißer Stein (Reil)	VGV Kröv-Bausendorf	Siedlungsbereich	Keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	3

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 von Haltestellen 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 nahezu allen Siedlungsbereichen des Kreises innerhalb der Vorgaben erreichbar (einschließlich Fußwege an Start und Ziel maximal 90 min). Eine etwas längere ÖPNV-Reisezeit weisen ausschließlich die Teilorte westlich von Morbach auf, da hier keine direkten Verbindungen nach Trier bestehen. Es sind stets Umstiege in Morbach und Wittlich oder in Hermeskeil und häufig noch einem anderen dazwischenliegenden Ort notwendig, wobei kaum abgestimmte Anschlüsse bestehen. Dies ist jedoch mit vertretbarem Aufwand durch direktere Verbindungen nicht behebbar (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). Teilweise sind Bereiche des Kreises nach außerhalb des Kreises orientiert (siehe Anlage 14) z.B. Thalfang nach Hermeskeil (Lk Trier-Saarburg) und Manderscheid auch nach Daun.

Erreichbarkeit des nächsten Grundzentrums:

Das nächste Grundzentrum wird von nahezu überall aus 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.

Von allen theoretisch möglichen Relationen im Kreis (allein 15.000 im Binnenverkehr) werden nur diejenigen dargestellt, 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
Wittlich, Stadtmitte (ZOB)	Traben- Trarbach	Verbindung	HR	1	1	5	2	3	3	2	0
Altrich	Wittlich, Stadtmitte (ZOB)	Verbindung	H	0	4	0	2	2	1	0	0
Wittlich, Stadtmitte (ZOB)	Altrich	Verbindung	R	0	1	1	2	0	2	0	0
Wittlich, Stadtmitte (ZOB)	Lüxem - Bom- bogen - Dorf - Neuerburg	Verbindung	R	1	1	1	3	1	3	0	0
Wittlich Stadteile	Wittlich, Stadtmitte (ZOB)	Verbindung	H	0	2	2	1	1	3	0	0
Wittlich, Wenger- ohr	Wittlich, Stadtmitte (ZOB)	Achse2	H	0	8	7	7	5	8	6	3
Traben-Trarbach	Enkirch	Verbindung	R	1	2	1	2	1	2	0	0
mittelfristig kein Handlungsbedarf		nachrangiger Handlungsbedarf		vorrangiger Handlungsbedarf							

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

2.4 Umsteigehäufigkeit

Aufgrund der Ausrichtung der meisten Bus- und Zugverbindungen auf die Zentren, treten Mängel nur auf der Verbindung zwischen den Mittelzentren Traben-Trarbach und Wittlich auf. Auf der Verbindung mit den meisten Fahrtenmöglichkeiten am Tag sind zwei Umsteigevorgänge notwendig, in Bullay und am Hauptbahnhof Wittlich in Wengerohr. Es besteht eine tägliche Direktfahrt mit der Linie 302 je Richtung.

von Bezirk	nach Bezirk	Relations- kategorie	Notwendige Umstiege Ist	Maximal zulässige Umstiege
Traben-Trarbach	Wittlich, Stadtmitte (ZOB)	Verbindung	2	1

Tabelle 3: Umsteigehäufigkeit - Relationen mit Mängeln

2.5 Schnelligkeit

Im Vergleich MIV – ÖPNV ergeben sich nur wenige Fahrzeitdifferenzen, die die Mindestanforderungen des Anforderungsprofils überschreiten. Nach Prüfung der realen Nachfrageströme im Gesamtverkehr zeigen sich Mängel auf der Verbindung Traben-Trarbach – Wittlich (siehe Tabelle 4), die bei Nutzung der Bahnstrecke aufgrund der beiden Umsteigevorgänge in Bullay und Wittlich-Hauptbahnhof sehr zeit-aufwendig ist. Aufgrund der bereits verhältnismäßig langen Fahrzeit mit dem Pkw von ca. einer halben Stunde ist die mehr als doppelt so lange Fahrzeit mit dem ÖPNV besonders unattraktiv.

von Bezirk	nach Bezirk	Relations- kategorie	Pkw Fahrzeit [min]	ÖPNV Beförde- rungszeit [min]	Ver- hältnis Soll (Max)	Verhält- nis Ist -Soll
Traben-Trarbach	Wittlich, Stadtmitte (ZOB)	Verbindung	29	61	2,0	2,1
Wittlich-Luexem / Dorf / Neuerburg / Bombogen	Wittlich-Wengerohr	Verflechtung	verschieden		2,5	>4

(Mangel jeweils für Hin- und Rückfahrten)

Tabelle 4: Als Schwachstellen bewertete Fahrzeitdifferenzen ÖPNV – MIV

2.6 Anschlusssicherung

Eine Abstimmung der Linienfahrten aufeinander ist immer dann anzustreben, wo dies durch andere Fahrplanbindungen der Linien nicht ausgeschlossen ist.

Wittlich Hauptbahnhof (Wengerohr)

Es wurden die Abstimmungen zwischen der Kursbuchstrecke 690 Koblenz – Wittlich – Trier und den Buslinien 300 und 301 überprüft. Die Analyse ergab, dass sinnvolle Anschlussbeziehungen (v.a. Richtung Trier) weitestgehend realisiert sind. Die meisten Umsteigevorgänge haben Wartezeiten von maximal 10 Minuten.

Wittlich ZOB

Zwischen jeweils zwei in Wittlich ZOB ankommenden Linien bestehen mehr nicht abgestimmte Verbindungen als abgestimmte. Es ist jedoch eine an der Nachfrage orientierte Abstimmung erkennbar. Es wird empfohlen, Möglichkeiten verbesserter Anschlüsse der Ortslinien zu den Linien 300 und 301 zu prüfen.

Bernkastel-Kues

In Bernkastel und Kues sind abgestimmte Anschlüsse sinnvoll für die Relationen entlang der Moselbahnlinien (Linien 300/301, 311 und 333a/b). Die Analyse ergibt jedoch, dass kaum Abstimmungen vorhanden sind. Es wird empfohlen Abstimmungsmöglichkeiten durch die Verkehrsunternehmen prüfen zu lassen. Grundsätzlich sind Umstiege bis auf einzelne Verbindungen ohne Fußweg zwischen Bernkastel und Kues möglich. Zukünftig soll die einheitliche Umsteigehaltstelle die Haltestelle „Forum“ in Kues sein.

Traben Bahnhof

Abgestimmte Anschlüsse sind sinnvoll auf der Relation aus Richtung Bernkastel-Kues zur Bahn Richtung Bullay. Derzeit sind jedoch nur wenige Abstimmungen zwischen Bussen und Bahn vorhanden. Empfohlen wird eine zumindest saisonale Abstimmung zwischen der Bahn und den Bussen für Fahrten zu touristisch wichtigen Moselorten (insbesondere Linie 333b, die Abstimmung sollte ähnlich wie bei Fahrten am Wochenende angestrebt werden).

2.7 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Eine differenzierte Bedienung im Kreis ist dahingehend vorhanden, dass die stärksten Nachfrageströme entlang den Achsen Trier – Wittlich – Koblenz sowie die insbesondere touristisch wichtige Nebenstrecke Bullay Traben-Trarbach im Schienenverkehr bedient werden.

Daneben verbinden folgende RegioLinien wichtige Zentren:

Line 300 (Daun - Wittlich - Bernkastel-Kues – Morbach)

Linie 400 (Flugplatz Bitburg - Bitburg, ZOB - Wittlich, ZOB/Wittlich, Hbf)

Eine weitere Differenzierung aufgrund der Bündelung großer Nachfrageströme vom Bus hin zu Schnellverkehren auf Schiene und Straße erscheint vor dem Hintergrund der Nachfrage über die bestehenden Verkehre hinaus nicht notwendig. Die Pendlerzahlen weisen darauf hin, dass die wichtigsten Nachfrageströme innerhalb des Kreises sowie nach Trier verlaufen. Alle weiteren Ströme in die Nachbarräume

sind vergleichsweise nachrangig. Hinsichtlich der Schienenverkehre sowie der RegioLinien ist jedoch der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes SPNV Nord maßgeblich.

Alternative Betriebsweisen

Im Kreis Bernkastel-Wittlich besteht in Zeiten schwacher Nachfrage derzeit kein Angebot alternativer Betriebsweisen.

Einsatzmöglichkeiten wären denkbar als Ergänzung in Zeiten ohne Buslinienbedienung:

Schwachverkehrszeit morgens und abends

ggf. vormittags / nachmittags außerhalb der Schülerverkehre

Wochenende

Der Landkreis unterstützt grundsätzlich die Einrichtung eigenwirtschaftlicher alternativer Bedienungsformen. Für den Nahverkehrsplan des VRT wurde eine 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.

3.1 Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen

3.1.1 Maßnahmen zur Behebung relationsbezogener Mängel

Traben-Trarbach – Wittlich

Mangel und Potenziale:

Traben-Trarbach und Wittlich sind zwei Mittelzentren, zwischen denen ca. 350 tägliche Gesamtpendlerfahrten stattfinden und aufgrund zusätzlicher Versorgungs- und Freizeitfahrten ein Fahrgastpotenzial für den ÖPNV zu Grunde gelegt werden kann, das eine Einstufung der Relation noch als Verbindung rechtfertigt.

Zwischen Traben-Trarbach und Wittlich bestehen Mängel hinsichtlich der Reisezeit und Umsteigehäufigkeit, da bis auf vereinzelte Direktfahrten durch die Linie 302 die Zugstrecken Traben-Trarbach – Bullay / Bullay – Wittlich-Hauptbahnhof Wengerrohr/ und die Busverbindung Wengerrohr - Wittlich Zentrum benutzt werden müssen. Dies bedeutet Fahrzeiten von ca. einer Stunde und zweifaches Umsteigen für die auf der Straße 23 km lange Strecke.

Maßnahme:

Als Maßnahme wird daher eine Ausweitung der durchgehenden Linie 302 vorgesehen mit 4 zusätzlichen Direktfahrten pro Tag. Aufgrund der für eine Verbindung vergleichsweise niedrigen Fahrgastpotenziale für die Maßnahme wird sie in Priorität 2 eingestuft.

Wirkungen:

Es kann von einer Nutzung von ca. 20 Fahrgastfahrten für jede dieser Fahrten ausgegangen werden. Unter Abzug der dadurch erlangten abgeschätzten Erlöse ist überschläglich mit Gesamtkosten von ca. 60.000 € pro Jahr zu rechnen. Verkehrlich ist damit der Mangel behoben, wenn auch ein Angebot von täglich dann insgesamt 3 Direktfahrten pro Richtung keine hohe Attraktivität bietet.

Aufgrund der Möglichkeit, alternativ die Bahnverbindung zu nutzen, und der vergleichsweise hohen Kosten wird eine weitere Ausweitung der Linie nicht empfohlen.

Wittlich ZOB - Altrich

Mangel und Potenziale:

Altrich ist hinsichtlich aller Fahrtzwecke nach Wittlich ausgerichtet. Allein durch Berufspendler zwischen Altrich und Wittlich entstehen täglich ca. 600 Fahrten in beide Richtungen. Für den Versorgungsverkehr bestehen vormittags zu wenige Fahrten zwischen 9.00 und 12.00 von Altrich nach Wittlich und zwischen 14.00 und 16.00 Uhr sowie nach 19.00 Uhr für Rückfahrten nach Altrich (Linie 304). Die zu definierenden Fahrten dienen der Grundversorgung, obwohl nicht mit hohen Potenzialen zu rechnen ist. Daher wird sie in Priorität 2 eingestuft.

Maßnahme:

1. Je eine zusätzliche Fahrt in den genannten Zeiten, um eine etwa zweistündliche Bedienung jeweils in der Lastrichtung zu sichern
2. Eine abendliche Fahrt von Wittlich nach Altrich nach 19.00 Uhr

Wirkungen:

Maßnahme 1: Bei einer abgeschätzten Fahrgastwirkung von ca. 10 Fahrgäste pro Tag ist unter Abzug der dadurch erlangten abgeschätzten Erlöse überschläglich mit Gesamtkosten von ca. 7.000 € pro Jahr zu rechnen.

Maßnahme 2: Hier kann mit ca. 5 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag gerechnet werden. Damit ist unter Abzug der dadurch erlangten abgeschätzten Erlöse überschläglich mit Gesamtkosten von ca. 3.000 € pro Jahr zu rechnen.

Wittlich ZOB - Stadtteile (insbesondere Bombogen/Neuerburg)

Mangel und Potenziale:

Zwischen Wittlich und Bombogen wird in der morgendlichen Schwachverkehrszeit (vor 6.30 Uhr) keine Fahrt angeboten. Dieser Mangel wird aber aufgrund der anzunehmenden sehr geringen Nachfrage auf dieser Verbindung als nachrangig und damit in Priorität 3 eingestuft.

Nach 19.00 Uhr besteht der Mangel, dass sowohl von Bombogen nach Wittlich als auch in Gegenrichtung kein Fahrtenangebot besteht. Hier besteht kein aktueller Handlungsbedarf, da die letzten Fahrten in der eher nachfrageschwachen Zeit gegen 18.35 Uhr angeboten werden, dennoch wird der Mangel der Priorität 2 zugeordnet, da im Abendverkehr eine Grundversorgung angestrebt werden soll.

Maßnahme:

Ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen 19.00 und 21.00 Uhr (Neuerburg – Dorf – Bombogen – Lükem– Wittlich)

Wirkungen:

Für diese Fahrten ist mit Kosten von ca. 7.000 € pro Jahr auszugehen unter der Annahme, dass etwa 10 zusätzliche tägliche Fahrgäste gewonnen werden können.

Wengerohr – Stadtteile Wittlich

Mangel und Potenziale:

Zwischen den Stadtteilen entlang der Linie 302 und Wengerohr bestehen zu hohe Fahrzeiten, da zumeist ein Umstieg in Wittlich notwendig ist. Die Linie bietet nur wenige Direktfahrten. In Wengerohr entstehen Nachfragepotenziale durch das Industriegebiet, ansonsten ist die Anbindung der Wittlicher Stadtteile an den Hauptbahnhof Wittlich von Bedeutung.

Maßnahme und Wirkungen:

Die Fahrzeit kann für die Ortsteile durch verstärkte Direktfahrten verbessert werden. Die Maßnahme wird der Priorität 2 zugeordnet. Daher soll hier als Entscheidungshilfe für die Umsetzung zunächst nur der Kostenrahmen pro Fahrt dargestellt werden.

Für ein Fahrtenpaar (Hin- und Rückfahrt), das alle Stadtteile (Lükem, Dorf, Neuerburg, Bombogen) an Wengerohr anbindet, ist mit Kosten von 8.500 € zu rechnen, unter der Annahme von 5 Fahrgästen je Fahrt. Aufgrund der Kosten und der eher niedrigen Potenziale für Direktfahrten, wird die Maßnahme mit Priorität 2 belegt. Seitens des Kreises ist der Mangel mit vertretbarem Aufwand durch zusätzliche Fahrten der Regionalbusse derzeit nicht zu beheben.

Daneben sind verbesserte Abstimmungen der Umstiegsmöglichkeiten zwischen den betreffenden Linien am ZOB Wittlich anzustreben, soweit nicht vorrangige anderweitige Fahrplanbindungen bestehen.

3.2 Untersuchung zu weiteren Maßnahmen (Prüfaufträge)

Busanbindung Bahnhof Salmtal

In der Gemeinde Salmtal wurde ein neuer Haltepunkt eingerichtet und Ende 2004 in Betrieb genommen. Hintergrund war insbesondere die schlechte fußläufige Erreichbarkeit des bisherigen Haltepunktes Salmrohr östlich von Salmtal sowie die fehlenden Abstellmöglichkeiten für Pkw. Der neue Haltepunkt wurde modern gestaltet und gewährleistet auch eine gute fußläufige Erreichbarkeit für die Neubaugebiete zwischen Dörbach und Salmrohr. Außerdem wurden hier ausreichend Pkw- und Fahrradabstellplätze eingerichtet. Für den regionalen Busverkehr wurden Stellplätze sowie eine Wendemöglichkeit vorgesehen.

Die Ortsgemeinde bat im Rahmen des NVP um Prüfung der Anbindung des Bahnhofs an das Busnetz sowohl für das Heckenland im Norden (Dreis, Bruch, Arenrath, Niersbach, Gladbach, Heidweiler) als auch für Klausen im Süden.

Bahnhof Salmtal – Busanschluss Linie 325 (Heckenland)

Potenziale und Ausrichtung der Verkehre

Die genannten Orte im Heckenland, die außer Dreis und Salmtal nur zwischen ca. 300 und 700 Einwohner haben, bieten insgesamt ein eher geringes ÖPNV-Potenzial, das durch 4 bzw. 5 Fahrten je Richtung zum Mittelzentrum Wittlich bedient wird. Bei Betrachtung der Gesamtverkehrsströme zeigt sich, dass die durch die Linie 325 erschlossenen Orte auch stärker nach Wittlich als nach Trier orientiert sind. Eine Ausweitung der Fahrtenzahl ist aufgrund der niedrigen zu erwartenden Fahrtenzahlen nicht absehbar. Die Gesamtpendlerzahl aus den Orten im Heckenland nach Trier liegt bei etwa 120, so dass nur mit einem minimalen ÖPNV-Fahrgastpotenzial in Richtung Trier zu rechnen ist auch unter Einbeziehung möglicher Versorgungs-, Freizeit und Ausbildungsverkehre.

Da Wittlich mit dem Bus direkt erreichbar ist, müsste die Abstimmung der Umstiegsmöglichkeiten trotz der geringen zu erwartenden Fahrgastzahlen von und nach Richtung Trier ausgelegt sein. Eine Brechung der Verkehre nach Wittlich (also zweifacher Umstieg in Salmtal und am Hbf. Wittlich in Wengerohr) ist für die Fahrgäste aus dem Heckenland nicht sinnvoll.

Da die Bahnen zum gegenwärtigen Fahrplanstand aus beiden Richtungen nahezu gleichzeitig in Salmtal ankommen, wäre zur Zeit keine lange Standzeit des Busses nötig, was sich bei Fahrplanänderungen der Bahn jedoch ändern kann. Außerdem ist eine Ausrichtung der Fahrpläne auf Schulanfangszeiten vorrangig. In Abhängigkeit vom Fahrplan der Bahn kann somit eine Abstimmung der Busfahrten mit langen Standzeiten der Busse am Bahnhof verbunden sein, da die wenigen Fahrten

des Busses dann sowohl Fahrgäste zur Bahn nach Trier bringen müssten als auch ankommende Fahrgäste aus Richtung Trier abholen, um eine sinnvolle Abstimmung zu gewährleisten.

Prüfung der Maßnahme

Geprüft wird eine Schleifenfahrt der Linie 325 ab dem Kreisverkehr entlang der L 141 in Salmtal zum Bahnhof im Zuge der bestehenden Linienfahrten nach Wittlich.

Wirkungen der Maßnahme

Die verbesserte Erreichbarkeit der Bahn hat eine Fahrzeitverlängerung um mindestens 10 Minuten (Fahr- und Standzeit) zur Folge. Das bedeutet für die Fahrgäste nach Wittlich nicht nur einen Fahrzeitverlust, sondern auch eine unattraktive Schleifenfahrt mit Überführung des gleichen Punktes im Abstand von 10 Minuten.

Insbesondere für Berufspendler in den angebundenen Orten ist eine Busandienung mit nur 4-5 Fahrten am Tag sehr unattraktiv. Sinnvoller ist die Pkw-Fahrt zum P+R-Platz Salmtal und damit die pro Stunde mehrfache Fahrtmöglichkeit mit der Bahn.

Aus Fahrgastsicht überwiegen also die Nachteile der Anbindung an die Bahn

Da die vorhandenen Busverkehre vor allem Schüler zu ihren Schulen und wieder nach Hause bringen, haben die Fahrplanbindungen an die Schulzeiten gegenüber einer Anpassung an den Bahnfahrplan Priorität.

Aufgrund der verlängerten Fahrtwege ist mit laufleistungsabhängigen Zusatzkosten von ca. 10.000.- € pro Jahr zu rechnen, wobei nur geringe Zuwächse an Fahrgästen als Umsteiger auf die Bahn zu erwarten sind.

Für den Nahverkehrsplan kann daher keine Empfehlung zur Umsetzung dieser Maßnahme gegeben werden.

Bahnhof Salmtal – Busanschluss Klausen

Potenziale und Ausrichtung der Verkehre

Auch Klausen ist hinsichtlich der Gesamtnachfrage stärker nach Wittlich als nach Trier orientiert. Die Verbindung nach Wittlich ist mit 7 Fahrtenpaaren pro Tag der Buslinie 304 gewährleistet.

Nach Trier fahren täglich nur ca. 60 Pendler. Aufgrund der unterschiedlichen Arbeitszeiten und Arbeitsorte innerhalb Triers lässt sich daraus kein relevantes Potenzial für eine ÖPNV-Verbindung ableiten, auch wenn andere Verkehrszwecke wie Versorgung und Freizeit hinzukommen.

Dennoch gilt auch hier im Falle der Anbindung an den Bahnhof Salmtal der Vorrang einer nach Trier orientierten Umsteigeverbindung mit den genannten Bedingungen.

Prüfung der Maßnahme

Ein Umweg der Linie 304 über Salmtal kann wegen des zu hohen Fahrzeitverlustes nicht empfohlen werden. Alternativ wären zusätzliche Fahrten zwischen Klausen und Bahnhof Salmtal (z.B. 5 Fahrten pro Tag und Richtung) möglich.

Wirkungen der Maßnahme

Ein größeres Angebot als ca. 5 Fahrten pro Richtung ist aufgrund der geringen Gesamtverkehrsnachfrage nicht leistbar. Andererseits wäre ein so geringes Fahrtenangebot unattraktiv für Berufspendler und Einkaufsfahrten.

Für die Fahrten werden Kosten von ca. 30.000 € pro Jahr abgeschätzt, die Fahrgastwirkung ist sehr gering.

Für den Nahverkehrsplan kann daher keine Empfehlung zur Umsetzung dieser Maßnahme gegeben werden.

Insgesamt ist zur Anbindung kleinerer Orte an die Bahnhöfe eher eine Bedienung mit alternativen Betriebsformen denkbar. Dies wäre gesondert zu überprüfen, wobei hier auf das entsprechende Kapitel im Gesamtnahverkehrsplan VRT verwiesen werden kann.

ÖPNV-Anbindung des Flughafens Frankfurt-Hahn an den VRT

ÖPNV-Angebot zum Flughafen Hahn

Zum Flughafen Frankfurt-Hahn, der außerhalb des Verbundgebietes liegt, werden Busverkehre wie folgt angeboten:

Bernkastel-Kues – Flughafen Frankfurt Hahn: 2-3 Fahrten je Tag und Richtung (nach Anmeldung)

Traben-Trarbach – Flughafen Frankfurt Hahn: 2 Fahrten je Tag und Richtung (nach Anmeldung)

Trier - Flughafen Frankfurt Hahn: 6 Fahrten je Tag und Richtung

Diese Fahrten werden mit eigener Tarifstruktur angeboten.

Nachfragepotentiale ÖPNV zwischen Flughafen Frankfurt-Hahn und dem VRT-Gebiet

Der Flughafen Frankfurt-Hahn stellt durch die Ansiedlung von über 100 Betrieben eine Konzentration von Arbeitsplätzen dar, die voraussichtlich weiter expandiert. Nach Presseinformationen der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH auf der Homepage des Flughafens sind derzeit ca. 2200 Arbeitnehmer beschäftigt, davon ca. 300 bei der Flughafengesellschaft.

Hinsichtlich regelmäßiger Nachfragepotenziale für den ÖPNV stellt sich insbesondere die Frage nach den Berufspendlern, die in einer Erhebung im Auftrag des Flughafens durch eine Beratungsfirma ermittelt wurden. Die Ergebnisse sind im Internet kurz dargestellt. Die Wohnorte der Beschäftigten am Flughafen wurden jedoch nur auf Landkreisebene ermittelt, weswegen sich eine exakte Quell-Ziel-Matrix nicht ableiten lässt.

Die Pendlerzahlen werden wie folgt aufgeschlüsselt:

60 % (ca. 1.300 Beschäftigte) kommen aus den Kreisen Rhein-Hunsrück oder Birkenfeld.

Drei Viertel der Beschäftigten kommen aus der unmittelbaren Umgebung mit einer Fahrzeit bis zu einer halben Stunde.

Aus diesen Zahlen lässt sich ableiten, dass maximal ca. 800 Beschäftigte aus dem VRT-Gebiet kommen, da einige Pendler mit hoher Wahrscheinlichkeit auch aus anderen Kreisen kommen.

Bei den geschätzten 800 Pendlern aus dem VRT-Gebiet kann davon ausgegangen werden, dass diese aus weit verstreuten Räumen kommen, insbesondere aus dem durch Hermeskeil, Trier, Wittlich und Traben-Trarbach umgrenzten Gebiet. Die Herkünfte können überschlägig aus den der PTV vorliegenden Pendlerzahlen der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte aus dem Jahre 2002 abgeleitet werden.

Nach einer groben Abschätzung hieße das auf die neuen Erhebungsergebnisse übertragen, dass sich die ca. 800 Pendler aus dem Kreis Bernkastel-Wittlich zum Flughafen Hahn wie folgt verteilen würden:

Morbach: ca. 260 Pendler

Traben-Trarbach ca. 160 Pendler

Wittlich, Lötzbeuren und Kleinich: je ca. 90 Pendler

Bernkastel-Kues: ca. 40 Pendler

übrige Gemeinden: Rest

Es ist davon auszugehen, dass die Pendler aus den größeren Orten (Morbach, Traben-Trarbach, Bernkastel-Kues und Wittlich) jeweils wieder verstreut aus verschiedenen Ortsteilen kommen.

Erfahrungsgemäß lassen sich außerhalb von Großstädten und Ballungszentren bei einem guten ÖPNV-Angebot außer den Schülern maximal 10-15 % der Nachfragepotenziale für den ÖPNV gewinnen. Dies bedeutet jedoch ein möglichst getaktetes

Angebot mit direkten Linienwegen zum Flughafen zumindest in den Hauptverkehrszeiten.

Dieses „gute“ ÖPNV-Angebot würde jedoch selbst bei Arbeitszeiten ohne Schichtbetrieb o.ä. bedeuten, dass mindestens 5 Fahrten je Richtung für die Hin- und Rückfahrt angeboten würden, um den Beschäftigten eine gewisse Flexibilität zu gewährleisten und um sich auf unterschiedliche Arbeitsbeginn- und -endezeiten anzupassen.

Dies würde selbst im Fall von Morbach mit den höchsten Potenzialen bedeuten, dass pro Fahrt nicht mehr als 6 Fahrgäste zu gewinnen wären. Dies ist bereits eine sehr optimistische Schätzung unter der Voraussetzung, dass die Beschäftigten nicht zu weit verstreut wohnen und alle mit einer Linienroute bedient werden könnten. Die genannte Auslastung liegt bereits unter der Grenze eines sinnvollen Linienbetriebs.

Daher kann, soweit dies auf der Basis der vorhandenen Daten möglich ist, ein zusätzlicher Linienbetrieb zur Bedienung der Berufspendler zurzeit nicht empfohlen werden.

3.3 Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen

Alle linienbezogenen Maßnahmen, die als Ergebnis der Mängelanalyse definiert wurden, werden in Priorität 2 eingestuft (siehe Tabelle 5). Daher besteht kein aktueller Handlungsbedarf. In der folgenden Tabelle werden die Maßnahmen noch einmal zusammenfassend dargestellt. Alle Linien des VRT-Raumes sind mit den geplanten Änderungen in den Anlagen 17, 18 und 19 des Anhangs aufgelistet.

Vorrangig sind folgende haltstellenbezogenen Maßnahmen umzusetzen:

Festlegung der Haltestelle „Forum“ als zentrale Umsteigehaltestelle in Bernkastel-Kues und Abstimmung der Umsteigemöglichkeiten

Abstimmung der touristisch wichtigen Linien auf den Schienenverkehr am Bahnhof Traben-Trarbach

Gebiet / Relation	Maßnahme	Priorität	Kosten pro Jahr	Zuwachs Fahrgastfahrten / Tag (Abschätzung)
Traben-Trarbach-Wittlich	4 zusätzliche Direktfahrten/ Tag (Linie 302)	2 (jedoch wird Umsetzung aufgrund der hohen Kosten nicht empfohlen)	ca. 60.000 €	ca. 80
Wittlich ZOB - Altrich	2 zusätzliche Fahrten in der NVZ	2	ca. 7.000.-€	ca. 10
	1 zusätzliche Fahrt abends	2	ca. 3.000.-€	ca. 5
Wittlich ZOB - Lüxem - Bombogen - Dorf - Neuerburg	2 zusätzliche Fahrten abends	2	ca. 7.000.-€	ca. 10
Wittlich-Wengerohr – Wittlich-Luexem / Dorf / Neuerburg / Bombogen	zusätzliche Fahrten	2	ca. 8.500.-€ (jährliche Kosten pro zusätzlicher Fahrt)	ca. 5 je Fahrt

Tabelle 5: Maßnahmen der Priorität 2 (nachrangiger Handlungsbedarf)

4 Umsetzungsprogramm und Finanzierung

Die Schwachstellenanalyse ergab, dass weitgehende Umstrukturierungen des ÖPNV-Angebots zur Einhaltung der Mindestanforderungen nicht notwendig sind. Nur punktuell wurden Maßnahmen geprüft.

Aufgrund der Prioritätsstufe 2 für alle vorgeschlagenen Maßnahmen besteht nur ein nachrangiger Handlungsbedarf. Daher müssen die Maßnahmen nicht vorrangig, d.h. innerhalb des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Bei Umsetzung der Maßnahmen ist vom beauftragten Unternehmen zu prüfen, in wie weit sie eigenwirtschaftlich durchführbar sind. Sollte dies nicht möglich sein, sind sie vom Aufgabenträger zu bestellen und als gemeinwirtschaftliche Verkehre zu bezuschussen.

Hinsichtlich der Einführung ergänzender Maßnahmen (z.B. 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.

Anhang zum Nahverkehrsplan Landkreis Bernkastel-Wittlich

Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan Landkreis Bernkastel-Wittlich

Vorbemerkungen zum Nahverkehrsplan des Landkreises Bernkastel-Wittlich

Aufgabe des Nahverkehrsplanes ist es, Ziele und Standards der ÖPNV-Qualität im Landkreis Bernkastel-Wittlich für einen definierten Zeitraum von 5 Jahren festzulegen. Er dient der Genehmigungsbehörde als eine Entscheidungsgrundlage bei der (Wieder-)vergabe von Konzessionen. Bei mehreren Bewerbern ist die Konzession an dasjenige Verkehrsunternehmen zu vergeben, das die Vorgaben im Nahverkehrsplan bestmöglich erfüllt.

Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der den Verkehrsunternehmen das Qualitätsniveau der zu erbringenden Leistung in unterschiedlichen Räumen vorgibt. Er enthält nicht Details der verkehrlichen Ausgestaltung durch das Verkehrsunternehmen wie exakte Abfahrtszeiten, Festlegungen zu einzelnen Fahrten, exakte Lage einzelner Haltestellen etc. Um einen wirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten, werden diese Details vom Verkehrsunternehmen selbst erarbeitet.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis bestanden die wesentliche Vorgabe darin, die Eigenwirtschaftlichkeit der lokalen Busverkehre zu erhalten.

Als Basis wurden Fahrgastpotenziale für einzelne Quell-Ziel-Relationen abgeschätzt. Aufgrund der vorhandenen relativ feinstrukturierten Pendler- und Schülerzahlen konnten die Potenziale für die Grundausrüstung des Linienverkehrs abgeschätzt werden.

Im Falle besonderer Raumnutzungen (Flughafen Hahn) wurden detaillierte Untersuchungen angestellt und im Nahverkehrsplan dargestellt.

Ferner wurde im Nahverkehrsplan auf Wunsch der Verbandsgemeindeverwaltung Wittlich-Land die Busanbindung des Bahnhofes in Salmtal mit der Linie 325 (Heckenland) und mit der Linie 304 (Klausen) untersucht und bewertet.

Der ÖPNV im Landkreis Bernkastel-Wittlich wird während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes entsprechend dem Bedarf und den Änderungen im Schienenverkehr angepasst werden. Grundlage hierfür ist das Anforderungsprofil. Dadurch wird gewährleistet, dass der Nahverkehrsplan schwerpunktmäßig nicht statisch umzusetzende Maßnahmen vorgibt, sondern dass er durch die Aufstellung des Anforderungsprofils in der Ausgestaltung des ÖPNV eine im Interesse der ÖPNV-Nutzer breite Flexibilität erlaubt.

Beteiligter	Anregung	Berücksichtigung/Bemerkung
Planungsgemeinschaft Region Trier	<p>Neben den im derzeit noch gültigen RegRop festgelegten Klein- und Unterzentren (künftige Grundzentren) sollten auch die im aktuellen Entwurf zur Neuaufstellung enthaltenen Ergänzungen in den Fahrplanüberlegungen Berücksichtigung finden. Es handelt sich dabei um die OG Zeltingen-Rachtig, Landscheid, Hetzerath, Bettingen, Nittel, Osburg, Leiwien, Föhren, Reinsfeld, Trierweiler und Welschbillig. Diese besitzen unabhängig von der ausstehenden Genehmigung als zusätzliche Grundzentren eine deutlich überörtliche Funktion.</p> <p>Hinweis: Die Nennung der Ortslage Niederzerf muss richtigerweise Ortsgemeinde Zerf heißen</p>	<p>Die künftigen Grundzentren werden in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Dies hat keine Auswirkungen auf das Verkehrsangebot, da die Nachfrage bereits berücksichtigt wurde.</p>
Planungsgemeinschaft Region Trier	<p>Wachsender Anbindungsbedarf an den ÖPNV besteht neben den zentralen Orten auch für überregional und regional bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte. Der Grund: Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen, die aufgrund ihrer Beschäftigtenstruktur zunehmend mittels ÖPNV aufgesucht werden. Im Bereich des Zweckverbandes bzw. der Region Trier handelt es sich um folgende Standortgemeinden, die nicht bereits durch die Zuweisung als zentraler Ort in den NVP einbezogen wurden: <u>Laufeld / Niederöfflingen / Wallscheid</u>, Weinsheim, Fließem, Badem, Nerdlen / Kradenbach, Mehren, Wiesbaum, Wasserliesch, Osburg, Kinheim, <u>Piesport, Irmenach / Enkirch, Binsfeld</u>, Idenheim, Brimingen, Plütscheid / Feuerscheid, Großlangenfeld / Winterpelt / Habscheid, Herfosrt, Ellscheid, Mandern, Gusterath, Newel und Kirf. Wir bitten daher aus den genannten Gründen zu prüfen, inwieweit für diese OG eine verkehrliche Verbesserung erreicht werden kann.</p>	<p>Nach den aktuellen Pendlerzahlen besteht an den genannten Gewerbestandorten keine zeitlich und räumlich bündelbare Nachfrage, die einen - eigenwirtschaftlichen- Linienverkehr rechtfertigen würde.</p> <p>Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.</p>
Planungsgemeinschaft Region Trier	<p>Stellungnahmen zu einzelnen NVP der LK sind aus regionalplanerischer Sicht in Ermangelung der Kenntnis über örtliche Defizite nicht hilfreich. Wir verweisen auf den Entwurf zur Neuaufstellung des RegRop., der aus regionaler Sicht zu einzelnen Regionsteilen konkrete Vorschläge beinhaltet. Die Zielaussagen im Entwurf haben noch keine letztendliche Verbindlichkeit; durch die Verabschiedung der Regionalvertretung sind sie aber, bis auf wenige noch vorzunehmende Aktualisierungen, die Grundlage für die anstehenden formalen Beteiligungsverfahren. Wir bitten daher bei der weiteren Aufstellung des Nahverkehrsplans bereits jetzt um entsprechende Berücksichtigung.</p>	<p>Wird zugesagt</p> <p>Die im Anforderungsprofil (NVP VRT-Raum) dargelegten Qualitäten des ÖPNV gelten auch im Falle neuer raumstruktureller Entwicklungen.</p>

Beteiligter	Anregung	Berücksichtigung/Bemerkung
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord-ZV SPNV-Nord-	<p>Anmerkungen zum NVP Bernkastel-Wittlich; Zu Kap. 2.6 Anschlussicherung (S. 9): Es wird eine Abstimmung der Fahrpläne in Bernkastel-Kues empfohlen (Linie 300, 301, 311 und 333 a/b). Hierzu ist Folgendes zu sagen: eine Abstimmung aller Linien wird in der Regel nicht möglich sein, da bspw. die RegioLinie 300 - aufgrund ihrer Zielsetzung "Anbindung an den Schienenverkehr" - sich hauptsächlich auf den Bahnhof Wittlich ausgerichtet ist; dieser stellt also für die RegioLinie 300 einen Fahrplanzwangspunkt dar. Eine Anschlussicherung zugunsten der SPNV-Anschlüsse zugunsten von Anschlüssen an andere Busse ist von Seiten des SPNV-Nord nicht gewünscht.</p> <p>Zwischen den Liniennummern 300 und 301 ist ein "Schrägstrich" welcher einen möglichen Zusammenhang zwischen den Linien suggeriert. Wir bitten um Korrektur.</p>	<p>Abstimmung heißt Schaffung von Umsteigemöglichkeiten und Anschlussicherungen, soweit dies durch andere Fahrplanbindungen nicht ausgeschlossen ist.</p> <p>Insoweit erfolgt eine Klarstellung im Nahverkehrsplan.</p> <p>Die Korrektur wird vorgenommen</p>
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord-ZV SPNV-Nord-	<p>Zu Kap. 3.2 Untersuchung zu weiteren Maßnahmen (Prüfaufträge) (S. 13): Die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes im Salmthal fand im Jahr 2004 statt und nicht in 2003. Der bisherige Haltepunkt hieß "Salmrohr". Wir bitten um Korrektur sowie um Ergänzung.</p>	<p>Nahverkehrsplan wird korrigiert</p>
MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH	<p>Zur Anschlussicherung wird im NVP-Entwurf (S. 9) festgestellt, dass in Bernkastel keine Abstimmung zwischen den Linien 300/301 und 333/345/346 erfolgt. Die beteiligten Unternehmen (Moselbahn und RMV) werden aufgefordert entsprechend zu handeln und die Abstimmung zu realisieren. Ferner wird der Haltepunkt Kues Forum als Zentralhaltestelle vorgeschlagen. Die Moselbahn prüft die Vorschläge und wird sich mit der RMV zur systematischen Abstimmung der Fahrpläne zusammenfinden. Es sei jedoch an dieser Stelle der Hinweis erlaubt, dass die Fahrplanzwänge der beiden Linien 300 und 333, um die es im Wesentlichen geht, nur punktuell eine Abstimmung zulassen werden. Der Kueser Zentrale Knoten am Forum liegt für die Busse der Moselbahn nicht ideal. Die Aussage des NVP, diesen zum zentralen Umsteige- und Anschlussknoten aufzuwerten, muss eingehend geprüft und kann daher nicht abschließend gewürdigt werden.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan wird dahingehend ergänzt, dass Abstimmungen dort erfolgen, wo keine anderen Fahrplanzwangspunkte bestehen.</p>

Beteiligter	Anregung	Berücksichtigung/Bemerkung
MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH	<p>Zum gleichen Themenkomplex wird für den Bahnhof Traben eine Abstimmung zwischen der Trans-Regio und der Moselbahn gefordert. Zumindest für den touristischen Bereich. Die Moselbahn bindet ihre Linie 333 in Bullay (Landkreis Cochem-Zell) an das Schienennetz punktgenau an. Die unterschiedliche Laufgeschwindigkeit von Schiene und Bus entlang der beiden Moselseiten erlauben leider nur an einem der beiden Verknüpfungspunkte eine funktionierende Abstimmung. Die Moselbahn sieht diesen seit mehr als 100 Jahren in Bullay. Dennoch soll im Rahmen der Einführung des saisonalen touristisch orientierten Fahrplans (zum Sommer 2006) die Verknüpfung am Bahnhof Traben optimiert werden.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan wird dahingehend ergänzt, dass Abstimmungen dort erfolgen, wo keine anderen Fahrplanzwangspunkte bestehen.</p>
Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH	<p>Der Rahmenverkehrsplan des ZVRT, einschließlich der Nahverkehrspläne des Landkreise Bernkastel-Wittlich, Bitburg-Prüm und Daun, wurden unsererseits auf Details, die unser Verkehrsunternehmen betrifft, überprüft. Eine Bewertung der rechtlichen Grundlagen bzw. der Verfahrensweise wurde nicht vorgenommen. Die Einzelnahverkehrspläne entsprechen den im Rahmen des Beteiligungsverfahrens besprochenen Details.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
Trans Regio	<p>Im NVP für den Kreis Bernkastel-Wittlich wird unter 2.6 die Anschlusssicherung u.a. am Bahnhof Traben-Trarbach angesprochen. Aus unserer Sicht kann hierzu angeführt werden, dass wir mit dem Betrieb auf der KBS 691 an die Taktzeiten auf der KBS 690 (Trier-Koblenz) gebunden sind, so dass die Fahrzeiten des SPNV in Traben-Trarbach als fest zu bezeichnen sind. Wir würden es jedoch begrüßen, wenn es im Rahmen der Neuaufstellung des NVP gelingen könnte dort eine bessere Abstimmung der ÖPNV Angebote zu erzielen. Damit würde das Gesamtangebot aufgewertet und könnte so eine höhere Akzeptanz beiden Nutzern erreichen.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan wird dahingehend ergänzt, dass Abstimmungen dort erfolgen, wo keine anderen Fahrplanzwangspunkte bestehen.</p>
Walscheid Busreisen	<p>Die Beteiligung/Mitwirkung der Verkehrsunternehmen war nicht in Gänze gegeben.</p>	<p>Die Unternehmen wurden weit intensiver einbezogen, als dies im Nahverkehrsgesetz vorgesehen ist. Dies war der Verwaltung und dem Gutachter sehr wichtig, um die Ortskenntnis und Betriebskenntnis der Unternehmen einzubeziehen.</p>

Beteiligter	Anregung	Berücksichtigung/Bemerkung
Verbandsgemeinde Neumagen-Dhron	<p>Mit unserem Schreiben vom 14.10.2004 haben wir bereits Kritik am NVP aus touristischer Sicht geübt. Diese Kritik ist heute noch aktuell, nicht nur unter touristischem Aspekt. ÖPNV-Verbindungen von unserer Verbandsgemeinde zur Kreisstadt Wittlich, sind außer Schulbusverkehr, kaum gegeben!</p>	<p>Auf der Linie 304 -Morbach/Thalfang - Neumagen-Dhron - Wittlich- gibt es von Neumagen-Dhron über Piesport in Richtung Wittlich Verbindungen um 6.58 Uhr -werktags-, um 7.39 Uhr -werktags- und um 15.03 Uhr -an Schultagen-. Rückfahrgelegenheiten bestehen um 12.25 Uhr -werktags-, um 13.20 Uhr -an Schultagen- und um 16.36 Uhr -werktags-. Von Minheim in Richtung Wittlich bestehen auf der Linie 301 –Bernkastel-Kues/Minheim – Wittlich Hbf – Wittlich- Verbindungen um 6.59 Uhr – werktags-, um 8.15 Uhr –werktags-, um 14.00 Uhr -werktags- und um 17.25 Uhr- werktags-. Linienfahrten von Wittlich nach Minheim bestehen um 6.27 Uhr –werktags-, um 13.27 Uhr –werktags- und um 16.54 Uhr –werktags-. Darüber hinaus bestehen werktags und auch an Wochenenden Verbindungen aus dem Bereich Neumagen-Dhron nach Bernkastel-Kues (Linie 333 der MB Moselbahn) und von dort mit der Regio-Bus 300 oder der Linie 301 nach Wittlich und zurück. Jedoch müssen dabei je nach Fahrzeit Wartezeiten in Kauf genommen werden, da diese Linien auch an den Schienenverkehr gebunden sind. Eine Fahrplanausweitung ist eigenwirtschaftlich nicht möglich.</p>

Beteiligter	Anregung	Berücksichtigung/Bemerkung
Verbandsgemeinde Neumagen-Dhron	<p>Kritikpunkte 2004: Es gibt am Vormittag von Montag bis Freitag nur eine Möglichkeit, von Trittenheim nach Bernkastel-Kues zu kommen, die aber zu früh ist (7:42). Der nächste Bus fährt erst nach 13:00 Uhr.</p>	<p>Verbindungen bestehen an Schultagen um 6.45 Uhr, um 7.43 Uhr sowie ganzjährig werktags um 8.48 Uhr (in den Ferien um 8.50 Uhr) und um 12.23 Uhr.</p> <p>Darüber hinausgehende Gesamtnachfragepotenziale, die ein zusätzliches eigenwirtschaftliches Angebot rechtfertigen, wurden für Trittenheim nicht festgestellt.</p>
Verbandsgemeinde Neumagen-Dhron	<p>Die im Internet ausgewiesene Verbindung Neumagen-Dhron nach Daun gibt es. Die Fahrzeit dorthin ist allerdings zu lang (3 Stunden 11 Minuten) und zu umständlich. Eine sehr gute Verbindung am Wochenende weist das Internet nicht aus (10:15 Uhr ab Neumagen-Dhron Bahnhof und 11:12 Uhr / Verstärker-Bus vom DB Bernkastel-Kues nach Daun). Ebenso werktags (10:22 Uhr ab Neumagen-Dhron, Friedhof / Verstärker-Bus von DB Bernkastel-Kues).</p> <p>Verwirrend für Urlaubsgäste ist auch die Bezeichnung der Bushaltestellen in Bernkastel-Kues (Moselbahnhof und DB Bahnhof).</p>	<p>Es bestehen werktags und auch an Wochenenden Verbindungen von Neumagen-Dhron nach Bernkastel-Kues (Linie 333 der MB Moselbahn) und von dort mit der Regio-Bus 300 oder dem Zusatz-/Radlbus (saisonal eingesetzt) nach Daun. Jedoch müssen dabei je nach Fahrzeit Wartezeiten in Kauf genommen werden, da beide Linien auch an den Schienenverkehr gebunden sind.</p> <p>Moselbahnbahnhof ist die MB-Haltestelle in Bernkastel; Parkplatz am Moselufer; Haltestelle DB Bahnhof ist der alte Bahnhof in Kues. Diese Haltestelle ist in den RMV-Fahrplänen mit „Forum“ bezeichnet. Eine einheitliche und unmissverständliche Bezeichnung wird angestrebt.</p>
Verbandsgemeinde Neumagen-Dhron	<p>Es gibt kaum Zubringermöglichkeiten vom Bahnhof Wittlich nach Neumagen-Dhron (für Urlaubsgäste die mit dem Zug anreisen).</p>	<p>Zwischen Wittlich ZOB und Wittlich Hbf werden im Linienverkehr täglich ca. 40 Fahrtenpaare durchgeführt. Auf der Linie 304 - Morbach/Thalfang - Neumagen-Dhron - Wittlich ZOB- gibt es Verbindungen um 6.58 Uhr -werktags-, 7.39 Uhr -werktags- und um</p>

Beteiligter	Anregung	Berücksichtigung/Bemerkung
		<p>15.03 Uhr -an Schultagen- in Richtung Wittlich. Rückfahrgelegenheiten bestehen um 12.25 Uhr -werktags-, um 13.20 Uhr -an Schultagen- und um 16.36 Uhr -werktags-. Dieser vorhandene Linienverkehr der Linie 304 von Neumagen-Dhron nach Wittlich ZOB und zurück ist im Hinblick auf diese ca. 40 Fahrtenpaare zwischen Wittlich ZOB und Wittlich Hbf an den Schienenverkehr angebunden. Ferner kann von Wittlich Hbf der Linienverkehr nach Bernkastel-Kues (Linie 301 mit 12 Fahrtenpaaren werktags, 6 Fahrtenpaare samstags sowie und Regio-Linie 300 mit 8 Fahrtenpaaren werktags und 7 Fahrtenpaaren samstags und an Sonn- und Feiertagen) und von dort weiter die Linie 333 der MB Moselbahn genutzt werden; Wartezeiten müssen in Kauf genommen werden.</p>
<p>Verbandsgemeinde Neumagen-Dhron</p>	<p>Im allgemeinen besteht von Urlaubern eine große Nachfrage, den ÖPNV zu nutzen (oft in Kombination mit einer Wanderung, Radtour, Schifffahrt). Außerdem besteht Bedarf im Zusammenhang mit Weinfesten (Zubringerdienste und Rückfahrgelegenheiten)</p>	<p>Die touristische Nachfrage kann nur über den derzeit bestehenden Linienverkehr abgedeckt werden; eine Fahrplanausweitung ist eigenwirtschaftlich nicht möglich. Festlegungen bezüglich Fahrten im Zusammenhang mit größeren Festen sind nicht NVP-relevant. Derartige Bedarfsfahrten werden von den Unternehmen außerhalb des Linienverkehrs oder von den Veranstaltern angeboten (z. B. Weinfest in Bernkastel-Kues, verschiedene Straßenfeste; Säubrennerkirmes in Wittlich).</p>

Beteiligter	Anregung	Berücksichtigung/Bemerkung
Verbandsgemeinde Wittlich-Land	<p>Die im Zusammenhang mit dem Bericht "Analyse und Maßnahmen" aufgezeigten Vorschläge zur Verdichtung der Verkehrsverbindung zwischen Wittlich und Altrich am Vor- und Nachmittag sowie nach 19:00 von Wittlich nach Altrich werden unterstützt.</p>	<p>Das Anliegen der Verbandsgemeinde wurde im NVP eingehend geprüft. Die notwendigen Maßnahmen wurden im Hinblick auf das vergleichsweise niedrige Fahrgastpotential und der hohen Kosten in Priorität 2 eingestuft.</p>
Verbandsgemeinde Wittlich-Land	<p>Buslinie 325 (Zemmer - Wittlich über Salmtal): Mit dem Ziel einer allgemeinen Verbesserung des ÖPNV nach Trier soll eine Verbindung zum Bahnhofpunkt Salmtal hergestellt werden. Zu diesem Zweck soll bei der Fahrtnummer 15 (Dierscheid - Wittlich) der Bahnhofpunkt mit einer Schleife in die Linie einbezogen werden. Damit bestünde für Fahrgäste aus dem Heckenland eine morgendliche Zugverbindung in Richtung Trier ab dem Bushaltepunkt Salmtal um 9:37 Uhr. Das gleiche gilt für die Rückfahrt aus Trier um 16:51 Uhr. Hier soll es möglich sein, dass die Rückfahrt Nr. 8 (Wittlich-Zemmer) mit einer Schleife den Bahnhofpunkt Salmtal anfährt. Nach Auskunft Fa. Schönhofen + Schmitt wären die Schleifenfahrten grundsätzlich möglich.</p>	<p>Die Anbindung des "Heckenlandes" an den Bahnhof in Salmtal war ein eigenständiger Prüfauftrag im Nahverkehrsplan (s.h. hierzu Nr. 3.2). Das Ergebnis dieser Überprüfung ist, dass zurzeit eine Anbindung im Hinblick auf das zu erwartende Fahrgastpotential eigenwirtschaftlich nicht möglich ist. Die Nichtaufnahme in den Nahverkehrsplan steht einer Anbindung des Bahnhofes mit einzelnen Fahrten im Falle steigender Nachfrage nicht entgegen, soweit eigenwirtschaftlich möglich bzw. soweit die Übernahme der Kosten geklärt ist. Die von der Verbandsgemeinde Wittlich-Land gewünschte Anbindung des Bahnhofes mit zwei Linienfahrten der Buslinie 325 führt laut Mitteilung des konzessionierten Unternehmens wegen des Zeitaufwands für die Schleifenfahrten zu Kosten in Höhe von 20,00 € pro Fahrttag (ca. 5.000,00 € pro Jahr).</p>
Verbandsgemeinde Wittlich-Land	<p>Buslinie 304 (Morbach - Wittlich und zurück): Der Bus soll nach dem bisherigen Endhaltepunkt Regionale Schule anschließend bei Bedarf eine Schleife zum Bahnhofpunkt Salmtal fahren. Damit hätten die Klausener Bürger um 8:37 Uhr eine Zugverbindung nach Trier. Zudem könnte die inzwischen sehr gute Infrastruktur der OG Salmtal besser in Anspruch genommen werden. Eine Rückfahrt nach Klausen müsste allerdings selbst organisiert werden.</p>	<p>In Verhandlungen mit der Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft konnte erreicht werden, dass die von der Verbandsgemeinde angesprochene Linienfahrt ab dem Schuljahr 2006/07 bis zum Bahnhof Salmtal verlängert wird..</p>

Beteiligter	Anregung	Berücksichtigung/Bemerkung
Verbandsgemeinde Traben-Trarbach	<p>Teil-Nahverkehrsplan Bernkastel-Wittlich: Die unter Punkt 2.4; 2.5 und 3.1.1 aufgezeigten Defizite in der Anbindung der Mittelzentren Traben-Trarbach und Wittlich sind schon seit vielen Jahren bekannt und konnten bisher nur in Teilbereichen reduziert werden. Da jedoch aufgrund der weiteren Entwicklung - insbesondere in der Flexibilisierung des Arbeitsmarktes - eine bessere Anbindung im Hinblick auf die Fahrzeiten, Umsteigenotwendigkeiten und Schnelligkeit von großer Bedeutung ist, bitten wir die Priorität von 2 auf 1 anzuheben bzw. die Umsetzung einer geänderten und verbesserten Struktur innerhalb des Gestaltungszeitraums des NVP zu ermöglichen. Um ein möglichst attraktives Angebot auch für den touristischen Bereich anzubieten, bitten wir bezüglich des Punktes 2.6 (Anschlussicherung) für eine entsprechende Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger zu sorgen.</p>	<p>Das Anliegen der Verbandsgemeinde wurde im NVP geprüft. Die Maßnahmen wurden im Hinblick auf das vergleichsweise niedrige Fahrgastpotential und die hohen Kosten in Priorität 2 eingestuft.</p>