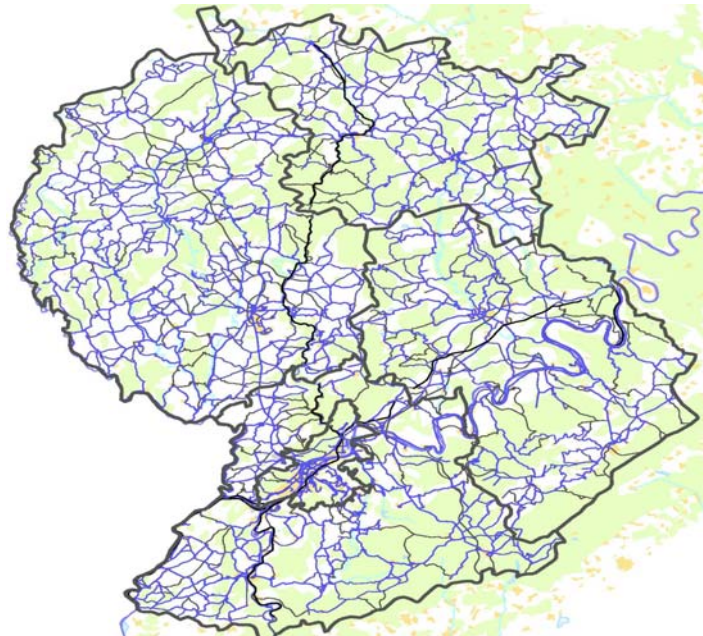


Nahverkehrsplan Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (Fortschreibung der regionalen Nahverkehrspläne)



März 2006

Dokument-Informationen

Auftraggeber	ZVRT Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier
Auftragnehmer	PTV AG, Karlsruhe
Bearbeitet von	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Ing. Jürgen Kaiser
	Teil: Entwicklungsziele für Marketing und Corporate Identity im VRT erarbeitet von Transpromotion (TransportTechnologieConsult, Karlsruhe und Formell, Karlsruhe)

Inhaltverzeichnis

1	Rahmenvorgaben - Planungsgrundlagen und Zielsetzungen	7
1.1	Gesetzliche Grundlagen	7
1.2	Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier	8
1.3	Struktur und Zusammenwirken der Nahverkehrspläne.....	8
1.4	Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft.....	10
1.5	Vorgehen bei der Erstellung der Nahverkehrspläne	10
1.6	Raumordnung und Verkehrsplanung	13
1.6.1	Zentralörtliche Gliederung.....	13
1.6.2	Übergeordnete Rahmenvorgaben.....	15
2	Bestandsaufnahme.....	17
2.1	Strukturdaten	17
2.2	Verkehrsnachfrage.....	20
2.3	Verkehrsangebot.....	21
2.3.1	Angebot für den Motorisierten Verkehr	21
2.3.2	Angebot im Öffentlichen Personenverkehr	22
2.3.3	Tarifstruktur	25
3	Anforderungsprofil und Zieldefinition	26
3.1	Grundlagen	26
3.2	Anforderungsprofil für den ÖPNV	29
3.2.1	Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse.....	31
3.2.1.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen.....	31
3.2.1.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	32
3.2.1.3	Bedienungshäufigkeit	32
3.2.1.4	Umsteigehäufigkeit.....	36
3.2.1.5	Schnelligkeit	37
3.2.1.6	Anschlusssicherung	38
3.2.1.7	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung.....	38

3.2.2	Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die weitere ÖPNV-Entwicklung	39
3.2.2.1	Bike & Ride.....	39
3.2.2.2	Park & Ride	40
3.2.2.3	Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen.....	42
3.2.2.4	Maßnahmen zur Barrierefreiheit.....	45
3.2.2.5	Qualifikationsstandards Personal	45
4	Schwachstellenanalyse.....	46
4.1	Methodik der Schwachstellenanalyse (NVP Kreise / Stadt Trier)	46
4.1.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV	47
4.1.2	Erreichbarkeit der Zentren	47
4.1.3	Bedienungshäufigkeit.....	47
4.1.4	Umsteigequalität	48
4.1.5	Schnelligkeit (Beförderungs-/ Fahrzeitvergleiche MIV / ÖV).....	48
4.1.6	Anschlusssicherung	49
4.2	Prüfaufträge	50
4.3	Analyse verbundraum-übergreifender Nachfrage und ÖPNV-Angebote.....	50
4.3.1	Verbundraum	50
4.3.2	ÖPNV-Angebot am Wochenende	53
4.3.3	Verkehre zwischen VRT-Raum und Luxemburg.....	54
4.3.4	ÖPNV-Verbindung zum Flughafen Frankfurt-Hahn	56
5	Maßnahmenentwicklung und -Beurteilung	58
5.1	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	59
5.1.1	Differenzierung der Linienverkehre	59
5.1.2	Bedarfsorientierte Beförderungsangebote	59
5.2	Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV	65
5.3	ÖPNV-Angebote im touristischen Verkehr.....	67
5.4	Entwicklungsziele für Marketing und Corporate Identity im VRT	69
6	Umsetzung und Finanzierung.....	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Aufgabenträgerschaft für die Verkehre	10
Tabelle 2:	Einwohner Stadt Trier	17
Tabelle 3:	Einwohner Kreis Berncastel-Wittlich	17
Tabelle 4:	Einwohner Kreis Bitburg-Prüm.....	18
Tabelle 5:	Einwohner Kreis Daun	18
Tabelle 6:	Einwohner Trier-Saarburg.....	18
Tabelle 7:	Pkw-Dichte im VRT-Raum	21
Tabelle 8:	Verkehrsunternehmen im VRT-Raum.....	23
Tabelle 9:	Fahrpreistabelle 2006 (Quelle: VRT)	25
Tabelle 10:	Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP.....	28
Tabelle 11:	Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten nach Verkehrszwecken (Region).....	32
Tabelle 12:	Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten nach Verkehrszwecken (Stadt Trier)	33
Tabelle 13:	Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage (Region).....	34
Tabelle 14:	Mindestanforderung Bedienungshäufigkeit (Region).....	35
Tabelle 15:	Mindestanforderung Bedienungshäufigkeit (Stadt Trier)	36
Tabelle 16:	Mindestanforderung maximale Umsteigehäufigkeit Region.....	36
Tabelle 17:	Mindestanforderung maximale Umsteigehäufigkeit Stadt Trier	37
Tabelle 18:	Mindestanforderung Schnelligkeit des ÖPNV Region	37
Tabelle 19:	Mindestanforderung Schnelligkeit des ÖPNV Stadt Trier	37
Tabelle 20:	Qualitätsstufen der Übergangszeiten an wichtigen Umsteigepunkten	38
Tabelle 21:	Wichtigste kreisübergreifende Relationen	52
Tabelle 22:	Berufspendler nach Luxemburg (ab 60 Pendler)	55
Tabelle 23:	Systematik der Alternativen Bedienungsformen	61

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektstruktur.....	12
Abbildung 2: ÖPNV-Angebot: Streckenbezogene Fahrtenzahlen (Montag-Freitag)	24
Abbildung 3: Merkmale des Anforderungsprofils	27
Abbildung 4: Beispiele Relationskategorien Landkreise	30
Abbildung 5: Beispiele Relationskategorien in Trier	30
Abbildung 6: Mögliche Umsteigeströme zwischen zwei Linien an einer Haltestelle	49
Abbildung 7: Haltestellenausstattung zur Erkennbarkeit des Verbundes	71

1 Rahmenvorgaben - Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

Im Jahr 2000 wurde der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZVRT) gegründet. Im Rahmen der verbundübergreifenden Planungen wurde von der Verbandsversammlung beschlossen, auch einen gemeinsamen Nahverkehrsplan für den Gesamtraum zu erstellen (bzw. fortzuschreiben). Der vorliegende Nahverkehrsplan beinhaltet daher alle verbundübergreifenden Festlegungen und Ziele und wird ergänzt durch die gleichzeitig erstellten oder fortgeschriebenen Nahverkehrspläne der einzelnen Aufgabenträger.

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach dem Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) Rheinland-Pfalz vom 17. November 1995 ist „in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ sicherzustellen. Für dünn besiedelte Räume ist eine Grundversorgung zu gewährleisten (§ 2,1). In verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen alternative Bedienungsformen genutzt werden. (§ 3,5).

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). 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)

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

§ 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.(...)“. Im Absatz (3) wird die Zusammenwirken der Beteiligten beschrieben: „Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den zuständigen regionalen Planungsgemeinschaften aufzustellen“. alle übrigen Gebietskörperschaften, Behörden und sonstige zu Beteiligende sollen beratend mitwirken.

Die im NVG geforderten Aussagen im Nahverkehrsplan werden im Kapitel 3.1 näher erläutert.

1.2 Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier

Bereits in den Nahverkehrsplänen der ersten Generation wurde die Forderung nach Tarifkooperationen bzw. Kreistarifen aufgestellt. Dies wurde weiträumiger in Form des Verkehrsverbundes Region Trier umgesetzt, der zum 01.01.2001 startete.

Hierfür wurde im Jahr 2000 der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZVRT) gegründet mit den Mitgliedern Stadt Trier und die Landkreise Trier-Saarburg, Bernkastel-Wittlich, Bitburg-Prüm und Daun. Der Zweckverband ist ein Zusammenschluss nach § 4 Abs. 2 des Nahverkehrsgesetzes. Seine ersten Aufgaben bestanden darin, den Tarif- und Verkehrsverbund in der Region Trier zu verwirklichen und fortzuentwickeln. Nach seiner Verbandsordnung wird der Zweckverband zur Erfüllung seiner Aufgabe

- „1. die verkehrlichen und betrieblichen Leistungsangebote im öffentlichen Personennahverkehr im Verbandsgebiet abstimmen,
2. einen Gemeinschaftstarif (Verbundtarif) einführen und weiterentwickeln,
3. Anschluss- und Übergangsverkehre und tarifliche Gemeinschaftslösungen mit angrenzenden Verkehrsverbänden und dem Großherzogtum Luxemburg herbeiführen,
4. Vertriebs- und Informationssysteme einführen sowie
5. eine einheitliche Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für den Verbundverkehr sicherstellen.“

In der Verbandsordnung wird darauf hingewiesen, dass der Zweckverband die verkehrsplanerischen und tariflichen Zielsetzungen für die Entwicklung des Verbundes in einem Nahverkehrsrahmenplan darstellen kann.

1.3 Struktur und Zusammenwirken der Nahverkehrspläne

Im Verbundraum, der die Stadt Trier und die vier Landkreise umfasst, wurden vor Einrichtung des Verbundes und des Zweckverbandes VRT weitestgehend nach Inkrafttreten des Nahverkehrsgesetzes bereits folgende Nahverkehrspläne der ersten Generation erstellt:

- ▶ Landkreis Daun (1997)
- ▶ Stadt Trier und Landkreis Trier-Saarburg (1998)
- ▶ Landkreis Bitburg-Prüm (2000)

Für den Landkreis Bernkastel-Wittlich wurde ein Nahverkehrsplan-Entwurf erstellt, jedoch nicht beschlossen.

Im Jahr 2003 wurde von der Verbandsversammlung im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern festgelegt, dass ein gemeinsamer Nahverkehrsplan für den gesamten VRT-Raum erstellt werden soll. Er soll die gemeinsamen verkehrspolitischen Ziele der Region darstellen und das Grundgerüst der Nahverkehrsplanung der Region formulieren. Durch die gleichzeitig erstellten Nahverkehrspläne der Verbandsmitglieder soll er aufgefüllt und ergänzt werden.

Dies bedeutet für die Verbandsmitglieder

- ▶ Stadt Trier und Landkreis Trier-Saarburg: Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch getrennte Nahverkehrspläne der beiden Gebietskörperschaften.
- ▶ Landkreis Daun: Fortschreibung des bestehenden Nahverkehrsplans
- ▶ Landkreis Bernkastel-Wittlich: Erstellung eines Nahverkehrsplans
- ▶ Landkreis Bitburg-Prüm: Ergänzung des gültigen Nahverkehrsplans zur Anpassung an die verkehrspolitischen Ziele und Anforderungen des Gesamt-raums.

Die für die Verbandsmitglieder erstellten Nahverkehrspläne werden in den Gesamtbericht des Nahverkehrsplans VRT-Raum eingearbeitet und beinhalten daher nur diejenigen Teile, die die Kreise bzw. die Stadt Trier speziell betreffen (insbesondere Analyse und konkrete Maßnahmen sowie einzelne Ergänzungen zur Bestandsaufnahme). Alle übergeordneten Teile werden in den gemeinsamen Nahverkehrsplan aufgenommen. Dies betrifft insbesondere das Anforderungsprofil, aber auch alle übrigen übergreifenden Themen wie Ausstattung mit Bike & Ride- und Park & Ride-Anlagen, Tourismus, verkehrliche Abläufe und Alternative Bedienungsweisen.

1.4 Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft

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

Linien	Aufgabenträgerschaft	Nahverkehrsplan
Schienenverkehre (Nahverkehr) (RE, RB)	Zweckverband Schiene-Nord	übergeordneter Nahverkehrsplan, Vorgaben werden in den lokalen NVP übernommen
RegioLinien (Linien 200, 201, 300, 400, 401, 500)	Die Einrichtung von RegioLinien erfolgt im Einvernehmen zwischen SPNV-Nord und den lokalen Aufgabenträgern.	RegioLinien werden in die Analyse einbezogen. Gegebenenfalls sind hier Abstimmungen mit dem SPNV Nord nötig.
Übriger Busverkehr (Stadtverkehr Trier, Binnenverkehre der Kreise, kreisübergreifende Busverkehre)	ZVRT, Kreise bzw. Stadt Trier Ortsbusverkehre liegen in der Verantwortung der jeweiligen bestellenden Gemeinde. Die Anforderungen aus dem Anforderungsprofil an dem ÖPNV gelten jedoch auch dort.	vorliegender Nahverkehrsplan ist zuständig

Tabelle 1: Aufgabenträgerschaft für die Verkehre

In der Verbandsordnung des ZVRT wird hinsichtlich der Aufgabenträgerschaft festgelegt: „Der Zweckverband ist Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 NVG für Verkehre, die die Grenzen zwischen Verbandsmitgliedern überschreiten. Er kann in diesem Rahmen gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates und nach Zustimmung der betroffenen Mitglieder auferlegen oder vereinbaren. Hinsichtlich der sonstigen Verkehre verbleibt es bei der im Nahverkehrsgesetz festgelegten Aufgabenträgerschaft. Die Schüler- und Kindergartenverkehre bleiben Aufgabe der hierfür nach Landesrecht zuständigen Gebietskörperschaften.“

1.5 Vorgehen bei der Erstellung der Nahverkehrspläne

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

Die Bestandsaufnahme dient insbesondere der Erfassung von

- ▶ Raumstruktur und der Strukturdaten
- ▶ Verkehrsangebot im ÖPNV und MIV
- ▶ Nachfrage im ÖPNV und MIV

Im Hinblick auf die sich ändernde europäische Rechtslage und die sich abzeichnende Bedeutung des Wettbewerbs auch im Busbereich ist insbesondere ein streng definiertes Anforderungsprofil von Bedeutung. Dieses Anforderungsprofil dient nicht nur als Grundlage für die Bewertung des bestehenden Angebots, sondern auch als Vorgabe für die weitere Entwicklung des ÖPNV im VRT-Raum 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 Detailplanungen, die im Nahverkehrsplan in seiner Eigenschaft als Rahmenplan nicht geleistet werden können.

Für die Ermittlung der Nachfrage standen nur wenige Datengrundlagen zur Verfügung. Die Gesamtverkehrsnachfrage (MIV und ÖPNV) wurde insbesondere auf Basis vorliegender Pendlerzahlen (Berufspendler und Schüler) abgeschätzt und im Einzelfall über Strukturdaten und raumspezifische Mobilitätskennziffern ergänzt.

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse und Definition von Maßnahmen festgelegt. Sinnvollerweise werden Anforderungsprofil und Zieldefinition vor der Schwachstellenanalyse festgelegt. Veränderte Rahmenbedingungen und daraus erwachsende Forderungen werden zur Weiterentwicklung des Anforderungsprofils herangezogen. Das Anforderungsprofil wird im VRT-Gesamtnahverkehrsplan entwickelt und hat somit für den gesamten Raum Gültigkeit. Jedoch werden für unterschiedliche Raumstrukturen und in verschiedenen Verkehrszeiten unterschiedliche Anforderungen zu Grunde gelegt.

In der Schwachstellenanalyse wird das ÖPNV-Angebot anhand der im Anforderungsprofil festgelegten Mindestanforderungen hinsichtlich ihrer Erfüllung analysiert. Die festgestellten Schwachstellen werden dargelegt und dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

Die Maßnahmen werden anhand des Anforderungsprofils auf ihre verkehrlichen Wirkungen geprüft, Kennziffern hinsichtlich zusätzlich entstehender oder eingesparter Fahrzeugkilometer werden berechnet und entstehende Kosten bzw. Einsparungen ermittelt. Um die Wirkungen auf die Fahrgastzahlen sowie entstehende Neuerlöse abzuschätzen, wird eine Nachfrageprognose im Einzelfall in Anlehnung an das Verfahren durchgeführt, das für die "Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs" vorgeschrieben und an empirischen Untersuchungen geeicht ist. In die Berechnung gehen folgende Variablen ein:

- ▶ Abgeschätzte Nachfrage im MIV und ÖPNV im Ist-Zustand
- ▶ Reisezeit im MIV und ÖPNV im Ist-Zustand und in den Planfällen
- ▶ Umsteigehäufigkeit im Ist-Zustand und in den Planfällen
- ▶ Bedienungshäufigkeit im Ist-Zustand und in den Planfällen

- Das Verfahren arbeitet Quell-Ziel-bezogen, d.h. die relevanten Eingangsdaten müssen für alle betrachteten Verkehrsrelationen ermittelt werden.

Im Anschluss daran können die Einzelmaßnahmen bewertet und Prioritäten für die Umsetzung festgelegt werden.

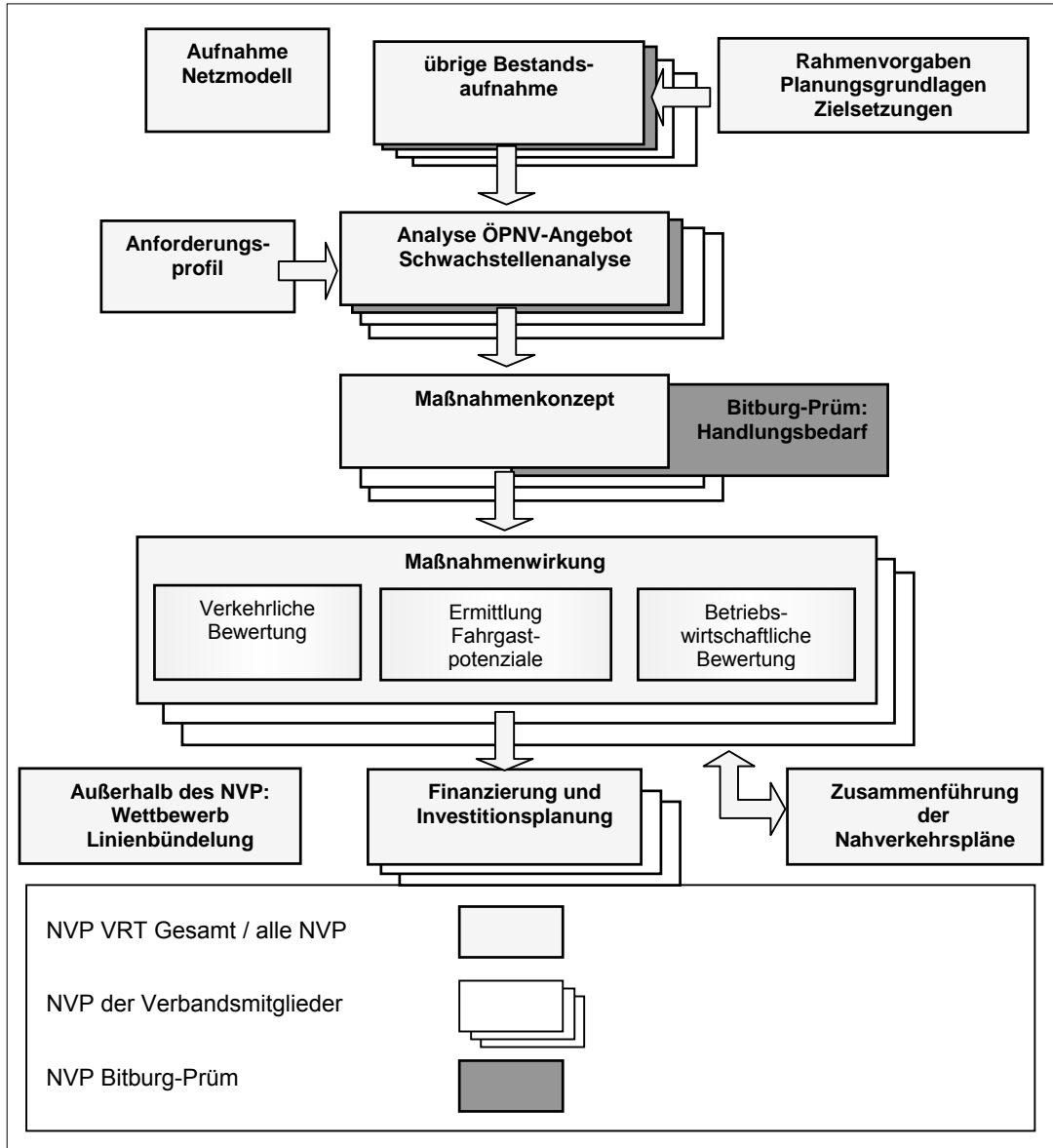


Abbildung 1: Projektstruktur

Um sowohl eine einheitliche Bearbeitung des Nahverkehrsplans VRT als auch eine Berücksichtigung der einzelnen Teilräume mit ihren jeweiligen strukturellen Besonderheiten zu gewährleisten, wurden die Arbeitsschritte in Arbeitskreissitzungen mit den jeweils betroffenen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und dem Gutachterbüro vorbereitet und diskutiert. Dabei entstanden folgende Arbeitskreise:

Gesamtarbeitskreis:

- ▶ Mitglieder: VRT, Vertreter aller Kreise und Stadt Trier, Vertreter der Verkehrsunternehmen
- ▶ Inhalte: Projektstruktur, Anforderungsprofil, Zusammenführung der Ergebnisse

Teilarbeitskreise Kreisebene

- ▶ Mitglieder: jeweilige Kreisverwaltung oder Stadt Trier, Vertreter der Verkehrsunternehmen, VRT
- ▶ Inhalte: Analyse, Maßnahmen

1.6 Raumordnung und Verkehrsplanung

1.6.1 Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung im Rahmen des Raumordnungsberichtes dient als eine Grundlage für die Einstufung von Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Orten. Die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungszentren ist eine der wichtigsten Aufgaben des ÖPNV. Daher wird die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge hier kurz beschrieben.

▶ Oberzentren (Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs):

- ▶ Trier
- ▶ Köln
- ▶ Koblenz
- ▶ Saarbrücken

▶ Mittelzentren (Deckung des gehobenen Bedarfs):

▶ Kreis Bernkastel-Wittlich:

- ▶ Bernkastel-Kues
- ▶ Traben-Trarbach
- ▶ Wittlich

▶ Kreis Bitburg-Prüm:

- ▶ Bitburg
- ▶ Neuerburg
- ▶ Prüm

▶ Kreis Daun

- ▶ Daun
- ▶ Gerolstein

- ▶ Kreis Trier-Saarburg
 - ▶ Hermeskeil
 - ▶ Konz
 - ▶ Saarburg
- ▶ **Grundzentren (Versorgung im Nahbereich, täglicher Bedarf):**
 - ▶ Kreis Bernkastel-Wittlich:
 - ▶ Neumagen-Dhron
 - ▶ Kröv
 - ▶ Manderscheid
 - ▶ Morbach
 - ▶ Salmtal
 - ▶ Thalfang
 - ▶ Kreis Bitburg-Prüm:
 - ▶ Arzfeld
 - ▶ Bleialf
 - ▶ Daleiden
 - ▶ Irrel
 - ▶ Körperich
 - ▶ Kyllburg
 - ▶ Mettendorf
 - ▶ Schönecken
 - ▶ Speicher
 - ▶ Waxweiler
 - ▶ Kreis Daun:
 - ▶ Gillenfeld
 - ▶ Hillesheim
 - ▶ Jünkerath
 - ▶ Kelberg
 - ▶ Stadtkyll

- ▶ Kreis Trier-Saarburg
 - ▶ Kell
 - ▶ Zerf
 - ▶ Schweich
 - ▶ Waldrach
 - ▶ Wincheringen

Weitere Ortsgemeinden besitzen unabhängig von der ausstehenden Genehmigung als zusätzliche Grundzentren eine deutlich überörtliche Funktion: Zeltingen-Rachtig, Landscheid, Hetzerath, Bettingen, Nittel, Osburg, Leiwen, Föhren, Reinsfeld, Trierweiler und Welschbillig.

Folgende Achsen werden im Raumordnungsplan definiert:

- ▶ Großräumig bedeutsame Achsen:
 - ▶ Koblenz – Wittlich - Trier – Luxemburg
 - ▶ Köln – Prüm – Bitburg – Trier – Saarburg – Saarbrücken
 - ▶ Trier – Hermeskeil – Saarbrücken
 - ▶ Rhein-Main-Gebiet – Rheinböllen – Wittlich – Prüm – Lüttich
- ▶ Regional bedeutsame Achsen
 - ▶ Euskirchen - Tondorf – Wittlich
 - ▶ Koblenz/Andernach - Mayen – Daun – Gerolstein – Prüm
 - ▶ Hermeskeil – Landstuhl - Pirmasens

1.6.2 Übergeordnete Rahmenvorgaben

Planungen SPNV-Nord

Für den Raum Trier ist ein Projekt mit weiterführenden Untersuchungen zur „Regionalbahn Trier“ in Bearbeitung und Umsetzung. Diese beinhaltet folgende Stufen:

Stufe 1 „Regionalbahn Trier“

- ▶ Durchbindung Obermoselstrecke (Perl – Wincheringen - Trier) nach Wittlich ist realisiert (2001). Eine deutliche Kennzeichnung der Durchbindung in den Fahrplänen ist noch notwendig.
- ▶ Neue Haltepunkte: Ehrang Ort und Verlegung Bhf. Salmtal (2003)

Stufe 2 „Regionalbahn Trier“ – noch nicht umgesetzt, wird derzeit geprüft

- ▶ Durchbindung der Züge Saarburg – Trier / Trier – Wittlich
- ▶ RB-Züge Saarbrücken-Trier bis Ehrang

In dem vom Zweckverband SPNV-Nord in Auftrag gegebenen Gutachten „Weiterentwicklung der Angebotskonzeption im SPNV in der Region Trier“ (ETC, 2005) werden folgende Empfehlungen für die Region Trier gegeben (Seite 29):

- ▶ „Bei Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes wird die Einrichtung neuer Haltepunkte auf der Hauptstrecke in der Reihenfolge Trier Nord, Kaiserthermen, St. Matthias, Mäusheckerweg, St. Medard und Kürenz (Planfall 1) empfohlen.
- ▶ Die Rückverlängerung der RE 14 über Trier Hbf hinaus nach Schweich (Planfall 2) wird auch unabhängig von der Einrichtung neuer Haltepunkte empfohlen.
- ▶ Die Einrichtung eines SPNV-Betriebs auf der Weststrecke (Planfall 3) wird unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht empfohlen.“

Hinsichtlich einer Schienenverbindung zwischen Wittlich und dem Hauptbahnhof Wittlich in Wengerohr wurden im ETC-Gutachten folgende Varianten untersucht (Teil: Direkte SPNV-Anbindung der Stadt Wittlich):

„Variante 1: Pendelverkehr mit Dieseltriebwagen zwischen Wittlich Hbf und Wittlich Stadt auf der bestehenden Strecke.

Variante 2: Verlängerung der Linie RB 82 Perl – Trier – Wittlich Hbf nach Wittlich Stadt auf der bestehenden Strecke.

Variante 3: Verlegung des Linienendpunktes der Linie RB 82 nach Wittlich Stadt durch Bau einer ca. 1.000 m langen, elektrifizierten Verbindungskurve zwischen der Hauptstrecke Trier – Wittlich Hbf – Koblenz und der bestehenden Strecke nach Wittlich Stadt, um ein direktes, schnelles und damit attraktives Angebot zwischen Trier und Wittlich ohne Richtungswechsel in Wittlich Hbf zu erreichen.“ (S.6)

Bei allen drei Varianten sind „die positiven Effekte aus Sicht der Gutachter nicht groß genug, um Gesamtinvestitionen zwischen 4 und über 10 Mio. € bzw. jährliche Belastungen zwischen 0,8 bis 1 Mio. € zu rechtfertigen. Empfohlen wird daher, die SPNV-Anbindung von Wittlich wie bisher durch eine optimale Bedienung von Wittlich Hbf inklusive Busverknüpfung sicherzustellen.“ (S.17)

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hat am 19. Mai 2005 nachstehenden Beschluss gefasst: " Die Verbandsversammlung nimmt die Bewertung der Gutachter zur Frage der möglichen Einbindung der Schienenverbindung zwischen Wittlich Hauptbahnhof und Wittlich-Stadt in den SPNV der Region Trier zustimmend zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, dem Landesbetrieb Straßen und Ver-

kehr gegenüber eine entsprechende Stellungnahme abzugeben, aus der die Zustimmung zur Entwidmung dieser Strecke hervorgeht". Unter Bezug auf diesen Beschluss der Verbandsversammlung kann somit o.g. Strecke nun auch aus dem Trassensicherungsvertrag entlassen werden.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Strukturdaten

Einwohnerentwicklung

Die folgenden Tabellen (Tabelle 3 bis Tabelle 2) zeigen einen Überblick über die Einwohnerzahlen der Städte und Verbandsgemeinden in den einzelnen Kreisen sowie die Anzahl der Ortsgemeinden.

Trier, Stadt		
Verbandsgemeinde / Stadt	Einwohner (Jahr 30.06.2002)	Einwohner (Jahr 30.06.2004)
Trier, Stadt	98.637	98.762

Tabelle 2: Einwohner Stadt Trier

Kreis Bernkastel-Wittlich			
Verbandsgemeinde / Stadt	Anzahl Ortsgemeinden	Einwohner (30.06.2002)	Einwohner (30.06.2004)
Stadt Wittlich	1	17.692	18.037
Morbach	1	11.014	11.166
Bernkastel-Kues	20	24.114	23.942
Kröv-Bausendorf	10	9.395	9.338
Manderscheid	21	8.192	8.212
Neumagen-Drhon	4	6.180	6.157
Thalfang	21	7.661	7.657
Traben-Trarbach	6	9.653	9.731
Wittlich Land	24	21.926	21.917
Summe	108	115.827	116.157

Tabelle 3: Einwohner Kreis Bernkastel-Wittlich

Kreis Bitburg – Prüm			
Verbandsgemeinde / Stadt	Anzahl Ortsgemeinden	Einwohner (30.06.2002)	Einwohner (30.06.2004)
Stadt Bitburg	1	13.357	13.308
Arzfeld	43	9.961	9.835
Bitburg-Land	51	17.165	17.269
Irrel	17	8.729	8.736
Kyllburg	21	8.504	8.407
Neuerburg	50	9.806	9.809
Prüm	44	22.157	22.278
Speicher	9	8.038	7.888
Summe	236	97.717	97.530

Tabelle 4: Einwohner Kreis Bitburg-Prüm

Kreis Daun			
Verbandsgemeinde / Stadt	Anzahl Ortsgemeinden	Einwohner (30.06.2002)	Einwohner (30.06.2004)
Daun	38	24.265	24.177
Gerolstein	13	14.634	14.700
Hillesheim	11	9.141	9.122
Kelberg	33	7.625	7.587
Obere Kyll	14	9.187	9.219
Summe	109	64.852	64.805

Tabelle 5: Einwohner Kreis Daun

Kreis Trier-Saarburg			
Verbandsgemeinde / Stadt	Anzahl Ortsgemeinden	Einwohner (30.06.2002)	Einwohner (30.06.2004)
Hermeskeil	13	15.242	15.262
Kell am See	13	9.942	10.001
Konz	12	30.093	30.449
Ruwer	20	17.408	17.616
Saarburg	16	20.763	21.020
Schweich	18	24.516	24.681
Trier-Land	11	21.268	21.417
Summe	103	139.232	140.446

Tabelle 6: Einwohner Trier-Saarburg

In der Stadt Trier ist in der Einwohnerentwicklung während der letzten Jahre ein stetiger leichter Zuwachs bedingt durch Zuwanderung zu verzeichnen.

Die höchsten Zuwächse in den letzten beiden Jahren hat der Landkreis Trier-Saarburg (+0,9%) zu verzeichnen und dort insbesondere Saarburg, Konz und Ruwer mit jeweils über 1 %. Die Einwohnerentwicklung im Kreis Bitburg-Prüm ist im Ganzen ausgeglichen (-0,2 %), allerdings verringerten sich in den kleineren Verbandsgemeinden Kyllburg, Arzfeld und Speicher die Einwohnerzahlen um jeweils mehr als 1 %. Im Kreis Bernkastel-Wittlich sind Einwohnerzuwächse in Wittlich (+2 %) und Morbach (+1,4%) zu verzeichnen, sowie Verluste in Bernkastel-Kues (-0,7%), ansonsten ist die Entwicklung eher ausgeglichen. Nur geringfügige Veränderungen sind auch im Kreis Daun zu verzeichnen.

Gesamtgemeindenbezogene Einwohnerentwicklungen, die während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans einschneidende Wirkungen auf die Gesamtverkehrsnachfrage haben, sind im VRT-Raum nicht zu verzeichnen. Einwohnerbezogene Entwicklungen sind hinsichtlich des ÖPNV dann zu beachten, wenn Neubaugebiete entstehen. Diese wurden bei der Schwachstellenanalyse beachtet.

Siedlungsstruktur

Der VRT-Raum weist sehr unterschiedliche Siedlungsstrukturen auf, die unterschiedliche Verkehrsnachfragestrukturen zur Folge haben:

Städtischer Raum der Stadt Trier mit

- ▶ hoher Einwohnerdichte (Trier ca. 850 Einwohner/qkm)
- ▶ teilweise hoher, gebündelter Gesamtverkehrsnachfrage
- ▶ städtischen Zentren unterschiedlicher Funktionen und städtischen Siedlungsgebiete

Stadtnahe Bereiche im Kreis Trier-Saarburg, teilweise Bernkastel - Wittlich mit

- ▶ niedrigerer Einwohnerdichte (125 E/qkm)
- ▶ gelegen im direkten Einzugsbereich der Stadt Trier

Ländliche Regionen Kreise Bitburg-Prüm, Daun, teilweise Bernkastel-Wittlich mit

- ▶ sehr niedriger Einwohnerdichte (<100 E/qm)
- ▶ zentralen Orten zur Versorgung
- ▶ einer Siedlungsstruktur mit niedriger, verstreuter Gesamtnachfrage

2.2 Verkehrsnachfrage

Für die Bearbeitung des Nahverkehrsplanes ist es wichtiger, Quelle und Ziel der Gesamtverkehrsnachfrage (Fahrten im MIV und ÖPNV) zu kennen als einzelne Linien- oder Streckenbelastungen. Um die Bedeutung von Verbindungen zwischen zwei Orten kategorisieren zu können und dafür Anforderungen zu entwickeln, wird insbesondere die Gesamtnachfrage (alle Verkehrsmittel, alle Verkehrszwecke) auf den jeweiligen Relationen unabhängig von der ÖPNV-Nachfrage benötigt.

Für die Landkreise des VRT liegen keine entsprechenden aktuellen Nachfragedaten für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr (z.B. als Nachfragemodell) vor, die sowohl Streckenbelastungen als auch Quell-Ziel-Beziehungen aufzeigen. Für die Stadt Trier liegen Nachfragematrizen zum MIV und ÖPNV aus dem fortgeschriebenen Nachfragemodell (Schaechterle/Siebrand) mit dem Stand von 2002 vor. Sie können als Grundlage für die Einordnung von Relationskategorien dienen, wobei sie bei näherer Betrachtung von lokalen Gegebenheiten einer Aktualisierung bedürfen.

Die erforderlichen Nachfragedaten für die Region werden aus verfügbaren Strukturdaten abgeleitet. Dies kann immer nur eine grobe Abschätzung der realen Nachfrage beinhalten, die jedoch für die Bearbeitung des NVP als Rahmenplan grundsätzlich ausreichend ist.

Pendlerzahlen

Zur Abschätzung der Gesamtnachfrage dienen insbesondere die Berufspendlerzahlen, die aus den Daten der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) vorliegen. Diese sind nach Wohn- und Arbeitsort der Angestellten aufgeschlüsselt und können pauschal auf alle Berufspendler hochgerechnet werden. Aus diesen Zahlen lässt sich ein Grundgerüst der Gesamtnachfrage abschätzen, wobei bei der Betrachtung einzelner Relationen weitere Daten eines Ortes zu Grunde gelegt werden, um zu einer realistischen Gesamtnachfrage zu kommen (Einwohner-, Beschäftigtenzahlen, Bedeutung der lokalen Versorgungsmöglichkeiten, Zentralität etc.)

Schülerverkehre

Für nahezu alle Schulen im VRT-Gebiet liegen Übersichten mit Anzahl der Schüler und deren Wohnorte vor (Schuljahr 2003/2004). Damit konnte die Schülerverkehrsnachfrage realistisch abgebildet werden. Da der Schülerverkehr für viele Buslinien in der Region den Schwerpunkt der Nachfrage bildet und die meisten Schüler den ÖPNV benutzen, konnte damit auch eine untere Grenze für die ÖPNV-Nachfrage relationsfein ermittelt werden.

Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Da die Nachfragedaten nur sehr grob abgeschätzt werden können, kann auf eine Fortschreibung für den Gesamttraum verzichtet werden, da diese im Prozentbereich liegen würde und eine Genauigkeit vorgegeben würde, die aufgrund der Datenbasis nicht erreicht werden kann. Im Einzelfall wurde allerdings die Entwicklung von Neubaugebieten, Industriegebieten und Orten für die Abschätzung der Verkehrsnachfrage berücksichtigt.

Pkw-Dichte

Je städtischer die Siedlungsstruktur, umso niedriger ist im Allgemeinen die Pkw-Dichte. Dies beruht darauf, dass in dispers besiedelten Räumen weitere Wege zurückzulegen sind, die häufig nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt werden können. Außerdem ist im städtischen Raum aufgrund der dichten, gebündelten Nachfrage ein für viele Verkehrszwecke geeignetes Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich, so dass ein hoher Grad an Mobilität für den einzelnen auch ohne eigenen Pkw möglich ist.

Dies spiegelt sich auch in der Pkw-Dichte in den Räumen des VRT wieder. Die Pkw-Dichte ist in Tabelle 7 dargestellt.

Raum	Pkw / 1000EW
Kreis Bernkastel-Wittlich	611
Kreis Bitburg-Prüm	617
Kreis Daun	595
Stadt Trier / Kreis Trier Saarburg	554
Gesamt	584

Quelle: eigene Berechnung aus Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz

Tabelle 7: Pkw-Dichte im VRT-Raum

Es zeigt sich, dass Bitburg-Prüm, das hinsichtlich der Einwohnerdichte erheblich unter dem Durchschnitt liegt (ca. 59 EW/qkm) die höchste Pkw-Dichte aufweist. Das heißt, dass in den wenig dicht besiedelten Räumen von einer überdurchschnittlich hohen Pkw-Verfügbarkeit auszugehen ist.

2.3 Verkehrsangebot

2.3.1 Angebot für den Motorisierten Verkehr

Der VRT-Raum ist mit einem Netz von Bundesautobahnen erschlossen:

- ▶ A1 Köln – Euskirchen – Vulkaneifel – Wittlich – Trier – Saarbrücken
- ▶ A 48 Koblenz – Vulkaneifel

- ▶ A 60 Belgien – Wittlich
- ▶ A 64 Trier – Luxemburg

Die meisten übrigen Städte und Gemeinden des VRT-Raumes werden durch Bundesstraßen an das Fernstraßennetz angebunden. Wichtige Verbindungen durch Bundesstraßen sind:

- ▶ Trier – Bernkastel-Kues – Alf (Lkr. Cochem-Zell)
- ▶ Vianden – Bitburg – Wittlich – Zeltingen-Rachtig – Bernkastel – Morbach
- ▶ Trier – Bitburg – Daun
- ▶ Dasburg(Grenze Luxemburg) Bitburg - Prüm – Mayen
- ▶ Stadtkyll – Hillesheim - Kelberg
- ▶ Daun - Gerolstein
- ▶ Trier – Konz – Saarburg
- ▶ Trier – Niederzerf – Saarbrücken
- ▶ Saarburg – Morbach - Kastellaun

Die Feinerschließung erfolgt durch ein dichtes Netz von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen.

2.3.2 Angebot im Öffentlichen Personenverkehr

Der VRT-Raum wird durch folgende Angebote des öffentlichen Verkehrs erschlossen:

Fernverkehr Schiene:

- ▶ IC : Luxemburg - Trier – Wittlich – Bullay – Cochem – Koblenz – Rhein-Ruhr-Gebiet – Münster - Norddeich

Nahverkehr Schiene:

- ▶ RB und RE-Angebot auf den Strecken:
 - ▶ 474 Köln – Euskirchen – Gerolstein – Bitburg – Trier
 - ▶ 685 Saarbrücken – Saarburg - Trier
 - ▶ 690 Trier – Wittlich – Cochem – Koblenz
 - ▶ 691 Bullay – Traben-Trarbach
 - ▶ 692 Trier – Konz – Wincheringen - Perl
 - ▶ 693 Luxemburg – Wasserbillig – Trier

Nahverkehr Busangebot:

Der gesamte Raum ist durch Busverkehre erschlossen. Zu unterscheiden sind dabei

- ▶ die städtischen Verkehre der Stadt Trier
- ▶ teilweise Stadtbusangebote in den Städten Wittlich, Bernkastel-Kues, Bitburg, Schweich
- ▶ RegioLinien als überregionale ÖPNV-Achsen in Bereichen, in denen kein regelmäßiges Schienenverkehrsangebot (mehr) vorhanden ist
- ▶ übrige Regionalbusverkehre zur Erschließung und Verbindung der übrigen Räume, wichtigste Funktion ist der Schülerverkehr.

Im VRT-Raum verkehren Linien der folgenden Unternehmen (aufgeteilt nach der Fahrleistung an einem mittleren Werktag):

Verkehrsunternehmen	Anteil an Gesamtfahrleistung im VRT-Raum (mittlerer Werktag, gerundet)
Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH (RMV)	55%
Stadtwerke Trier (SWT)	20%
Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH (MB)	15%
Regionalverkehr Saar-Westpfalz GmbH	5%
Müller-Kylltal	2%
Jozi-Reisen, Krakau, Linden, Reisen, Metzen, Nisius, Robert, Schönhofen-Schmitt, Thommes, Tücks, Walscheid	jeweils unter 1%

Tabelle 8: Verkehrsunternehmen im VRT-Raum

Eine detaillierte Liste der Linien ist im Anhang (Anlagen 17-19) dargestellt

In Abbildung 2 werden die werktäglichen Fahrtanzahlen (Busverkehr) im VRT-Raum dargestellt. Es zeigt sich die hohe Bedienungshäufigkeit entlang der Achsen zwischen den Mittelzentrum und nach Trier sowie die niedrigere Bedienungshäufigkeit in den Räumen mit niedriger Einwohnerdichte.

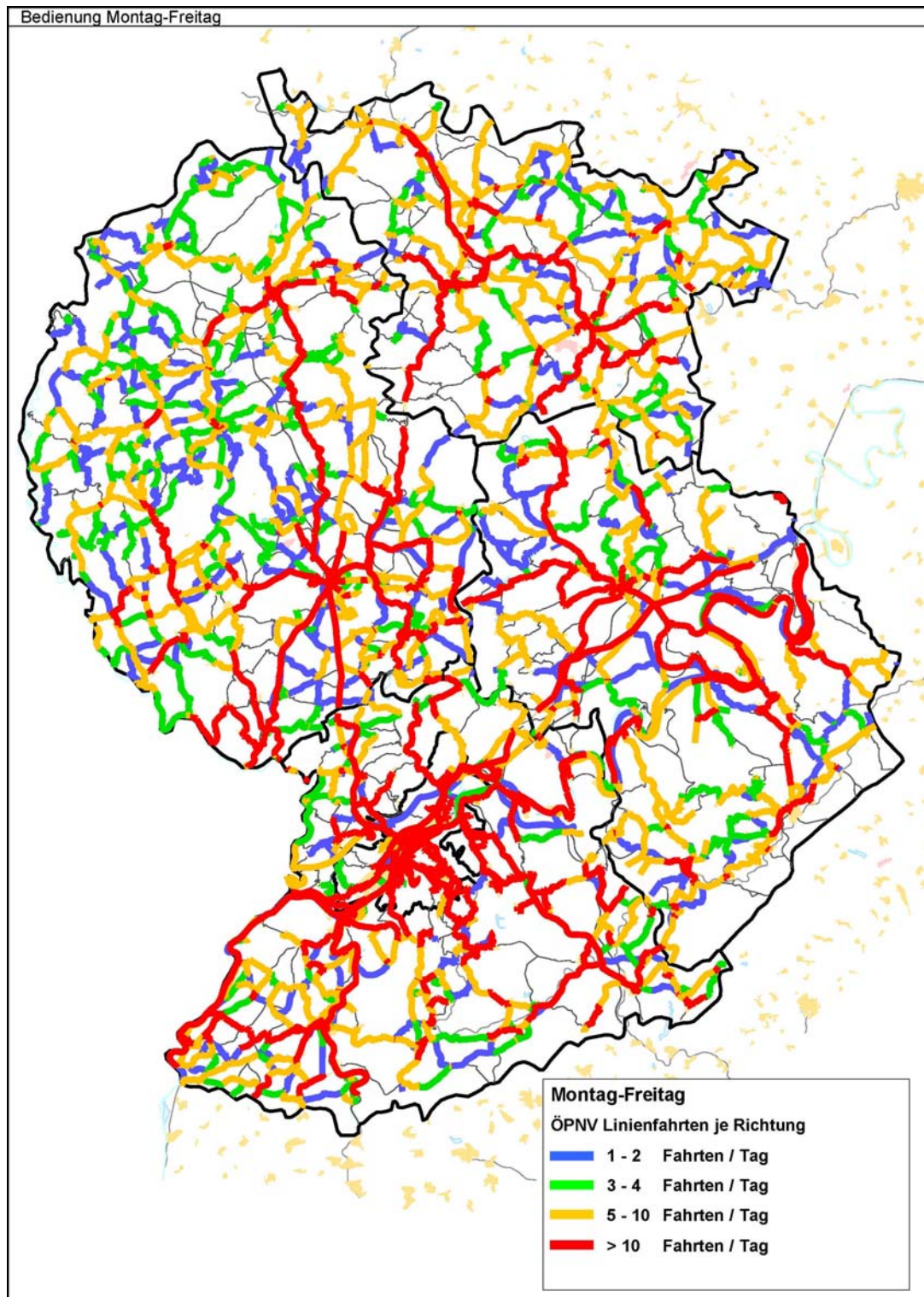


Abbildung 2: ÖPNV-Angebot: Streckenbezogene Fahrtenzahlen (Montag-Freitag)

2.3.3 Tarifstruktur

Der Verkehrsverbund wurde am 1.1.2001 gestartet.

Tarifzonen: Das gesamte Verbundgebiet ist in über 230 Tarifzonen eingeteilt, die Stadt Trier in vier Tarifzonen.

Fahrpreisberechnung: Jede durchfahrene Tarifzone wird mit einer Preisstufe belegt, wobei der gesamte Fahrpreis in der Regel durch das Addieren der durchfahrenen Tarifzonen ermittelt wird. Teilweise sind Zonen miteinander verbunden. Der maximale Fahrpreis entspricht 10 Zonen. In Tabelle 9 werden die aktuellen Fahrpreise dargestellt.

Preisstufe	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Einzelfahrschein	1,55	2,10	2,70	3,40	4,15	5,20	6,05	7,05	8,00	8,85
Einzelfahrschein BahnCard	1,20	1,60	2,05	2,55	3,15	3,90	4,55	5,30	6,00	6,65
Einzelfahrschein ermäßigt	1,00	1,30	1,65	2,10	2,55	3,15	3,65	4,25	4,85	5,35
4-Fahrtkarte (Stadt Trier)	5,50	7,15								
Tageskarte	4,25	5,40	6,45	7,40	8,30	10,40	12,10	14,10	16,00	17,70
Minigruppenkarte	7,80	9,15	10,80	12,45	13,80	15,40	16,40	17,55	18,70	19,75
Wochenkarte	13,00	16,60	21,10	23,90	28,10	32,60	37,70	42,90	48,70	54,80
SuperTicket	44,50	57,00	72,70	83,00	97,60	113,80	130,60	146,50	167,30	188,00
SuperAbo	37,10	47,50	60,60	69,20	81,40	94,90	109,00	122,10	139,40	156,70
SuperAbo (Vorauszahlung)	445,00	570,00	727,00	830,00	976,00	1.138,00	1.306,00	1.465,00	1.673,00	1.880,00
Wochenkarte Ausbildung	9,80	12,70	15,90	18,10	21,20	24,70	28,40	32,40	36,70	41,10
Monatskarte Ausbildung	33,50	42,80	54,60	62,30	73,30	85,40	98,20	110,00	125,70	141,20
Monatskarte Ausbildung im Abo	27,90	35,70	45,50	51,90	61,10	71,20	81,80	91,70	104,80	117,70
Monatskarte Ausbildung im Abo (Vorauszahlung)	335,00	428,00	546,00	623,00	733,00	854,00	982,00	1.100,00	1.257,00	1.412,00
Tageskarte DeLux	8,00	10,00	12,00	15,00	19,00					
OEKO-PASS DeLux	72,00	96,00	120,00	162,00	198,00					
OEKO-PASS DeLux im Abo	60,00	80,00	100,00	135,00	165,00					
FRITZ(Zusatzkarte für VRT-Netz)	6,00									
Rheinland-Pfalz-Ticket	23,00									

Tabelle 9: Fahrpreistabelle 2006 (Quelle: VRT)

Übergangstarife:

- Luxemburg: Zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und dem VRT-Gebiet besteht ein Übergangstarif, dem die VRT-Zonenstruktur zugrunde liegt. Das Großherzogtum Luxemburg gilt als eine Tarifzone, das Verbundgebiet des VRT ist in Tarifzonen gegliedert, die für Fahrten von und nach dem Großherzogtum Luxemburg 5 Übergangstarifstufen zugeordnet werden. Fahraus-

weise der Preisstufe 5 des Übergangstarifes sind im gesamten VRT-Verbundnetz und im gesamten Großherzogtum Luxemburg gültig.

- ▶ Saarland: Hier besteht ein Übergangstarif für die RegioLinie 200 bis nach Türkismühle.
- ▶ Verkehrsverbund Rhein-Sieg(VRS): Bei Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten zwischen dem VRS-Tarifgebiet Gerolstein kommt auf der Schienenstrecke ausschließlich der VRS-Tarif zur Anwendung. Im Binnenverkehr, also ab Jünkerath in Richtung VRT-Gebiet und in Gegenrichtung, gilt ausschließlich der VRT-Tarif.

Kombi-Tickets: Für ausgewählte kulturelle Veranstaltungen sowie für Sportveranstaltungen wird ein Kombiticket angeboten, wobei der ÖPNV im gesamten Verbundgebiet am Tag der Veranstaltung vier Stunden vor Veranstaltungsbeginn bis Betriebsschluss als Fahrschein für die Hin- und Rückfahrt zum und vom Veranstaltungsort benutzt werden kann.

Zusatzkarte für Schüler und Auszubildende (FRITZ - Freizeit im Netz): Für Schüler und Auszubildende besteht das Angebot, gegen einen Aufpreis von 5,50 € im Monat (Abo) die Ausbildungskarte als Netzkarte für das gesamte Verbundgebiet zu nutzen.

Semesterticket: An Studierende der Universität Trier und der FH Trier wird ohne zusätzlichen Aufpreis das Semesterticket ausgegeben. Der Preis ist in der Studiengebühr inbegriffen. Es gilt im gesamten VRT-Gebiet sowie auf den Bahnstrecken bis Saarbrücken, Koblenz, Jünkerath und Perl.

3 Anforderungsprofil und Zieldefinition

3.1 Grundlagen

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

Die Auswahl der Kriterien und der Mindeststandards wurden im Einzelnen im begleitenden Arbeitskreis diskutiert und festgelegt. Dabei wurden sowohl Richtlinien des VDV zu Grunde gelegt, als auch Erfahrungswerte hinsichtlich Mindestanforderungen in Räumen vergleichbarer Raumstruktur. Ziel ist die Entwicklung einer Rahmenkonzeption zur Bedienungs- und zur Beförderungsqualität.

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten

ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV im VRT dar.

Grundlage ist zunächst das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG), 1995. Hier werden Aussagen gefordert zu

- ▶ Fahrplangestaltung
- ▶ Bedienungshäufigkeit und Taktichte
- ▶ Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten
- ▶ Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung
- ▶ Tarifgestaltung und Vertriebssystem
- ▶ Bauliche Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, der Bahnhöfe und ihres Umfeldes, Haltestellen und zentrale Umsteigeanlagen
- ▶ Maßnahmen zur Beschleunigung
- ▶ Standards der eingesetzten Fahrzeuge

Im Anforderungsprofil wurden diese Punkte in folgender Gliederung berücksichtigt:

Bedienungsqualität	
Verkehrerschließung	Angebotsqualität
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Haltestellenerreichbarkeit (Einzugsbereiche) ▶ Erreichbarkeit von Zentren mit dem ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bedienungshäufigkeit ▶ Umsteigehäufigkeit ▶ Schnelligkeit des ÖPNV ▶ Anschlusssicherung ▶ Marktgerechte Differenzierung
Beförderungsqualität	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tarif- und Vertriebssystem ▶ Fahrgastinformation / Marketing ▶ Haltestellenausstattung und Fahrzeugausstattung incl. <ul style="list-style-type: none"> ▶ Barrierefreiheit ▶ Qualifikation des Personals ▶ Schnittstellen zum Individualverkehr (P+R) 	

Abbildung 3: Merkmale des Anforderungsprofils

Die Mindestanforderungen werden dabei insbesondere im Bereich der Bedienungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein. Funktionale Beschreibungen der Kriterien sind in der Regel detaillierten Vorgaben vorzuziehen, um Diskriminierungsverdacht

zu vermeiden. Soweit wie möglich wurden Vorgaben aus der ersten Generation der Nahverkehrspläne im Verbundraum übernommen und weiterentwickelt.

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 (s. Tabelle 10):

- ▶ 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 und Sicherheit“, „Haltestellenausstattung und Fahrzeugausstattung“ oder „Tarif und Vertriebssystem“ 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 ÖV-Entwicklung
Verkehrser-schließung	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	X	
	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	X	
Angebotsqualität	Bedienungshäufigkeit	X	
	Umsteigehäufigkeit	X	
	Schnelligkeit des ÖPNV	X	
	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	X	
Beförderungsqualität	Tarif- und Vertriebssystem		X
	Haltestellenausstattung		X
	Fahrzeugausstattung		X
	Barrierefreiheit		X
	Fahrgastinformation / Marketing		X
	Sauberkeit und Sicherheit		X
	Schnittstellen zum Individualverkehr		X

Tabelle 10: Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP

3.2 Anforderungsprofil für den ÖPNV

Die Aufgabenträger haben das Ziel, für alle Städte und Gemeinden ein an der Struktur orientiertes ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Eine Angebotsgestaltung, die im ganzen Verbundraum eine identische Bedienungsqualität vorsieht, ist unrealistisch. Dies wäre – wenn man das Angebot auf den derzeitigen Hauptachsen und in den verdichteteren Räumen nicht deutlich verschlechtern möchte – mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden. Andererseits kann auch nicht die derzeitige ÖPNV-Nachfrage das einzige Kriterium für die Bedienungsqualität sein. Die unten beschriebenen Untersuchungsmerkmale beziehen sich teilweise auf die Betrachtung von Quell-Ziel-Relationen, wie beispielsweise die Untersuchung der Schnelligkeit oder der Fahrtenhäufigkeiten. Hierfür wird die Kategorisierung der Relationen entsprechend ihrer Bedeutung im Achsenkonzept und dem zentralörtlichen Gefüge der Raumordnungsplanung und der Gesamtverkehrsnachfrage vorgenommen.

Um das Angebot entsprechend der Siedlungsstruktur einteilen und bewerten zu können, ist eine Untergliederung und Charakterisierung des Raumes notwendig. Hierfür wird ein raumplanerischer Ansatz gewählt, der mehrere Bedienungskategorien unterscheidet. Die Raumkategorien werden zunächst unabhängig vom bestehenden ÖPNV-Angebot unterteilt. Unterschieden wird zwischen Achsen, Verbindungen und Verflechtungen in den Kreisen und in drei Relationskategorien in der Stadt Trier.

Es wird folgende Einteilung angesetzt:

Landkreise

- ▶ **Achse 1:**
 - ▶ Relationen zwischen den Oberzentren mit gleichzeitig hoher Gesamtverkehrsnachfrage (Schnellverkehre). Diese Verkehre liegen in der Aufgabenträgerschaft des SPNV Nord und werden nachrichtlich übernommen
- ▶ **Achse 2:**
 - ▶ Sonstige Relationen hoher Gesamtverkehrsnachfrage, insbesondere zwischen Mittelzentren und sonstigen Orten mit hohem ÖPNV-Potenzial
- ▶ **Verbindung:**
 - ▶ Anschluss der übrigen zentralen Orte und größeren Ortsteile an das ÖPNV-Netz und Verbindung mit den höherrangigen Zentren und untereinander
- ▶ **Verflechtung:**
 - ▶ Relationen zwischen allen sonstigen Ortsteilen, wo eine Bedienung mit vertretbarem Aufwand möglich ist

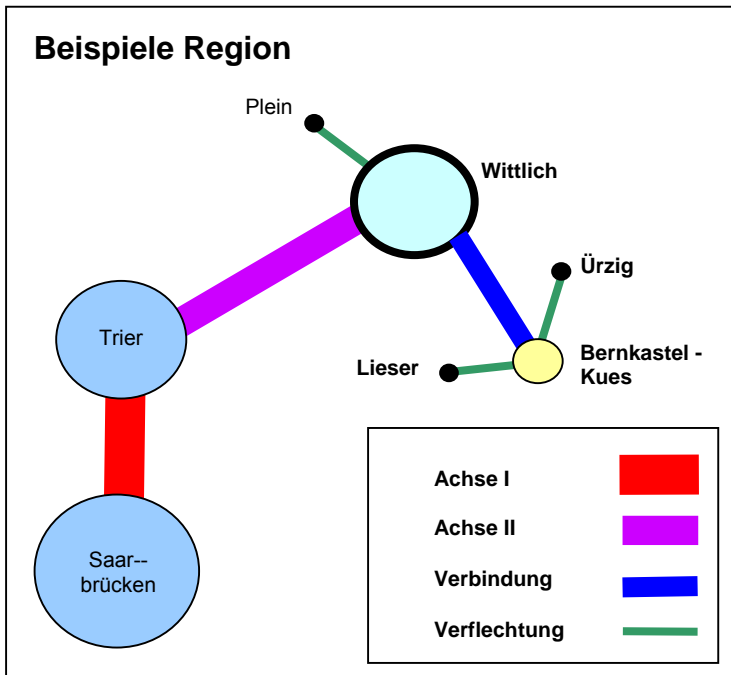


Abbildung 4: Beispiele Relationskategorien Landkreise

Stadt Trier

- ▶ Relationskategorie I verbindet Zentren und City untereinander, wenn die Gesamtverkehrsnachfrage diese Einteilung rechtfertigt
- ▶ Relationskategorie II verbindet Siedlungsbereiche mit Zentren oder City
- ▶ Relationskategorie III verbindet Siedlungsgebiete untereinander sowie mit ferner liegenden Zentren

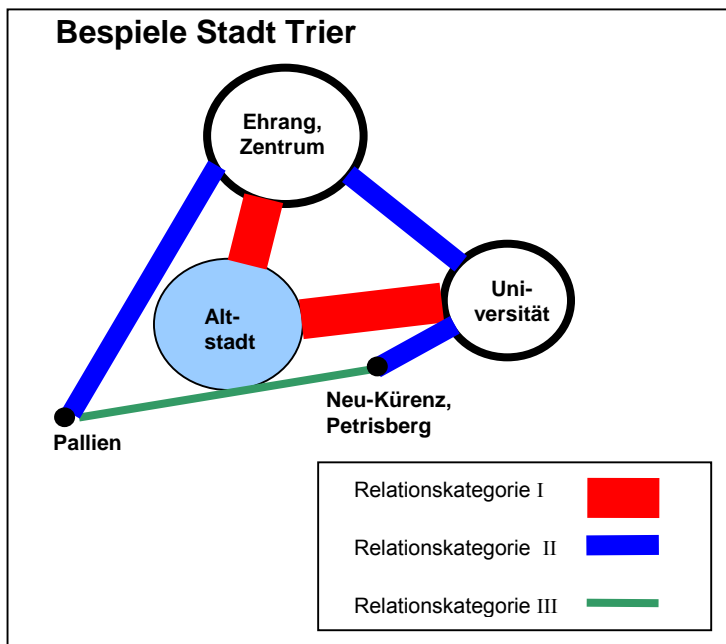


Abbildung 5: Beispiele Relationskategorien in Trier

Die Einteilung erfolgt auf der Ebene der Verkehrsbezirke, wobei weitestgehend jeder Ort einen Bezirk darstellt. Größere Kernorte sind in mehrere Bezirke unterteilt. Für die Stadt Trier wurde eine bestehende Einteilung in Verkehrsbezirke mit Unterteilungen der Stadtteile übernommen. Somit ergeben sich 742 Bezirke, die sich wie folgt auf den Untersuchungsraum verteilen:

- ▶ Landkreis Bernkastel-Wittlich: 122 Bezirke
- ▶ Landkreis Bitburg-Prüm: 254 Bezirke
- ▶ Landkreis Daun: 130 Bezirke
- ▶ Landkreis Trier-Saarburg: 114 Bezirke
- ▶ Stadt Trier: 100 Bezirke
- ▶ außerhalb des VRT 22 Bezirke

Die Informationen zu den Bezirken sowie die Auswertungen aller damit abbildbaren Quell-Ziel-Relationen (ca. 500.000) wurden im Netzmodell sowie in einem Datenbanksystem errechnet und verwaltet.

Im folgenden Grundschemata werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, ansonsten werden Kriterien benannt.

3.2.1 Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse

3.2.1.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden 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. Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

- ▶ Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle
 - ▶ Haltestellen Schiene: 1.000 m
 - ▶ Bushaltestellen Region: 500 m
 - ▶ Bushaltestellen Stadt Trier: 300 m

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Die Werte basieren auf Erfahrungswerten sowie auf Anforderungen in vergleichbaren Räumen. Dabei ist die Siedlungsgröße zu berücksichtigen. Geschlossene Siedlungsräume mit weniger als 200 Einwohnern können nur erschlossen werden, wenn dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist.

3.2.1.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Reisezeiten (einschließlich Zu- / Abgangszeiten und Umsteigezeiten, angelehnt an VDV-Richtwerte) definiert, innerhalb derer Fahrgäste von ihrem Wohnort aus festgelegte Ziele erreichen sollen:

- ▶ Grundzentrum: 40 Minuten
- ▶ Mittelzentrum: 60 Minuten
- ▶ Oberzentrum: 90 Minuten

3.2.1.3 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 / Beruf: Wege von und zur Ausbildungs-/Arbeitsstelle

Versorgung: Wege zu Einkaufszwecken, sowie Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und Ähnliches

Freizeit: Wege zu Freizeitaktivitäten (z.B. Sport, Naherholung, Besuch von Veranstaltungen)

Tabelle 11 und Tabelle 12 zeigen die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Bedienungsqualitäten auf den einzelnen Kategorien: Während zu den Zeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs in allen Kategorien ein dichtes Angebot möglich ist, ist dies z.B. bei der Verflechtung zu den anderen Zeiten nicht mehr leistbar.

Relationskategorie Aktivität	Achse 1	Achse 2	Verbindung	Verflechtung
Ausbildung	XX	XX	XX	X
Beruf	XX	XX	X	(X)
Versorgung	XX	X	X	(X)
Freizeit	X	X	(X)	

XX: hohe Nachfrage

X: Grundnachfrage

(X): eingeschränkte Nachfrage

Tabelle 11: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten nach Verkehrszwecken (Region)

Relationskategorie	I	II	III
Aktivität			
Ausbildung	XX	XX	XX
Beruf	XX	XX	XX
Versorgung	XX	XX	X
Freizeit	XX	X	(X)

XX: hohe Nachfrage

X: geringere Nachfrage

(X): Grundnachfrage

Tabelle 12: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten nach Verkehrszwecken (Stadt Trier)

Insbesondere in der Region sind Fahrten für den Berufs- und Ausbildungsverkehr in der HVZ in hoher Dichte etwa zwischen 6.00 bis 9.00 Uhr, 12.00 bis 14.00 Uhr sowie 16.00 bis 18.00 Uhr notwendig. In den dazwischen liegenden Zeiten der NVZ ist hier der Bedarf etwas niedriger, jedoch kommt der weniger gebündelte Versorgungsverkehr dazu. Am Samstag beschränkt sich die Zeit der höchsten Nachfrage etwa auf den Zeitraum zwischen 8.00 und 16.00 Uhr.

Der Sonntag kann grundsätzlich als Schwachverkehrszeit definiert werden, da mit geringen Ausnahmen insbesondere Freizeitverkehr vorherrscht.

Der Versorgungsverkehr findet üblicherweise in den Bedienungslücken des Berufs- und Ausbildungsverkehrs in den Vormittags- und Nachmittagsstunden statt (vgl. 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 und die daher ein besonderes Mobilitätsbedürfnis aufweisen. Die zumeist davon betroffenen Frauen sind zudem weniger stark motorisiert als Männer. Versorgungswege können häufig erst nach Schulbeginn und der Öffnung von Kindergärten beginnen und müssen bereits vor Schulschluss wieder beendet sein. Daher kann der Versorgungsverkehr nicht befriedigend im Rahmen des Angebots für den Schul- und Berufsverkehr durchgeführt werden.

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 statt. Zu diesen Zeiten sollen bei entsprechender Gesamtverkehrsnachfrage Angebote bereitgestellt werden. Insbesondere der Besuch von Abendveranstaltungen soll ermöglicht werden. Hierzu sind Hinfahrten mit Ankunftszeiten vor 20.00 Uhr und Rückfahrten mit Abfahrtszeiten nach ca. 21.00 Uhr vorzusehen. Am Wochenende besteht ganztags eine Verkehrsnachfrage im Freizeitverkehr.

Zeit	Montag bis Freitag											
	vor 6.30		6.30 bis 8.30		8.30 bis 12.00		12.00 bis 14.00		14.00 bis 16.00		16.00 bis 19.00	
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Ausbildung			X			(X)		X	(X)	(X)		(X)
Beruf	(X)		X				(X)	(X)		(X)		X
Versorgung					X	X	X	X	X	X		X
Freizeit									X	X	X	X

Zeit	Montag bis Freitag				Samstag						Sonntag	
	19.00 bis 21.00		nach 21.00		vor 9.00		9.00 bis 14.00		nach 14.00			
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Ausbildung												
Beruf		(X)			(X)		(X)	(X)		(X)		
Versorgung		X					X	X		(X)		
Freizeit	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X

X: Nachfrage vorhanden
(X): Nachfrage teilweise vorhanden

Tabelle 13: Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage (Region)

Richtwerte Region:

Die Verknüpfung von Tabelle 11 und Tabelle 13 ergibt, wann auf den verschiedenen Bedienungskategorien der Region Fahrten angeboten werden sollen (Tabelle 14).

Auf den Achsen soll montags bis freitags fast durchgehend eine mehrfache Bedienung stattfinden, hier ist eine Vertaktung empfehlenswert. Auch abends und an Wochenenden sollen auf den Achsen Fahrten angeboten werden. Auf den Verbindungen soll ebenfalls eine mehrfache Bedienung vorhanden sein, allerdings können vereinzelte Bedienungslücken in den Nebenverkehrszeiten sowie abends und am Wochenende auftreten. Bei den Verflechtungen konzentriert sich die Bedienung auf die Hauptverkehrszeiten.

Bei der konkreten Fahrplangestaltung haben die Verkehrsunternehmen die Mög-

lichkeit, unter Berücksichtigung z. B. neuerer Fahrgastzählungen, Umlaufgestaltung usw. begründete geringfügige Abweichungen vorzunehmen.

Zeit	Montag bis Freitag (Schultag)											
	vor 6.30		6.30 bis 8.30		8.30 bis 12.00		12.00 bis 14.00		14.00 bis 16.00		16.00 bis 19.00	
Bedienungs-kategorie	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Achse 1	XX		XX		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Achse 2	X		XX		X	X	X	XX	X	X	X	XX
Verbindung	(X)		XX		X	X	X	XX	X	X	(X)	XX
Verflechtung	(X)		X		(X)	(X)	(X)	X	(X)	(X)		(X)

Zeit	Montag bis Freitag				Samstag*						Sonntag*	
	19.00 bis 21.00		nach 21.00		vor 9.00		9.00 bis 14.00		nach 14.00			
Bedienungs-kategorie	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Achse 1	XX	XX		XX	XX		XX	XX	XX	XX	XX	XX
Achse 2	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X
Verbindung	(X)	X		(X)	(X)		X	X	(X)	(X)	(X)	(X)
Verflechtung		(X)			(X)		(X)	(X)		(X)		

XX: mehrfache Bedienung (jeweils mehrere Fahrten bzw. Taktverkehr)

X: Grundversorgung (mindestens eine Fahrt)

(X): eingeschränkte Bedienung (Fahrten nur bei hinreichender Nachfrage)

Begründete Ausnahmen sind zulässig

*Werte für Samstag und Sonntag als Standards (keine relationsbezogene Analyse)

Tabelle 14: Mindestanforderung Bedienungshäufigkeit (Region)

Richtwerte Stadt Trier:

Im städtischen Verkehr sind aufgrund der hohen, gebündelten Gesamtverkehrsnachfrage dichtere, getaktete Verkehre die Regel. Daher werden die Mindestfahrtenzahlen pro Stunde innerhalb der einzelnen Verkehrszeiten angegeben. Da die Betrachtungsebene relationsbezogen ist (Quell-Ziel-bezogen) und nicht linienbezogen, sind aus den Fahrtenzahlen nicht zwangsläufig Taktfrequenzen abzuleiten. Die Quelle, also der Startpunkt einer Fahrt kann auch durch unterschiedliche Linien und über verschiedene Wege mit dem Ziel verbunden sein.

Mindestangebot Fahrten (pro Stunde)			
Relationskategorie	I	II	III
Verkehrszeit			
Montag-Freitag			
HVZ / NVZ	4	3	2
SVZ	2	2	1
Samstag*			
HVZ / NVZ	4	3	2
SVZ	2	2	1
Sonntag*			
Sonntag (SVZ)	1	1	2
Begründete Ausnahmen sind zulässig			

*Werte für Samstag und Sonntag als Standards (keine relationsbezogene Analyse)

Tabelle 15: Mindestanforderung Bedienungshäufigkeit (Stadt Trier)

3.2.1.4 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 sind Umsteigevorgänge häufig auf Relationen zwischen Siedlungsbereichen unumgänglich.

In Tabelle 16 und Tabelle 17 sind die zulässigen maximalen Umsteigevorgänge bezogen auf die Relationskategorien dargestellt.

Richtwerte Region:

Relationskategorie	Achse 1+2	Verbindung	Verflechtung
Maximal zulässige Anzahl von Umsteigevorgängen	0	1	2
Begründete Ausnahmen sind zulässig			

Tabelle 16: Mindestanforderung maximale Umsteigehäufigkeit Region

Richtwerte Stadt Trier:

Relationskategorie	I	II	III
Maximal zulässige Anzahl von Umsteigevorgängen	0	1	1
Begründete Ausnahmen sind zulässig			

Tabelle 17: Mindestanforderung maximale Umsteigehäufigkeit Stadt Trier

3.2.1.5 Schnelligkeit

Ziel des Vergleichs der Zeiten im ÖPNV und MIV ist es, Relationen mit geringen ÖPNV-Reisegeschwindigkeiten zu ermitteln. Ungünstige Reisegeschwindigkeiten wirken sich negativ auf die Akzeptanz des ÖPNV aus und können u.a. aufgrund folgender Ursachen entstehen:

- ▶ Umwegige Linienführung, z.B. bei der Wahrnehmung von Erschließungsfunktionen
- ▶ Ungünstige Umsteigeverbindungen mit zu langen Wartezeiten

Richtwerte Region:

Relationskategorie	Achse 1+2	Verbindung	Verflechtung
Verhältnis Beförderungszeit* ÖPNV / Fahrzeit MIV	max. 1,5	max. 2	max. 2,5
Begründete Ausnahmen sind zulässig			

* Beförderungszeit = Fahrzeit + Umsteigezeit; (Zu- und Abgangszeiten werden hier nicht berücksichtigt).

** Fahrzeit MIV = Fahrzeit im Fahrzeug (in der Innenstadt von Trier werden Parksuchzeiten berücksichtigt)

Tabelle 18: Mindestanforderung Schnelligkeit des ÖPNV Region

Richtwerte Stadt Trier:

Relationskategorie	I	II	III
Verhältnis Beförderungszeit* ÖPNV / Fahrzeit MIV	max. 1,5	max. 1,5	max. 2
Begründete Ausnahmen sind zulässig			

* Beförderungszeit = Fahrzeit + Umsteigezeit; (Zu- und Abgangszeiten werden hier nicht berücksichtigt).

** Fahrzeit MIV = Fahrzeit im Fahrzeug (in der Innenstadt von Trier werden Parksuchzeiten berücksichtigt)

Tabelle 19: Mindestanforderung Schnelligkeit des ÖPNV Stadt Trier

3.2.1.6 Anschlusssicherung

An den Verknüpfungspunkten insbesondere der Bahn mit dem Busnetz aber auch innerhalb des Busnetzes sollen attraktive Übergangsmöglichkeiten bestehen. Hierzu sind barrierefreie und kurze Fußwege sicher zu stellen. Bei der Gestaltung der Fahrpläne durch die Verkehrsunternehmen ist auf eine Koordination zwischen den Linien zu achten, soweit nicht andere Zwangspunkte für die Fahrplangestaltung vorrangig sind.

An wichtigen Umsteigepunkten sollte die Übergangszeit für Verbindungen mit hohem Fahrgastpotenzial optimal abgestimmt sein. Dafür soll als Übergangszeit 10 Minuten nicht überschritten werden. Zur Beurteilung bestehender Übergangszeiten an den wichtigen Verknüpfungspunkten sind die in Tabelle 20 dargestellten Qualitätsstufen zur Anwendung anzunehmen.

Richtwerte:

Übergangszeit*	Beurteilung
bis 5 min	gut
> 5 bis 10 min	akzeptabel
> 10 bis 30 min	schlecht
> 30 min	keine Verbindung

*reine Wartezeit (abzüglich ggf. nötiger Fußwegzeit zwischen zwei Haltepunkten)

Tabelle 20: Qualitätsstufen der Übergangszeiten an wichtigen Umsteigepunkten

3.2.1.7 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Anhand der Nachfrage und der Funktion von Linien ist zu prüfen, inwieweit Verkehrssysteme und Fahrzeuggrößen angemessen eingesetzt werden. Beispiele für Maßnahmen hierfür sind:

- ▶ Alternative Bedienungsformen können geeigneter sein, die ggf. geringe und disperse Nachfrage zu bedienen.
- ▶ Bei Kapazitätsengpässen auf stark belasteten Busverbindungen bei hohem Gesamtnachfragepotenzial kann der Einsatz von Schnellbussen oder Schienenverkehrsmittel sinnvoller sein.

Aufgrund der Datenlage hinsichtlich der Nachfragezahlen ist eine linien- oder fahrtenfeine Analyse der Auslastung im ÖPNV nicht möglich. Daher soll sich die Analyse hier auf die Darstellung der schwach und zerstreut besiedelten Räume im Untersuchungsraum beschränken, in denen der Einsatz alternativer Betriebsweisen in Frage kommt. In Kapitel 5.1.2 werden hierzu eine Systematik der Möglichkeiten und Erfahrungen dargestellt.

3.2.2 Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die weitere ÖPNV-Entwicklung

3.2.2.1 Bike & Ride

Geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erhöhen für eine Vielzahl von Fahrgästen die Erreichbarkeit von Haltestellen. Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit einem dichten ÖPNV-Angebot, die von den Siedlungsbereichen aus mit dem Rad leichter zu erreichen sind als mit dem ÖPNV, der nur eingeschränkt verkehrt. Damit steigt auch die Flexibilität des Fahrgastes, der nicht auf die Nutzung des möglicherweise geringeren ÖPNV-Angebots in seinem Wohnort angewiesen ist.

Ausstattungsmerkmale für Fahrradabstellanlage an wichtigen Haltestellen:

- ▶ Größe/Kapazität je nach Bedeutung der Haltestelle
- ▶ Überdachung / Wetterschutz an wichtigen Haltestellen, insbesondere Bahnhöfen
- ▶ Sicherheit Diebstahlschutz an wichtigen Haltestellen, insbesondere Bahnhöfen

Vorhandene Bike & Ride-Anlagen im VRT-Gebiet:

Kreis Bernkastel-Wittlich:

- ▶ Wittlich Hbf.: 20 Fahrradabstellplätze
- ▶ Bahnhof Salmtal: ca. 24 Fahrradabstellplätze
- ▶ Bahnhof Traben-Trarbach: 30 Fahrradabstellplätze
- ▶ Bahnhof Hetzerath: 24 Fahrradabstellplätze

Kreis Bitburg-Prüm:

- ▶ In der Planungskonzeption "Bahnhof Erdorf" ist ein Bike & Ride-Platz mit 16 Fahrradboxen zum sicheren Aufbewahren der Fahrräder und diebstahlsicheren Fahrradständern enthalten. (Baubeginn 2006)
- ▶ Bahnhof Kyllburg: 6 Fahrradabstellplätze
- ▶ Auw: 6 Fahrradabstellplätze
- ▶ Philippsheim: 6 Fahrradabstellplätze
- ▶ Speicher: 8 Fahrradabstellplätze

Stadt Trier

An einzelnen Haltestellen sind bereits Fahrradabstellanlagen vorhanden:

- ▶ Charlottenstraße (Bike & Ride -Anlage)
- ▶ Bahnhofhaltepunkt Ehrang-Ort (Bike & Ride -Anlage)
- ▶ Weitere Fahrradabstellanlagen, die zum Bike & Ride genutzt werden können (z.B. Hst. Schönbornstr., Bitburger Straße, Karl-Marx-Haus, Nikolaus-Koch-Platz u.a.).
- ▶ In der Nähe der Porta Nigra sind einige Fahrradboxen vorhanden.

Am Hauptbahnhof besteht kein eigenes Bike & Ride - Angebot, allerdings ist dort eine gemeinnützig betriebene Fahrradwerkstatt und -verleihstation vorhanden.

Maßnahmen zu Bike & Ride

Stadt Trier:

Im städtischen Raum dient das Fahrrad

- ▶ als Zubringerverkehrsmittel zur Anbindung peripher gelegener Siedlungsgebiete außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der Haltestellen an das Busnetz (Flächenerschließung); dies gilt insbesondere auch für die Außenbereiche des Stadtgebiets,
- ▶ als Zubringerverkehrsmittel zur Anbindung der Stadtteile an zentrale Verknüpfungspunkte,
- ▶ zur Nutzung im Zielgebiet (im Nachlauf zum ÖPNV / SPNV), insbesondere im zentralen Innenstadtbereich und in anderen Gebieten mit hohem Zielverkehrsaufkommen

Daher soll der Ausbau von B+R-Anlagen in Trier verfolgt werden, wobei die Größe und Ausstattung der Anlagen in Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestelle für Fahrradzubringerverkehre ausgelegt sein soll.

3.2.2.2 Park & Ride

Park & Ride-Plätze sind im VRT-Gebiet insbesondere an den Bahnhöfen und ansonsten nur im Stadtrandgebiet von Trier ggf. an wichtigen Bushaltestellen sinnvoll.

Bestehende Park & Ride – Anlagen im VRT-Gebiet:

Kreis Bernkastel-Wittlich:

- ▶ Wittlich Hbf.: 260 Stellplätze
- ▶ Bahnhof Salmtal: 35 Stellplätze
- ▶ Bahnhof Traben-Trarbach: ca. 20 Stellplätze

Kreis Bitburg-Prüm:

- ▶ Planungskonzeption "Bahnhof Erdorf" Park & Ride-Anlage mit 55 Stellplätzen, davon 3 Behindertenparkplätze. Der Baubeginn ist im Jahr 2006 geplant.
- ▶ Bahnhof Kyllburg: 19 Stellplätze
- ▶ Bahnhof St.Thomas: 3 Stellplätze
- ▶ Bahnhof Usch/Zendscheid: 5 Stellplätze (Usch)
- ▶ Haltepunkt in Hüttingen/Kyll (Eifelstrecke): 5 - 7 Stellplätzen
- ▶ Auw: ca. 35 Stellplätze
- ▶ Philippsheim: ca. 10 Stellplätze
- ▶ Speicher: ca. 43 Stellplätze

Stadt Trier:

- ▶ Messepark ca. 180 Stellplätzen (bedient durch Linie 3)
- ▶ Verteilerkreis Trier-Nord („P+R Riverside“) ca. 250 Stellplätze (bedient durch Linie 1)
- ▶ Trier - 37 Stellplätze am Hauptbahnhof

Bei Großveranstaltungen und an den Adventswochenenden werden zusätzlich dazu besondere P+R-Einsatzfahrten angeboten.

Kreis Trier-Saarburg:

- ▶ Saarburg - 10 Stellplätze, im Bereich Brückenstraße weitere 74 Parkplätze
- ▶ Wellen - 10 Stellplätze
- ▶ Daufenbach - ca. 20 Stellplätze
- ▶ Wincheringen – ca. 20 Stellplätze

Kreis Daun

- ▶ Gerolstein: 25 Stellplätze
- ▶ Jünkerath: 75 Stellplätze

Maßnahmen zu Park & Ride

Stadt Trier:

Schwerpunkt der konzeptionellen Überlegungen sollte eine weitere Attraktivierung des P+R-Angebotes, insbesondere durch häufigere Bus-Bedienung der P+R-Anlagen, sein.

Kreis Trier-Saarburg:

- ▶ Föhren - ca. 30 Stellplätze geplant
- ▶ Konz - ca. 80 Stellplätze geplant

3.2.2.3 Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen

Die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen und Fahrzeuge werden nur allgemein definiert und müssen bei Einzelmaßnahmen oder ggf. Ausschreibungen noch konkretisiert werden.

Fahrzeugausstattung

Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen werden folgende Ausstattungsmerkmale gefordert:

- ▶ Moderner am Stand der Technik orientierter Fahrzeugbestand unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeiten
- ▶ Einstiegshilfen: z.B. mechanische Rampe, Kneeling
- ▶ Anzahl der Türen: mindestens 2 bei Standardlinienbussen und Gelenkbussen
- ▶ Stehplätze: Haltestangen
- ▶ Fahrgastraum: Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollstühle, etc.
- ▶ Belüftung
- ▶ Beleuchtung
- ▶ Information innen: Haltewunschtaaste, „Stop-Anzeige“, Bordmikrofon, u.a. für Kundeninformation bei Störungen, Netzplan
- ▶ Information außen: Liniennummer, Fahrtziel
- ▶ Abgestimmtes Design: Erkennbarkeit der Fahrzeuge als VRT-Linienverkehr
- ▶ Sauberkeit: Regelmäßige Reinigung innen und außen

Von den Stadtwerken Trier wurden bereits erste Fahrzeuge (Standardlinienbusse) mit Rußfiltern angeschafft. Schrittweise ist auch eine entsprechende Umstellung des übrigen Fahrzeugbestandes (Gelenkbusse) vorgesehen.

Haltestellenausstattung

Die Verkehrsunternehmen sind zuständig für folgende Ausstattungsmerkmale:

- ▶ Haltestellenschild
- ▶ Fahrplan
- ▶ sonstige Fahrgastinformation
- ▶ Verbunddesign ist einzuhalten

Dies ist an allen Haltestellen einzuhalten mit Ausnahme der Bedarfshaltestellen, die

nur im Schülerverkehr und nur bei entsprechender Nachfrage, z.B. in sehr kleinen Orten angefahren werden.

Die Städte und Gemeinden sind zuständig für

- ▶ eine sinnvolle, sichere Standortwahl,
- ▶ bauliche Ausgestaltung der Haltestellenbereiche einschließlich Zuwegungen, ggf. Querungshilfen und Fahrradabstellanlagen (unter Abstimmung mit dem LSV als Baulastträger für klassifizierte Straßen mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in Trier)
- ▶ ausreichende Beleuchtung,
- ▶ ggf. Überdachung, Papierkörbe und Sitzgelegenheiten,
- ▶ Reinigung.

In Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestellen sind folgende Ausstattungsmerkmale denkbar, wobei die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen sind (Verbunddesign und regelmäßige Reinigung sind grundsätzlich zu berücksichtigen):

- ▶ Wichtige Umsteigehaltestellen (Bahnhöfe, zentrale Haltestellen in den Städten und größeren Gemeinden)
 - ▶ Aushangfahrplan (nach PBefG, § 40)
 - ▶ Haltestellenmast
 - ▶ Beleuchtung
 - ▶ weitergehende Fahrgastinformationen (Tarifinfo)
 - ▶ Wetterschutz, Überdachung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter
 - ▶ barrierefreie Zuwegung
 - ▶ Dynamische Fahrplaninformation / Lautsprecher
 - ▶ Telefon/Notrufeinrichtung, Uhr
 - ▶ Sicherheitseinrichtungen (ggf. Videoüberwachung, Personalpräsenz)
 - ▶ Fahrradabstellanlage
 - ▶ Toilette
- ▶ Haltestellen innerorts
 - ▶ Aushangfahrplan (nach PBefG, § 40)
 - ▶ Haltestellenmast
 - ▶ Beleuchtung
 - ▶ weitergehende Fahrgastinformationen (Tarifinfo)
 - ▶ Wetterschutz, Überdachung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter

- ▶ barrierefreie Zuwegung
- ▶ Haltestellen außerorts
 - ▶ Aushangfahrplan (nach PBefG, § 40)
 - ▶ Haltestellenmast
- ▶ Bedarfshaltestellen
 - ▶ Haltestellenmast

Fahrgastinformation

Wichtige Informationen für den Fahrgast sind:

- ▶ Fahrplan- und Tarifinformationen
- ▶ Liniennetzpläne
- ▶ Durchsagen
- ▶ Fahrzeugbezeichnung
- ▶ Haltestellenbezeichnung und –aushänge
- ▶ Internetauftritt
- ▶ Informationen in Sondersituationen
- ▶ Marketing

Die Verständlichkeit des ÖPNV-Systems erleichtert dem Fahrgast die Benutzung. Daher sind klare Linienführungen mit, wenn möglich, weitestgehend gleichem Linienweg der Fahrten anzustreben, der Fahrplan soll übersichtlich und leicht merkbar sein. Wo immer es möglich ist, ist daher eine Vertaktung des Angebots vorzusehen. Zusätzlich zu den Standard - Informationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- ▶ Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Die Fahrpläne sollen alle angebotenen Fahrten enthalten.
- ▶ Die Einrichtung eines Kundenbüros / einer Servicestelle vor Ort dient der Mobilitätsinformation aus einer Hand und erspart dem Kunden zeitaufwendiges Suchen nach Informationen. Im VRT werden eingehende Informationen insbesondere an folgenden Punkten angeboten:
 - ▶ Info-Bus (einmal pro Woche steht ein Informationsbus mit Mitarbeitern des VRT in einer der Städte und Gemeinden des VRT bereit für Fahrplan- und Tarifinformationen)
 - ▶ Stadtbus-Center in Trier
 - ▶ Kundenservice- und Geschäftsstellen der Verkehrsunternehmen

3.2.2.4 Maßnahmen zur Barrierefreiheit

§ 8 Abs. 3 des PBefG sieht vor, dass im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden sollen, um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Dies bezieht sich auf Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit bei Neuanschaffungen bzw. bei größeren Neu- oder Umbauten.

Jede definierte Maßnahme soll auf ihre Barrierefreiheit geprüft werden.

Ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV ist eine wichtige Maßnahme für mehr Kundenorientiertheit und Attraktivität. Daher soll sie zeitnah angestrebt werden. Hierbei muss jedoch die Finanzierung der Maßnahmen sichergestellt werden.

Barrierefreiheit dient Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, z.B. älteren Menschen, Kindern im Vorschulalter, Gehbehinderten, Rollstuhlfahrern sowie Personen, die Kinderwagen oder größere Lasten transportieren.

Die Barrierefreiheit (z.B. durch den Einsatz von Niederflurbussen, wenn dies fahrtwegtechnisch vertretbar ist) ist soweit wie möglich sicherzustellen, jedoch im Einzelfall unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeit.

Grundsätzlich sind barrierefreie Informations- und Mobilitätsketten anzustreben, bezüglich:

- ▶ Informationsangebot und Fahrscheinvertrieb
- ▶ Einstiegs-, Umsteige- und Zielhaltestelle
- ▶ Einstieg/Ausstieg (Fahrzeug)
- ▶ Fahrt (Fahrzeug)

Barrierefreie Haltestellenausstattung Stadt Trier

Bei der Gestaltung von Haltestellen sind die Vorgaben der einschlägigen Gesetze und technischen Regelwerke bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten. Beim Neu- oder Umbau von Haltestellen sind diese grundsätzlich barrierefrei zu gestalten und für den Einsatz von Niederflurbussen auszulegen. Langfristig sollen alle Haltestellen im Stadtgebiet schrittweise barrierefrei umgestaltet werden.

3.2.2.5 Qualifikationsstandards Personal

Das eingesetzte Personal soll in der Lage sein, kompetent und serviceorientiert zu handeln. Daher sind folgende Qualitätsstandards sicherzustellen:

- ▶ Schulungen hinsichtlich Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und, Tarifenkenntnisse)
- ▶ Beherrschung der deutschen Sprache

4 Schwachstellenanalyse

Insbesondere im Zuge der Nahverkehrspläne der einzelnen Aufgabenträger aber auch für den Gesamttraum werden die im Anforderungsprofil genannten Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse untersucht. Ziel ist die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Basis für die Definition von Maßnahmenvorschlägen zur Behebung dieser Mängel.

Alle Analysen werden ausschließlich im werktäglichen Netz (Montag-Freitag) durchgeführt.

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 finanziellen Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel beseitigt werden können.

Im Folgenden wird das Vorgehen bei der Schwachstellenanalyse beschrieben, die Ergebnisse werden in den Nahverkehrsplänen der Kreise und der Stadt Trier beschrieben. Hier werden nur darüber hinausgehende, raumübergreifende Analyseergebnisse aufgeführt.

4.1 Methodik der Schwachstellenanalyse (NVP Kreise / Stadt Trier)

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Netzmodell und mit Hilfe von Datenbanken durchgeführt. Zunächst wurden für alle relationsbezogenen Auswertungen alle Quell-Ziel-Relationen im Untersuchungsraum in eine Datenbank aufgenommen und kategorisiert. Die jeweiligen Kenngrößen der ÖPNV-Bedienung wurden im Netzmodell ermittelt und mit den Mindestanforderungen aus dem Anforderungsprofil verglichen. Alle zunächst auf diese Weise systematisch ermittelten Schwachstellen wurden näher untersucht und hinsichtlich ihrer Bedeutung priorisiert. Bei Mängeln folgte eine Einzelfallprüfung, ob die Einhaltung des Anforderungsprofils mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist. Die Ergebnisse wurden auch in Arbeitskreissitzungen mit jedem Aufgabenträger sowie

den betroffenen Verkehrsunternehmen diskutiert. Sie werden im Detail in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Aufgabenträger dargestellt. Angebote, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, bleiben von der Analyse und Maßnahmendefinition unberührt.

4.1.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen von 1000 m, 500 m bzw. 300 m im Netzmodell dargestellt. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillierungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestellen angesichts der bewegten Topographie des Raumes innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten ist.

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

Bei der Analyse der mangelhaften Erschließung wird der jeweils nicht erschlossene Raum in eine der drei folgenden Kategorien eingeteilt:

- ▶ größere Siedlungsbereiche mit notwendiger Erschließung
- ▶ kleinere Siedlungsbereiche mit geringer Bebauungsdichte, in denen die Erschließung hinsichtlich des damit verbundenen Aufwandes zu prüfen ist
- ▶ sehr kleine Siedlungsbereiche (z.B. unter ca. 200 Einwohner) mit geringer Bebauungsdichte, die mit vertretbarem Aufwand nicht erschlossen werden können.

4.1.2 Erreichbarkeit der Zentren

Entsprechend der im Anforderungsprofil festgelegten Höchstbeförderungszeiten zu den Versorgungszentren wurden für alle Haltestellen Beförderungszeiten entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil untersucht. Die Ergebnisse sind in Isochronenabbildungen im Anhang für den Gesamttraum dargestellt.

4.1.3 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit wurde gemäß dem Anforderungsprofil auf allen relevanten Relationen für verschiedene Zeitintervalle je Bedienungskategorie untersucht. Die Gesamtzahl der ca. 500.000 Relationen zwischen den 742 Verkehrszellen des

Untersuchungsraumes wurde dabei mit Hilfe der Einteilung in die Relationskategorien unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrsnachfrage auf der Relation, auf die relevanten Relationen reduziert.

Die Bewertung der Bedienungshäufigkeit erfolgt in drei Kategorien:

- ▶ Mittelfristig kein Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden erfüllt.
- ▶ Nachrangiger Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden weitestgehend erfüllt. Lücken in der Bedienung bestehen z.B. nur in kurzen Zeiträumen oder die Gesamtnachfrage ist grenzwertig.
- ▶ Vorrangiger Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden für mindestens einen Zeitbereich nicht erfüllt. Möglichkeiten einer Ausweitung der Bedienung sind hier zu prüfen.

Für die Zuordnung zu Zeitintervallen ist der Abfahrtszeitpunkt an der Starthaltestelle maßgeblich. Es werden nur diejenigen Verbindungen berücksichtigt, die bezüglich Fahrzeit und Umsteigehäufigkeit einen zumutbaren Schwellenwert nicht überschreiten. Existieren für eine Relation nur Verbindungen mit unzumutbar langer Fahrzeit oder zu vielen Umsteigevorgängen, so wird die Bedienungshäufigkeit auf 0 gesetzt.

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

4.1.4 Umsteigequalität

Umsteigehäufigkeit

Die Analyse der mittleren Umsteigehäufigkeiten auf den Relationen wurde analog der Untersuchung zur Bedienungshäufigkeit durchgeführt. Auch die Priorisierung in vorrangigen, mittelfristigen und nachrangigen Handlungsbedarf erfolgte entsprechend.

4.1.5 Schnelligkeit (Beförderungs-/ Fahrzeitvergleiche MIV / ÖV)

Um die Schnelligkeit des ÖPNV zu untersuchen wurden die mittleren Beförderungszeiten im ÖPNV (Fahrzeit einschließlich eventueller Umsteigezeiten, jedoch ohne Zu- und Abgangszeiten) den Fahrzeiten im MIV gegenübergestellt. Zu den Fahrzeiten des MIV wurden für die Innenstadtbereiche Trier eine Parksuchzeit von 7 Minuten addiert. Bei der Berechnung wurden extrem lange Verbindungen sowie Verbindungen, die nur mit häufigen Umstiegen realisiert werden können und daher

realistischerweise nicht genutzt werden, ausgenommen. Dennoch treten auf Relationen, die mit ungetakteten Umsteigeangeboten bedient werden, unterschiedlich lange Beförderungszeiten auf. Daher wird hier die mittlere Beförderungszeit ermittelt und es ist nicht auszuschließen, dass über den Tag einzelne Angebote erheblich schneller sind.

Eindeutige Fahrzeiten im MIV sind problematisch zu ermitteln, da sie abhängig von den jeweiligen Netzbelastungen sind. Daher wurden sie zunächst mit Hilfe des Netzmodells in einem belasteten Netz ermittelt, wobei eine hohe Belastung der Strecken zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit führt. Zur Eichung wurden alle wichtigen Relationen mit Mängeln einzeln mit Hilfe eines Routensuchprogramms überprüft.

4.1.6 Anschlusssicherung

Da an jeder Haltestelle, an der sich zwei Linien kreuzen acht Möglichkeiten eines Umstieges bestehen, wurden zunächst für alle wichtigen Umsteigehaltestellen / Umsteigebahnhöfe diejenige Umsteigeströme ermittelt, die aufgrund ihres Potenziales eine Abstimmung erfordern (von welcher Linie zu welcher Linie besteht Nachfrage und in welche Lastrichtung sollten Umstiege möglich sein?).

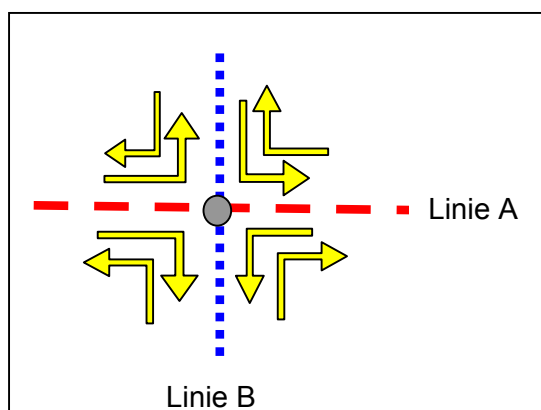


Abbildung 6: Mögliche Umsteigeströme zwischen zwei Linien an einer Haltestelle

Für die wichtigen Umsteigeströme wurde im Anschluss entsprechend den im Anforderungsprofil festgelegten maximalen Umsteigewartezeiten ausgewertet, ob die Anschlüsse zwischen den Linien abgestimmt sind und welche Umsteigewartezeiten bestehen. Im Falle zu langer Umsteigewartezeiten (ab 10 Minuten) wurde geprüft, ob die bestehenden Linien ggf. an anderen Haltestellen vorrangige Fahrplanbindungen (Umsteigehaltestellen, Schulfahrten) haben und daher nicht besser abgestimmt werden können.

4.2 Prüfaufträge

Zusätzlich zur Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots auf der Basis des Anforderungsprofils wurden Untersuchungen in Gebieten durchgeführt, in denen aktuelle oder zukünftige Entwicklungen möglicherweise eine Änderung der ÖPNV-Bedienung notwendig machen. Hierzu dienten teilweise auch Anfragen seitens der Kommunen an die Aufgabenträger. Diese wurden auf ihre Relevanz für den Nahverkehrsplan überprüft. Die Prüfaufträge werden in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Aufgabenträger beschrieben und analysiert und ein eventueller Handlungsbedarf wird abgeleitet.

4.3 Analyse verbundraum-übergreifender Nachfrage und ÖPNV-Angebote

4.3.1 Verbundraum

In den Nahverkehrsplänen der Kreise werden die Schwachstellenanalysen getrennt vorgestellt. Innerhalb dieser Schwachstellenanalyse wurden auch die kreisgrenzenüberschreitenden Relationen einbezogen und untersucht. Hierbei wurden auf der Basis des Anforderungsprofils und unter Berücksichtigung der abgeschätzten Gesamtnachfrage für Relationen mit Fahrgastpotenzialen keine Mängel gefunden, da hier ein gutes Angebot mit Schiene und RegioLinien besteht.

Dennoch soll für das VRT-Gebiet das Ergebnis der Untersuchung hier kurz dargestellt werden.

Analyse der Gesamtverkehrsnachfrage (Grundlage Pendlerzahlen / Schülerzahlen)

Nachfrageströme in einer Stärke und Bündelung, dass sie für die Bedienung durch den ÖPNV zumindest ein geringes Potenzial bilden, sind wie folgt festzustellen (siehe Anlagen 1 und 2 im Anhang zu den Pendlerströmen):

- ▶ Die größten Ströme verkehren innerhalb der Kreise, sie sind auf die jeweiligen Zentren der Kreise bezogen
- ▶ Wichtige Ströme nach Trier
 - ▶ aus dem gesamten Kreis Trier-Saarburg
 - ▶ aus den Kreisen Bernkastel-Wittlich und Bitburg-Prüm bis zu einer Linie Morbach – Traben-Trarbach – Wittlich – Bitburg sowie schwächere Ströme (<50) aus Daun, Gerolstein, Prüm/Weinsheim

- ▶ Daneben sind nur schwächere, kreisgrenzenüberschreitende Verkehrsströme zu verzeichnen, zwischen
 - ▶ Gerolstein und Prüm, Daun und Wittlich/Traben-Trarbach
 - ▶ dem Raum Thalfang und Hermeskeil
 - ▶ Bitburg und Wittlich

Die wichtigen Verkehrsströme nach Luxemburg sind im Kap 4.3.3. erläutert.

Wichtige Relationen und ÖPNV-Angebot

Aufgrund der nur vergleichsweise niedrigen Nachfrage zwischen den Mittelzentren (insbesondere kreisgrenzenüberschreitend), bestehen nur begrenzt Relationen zwischen diesen Bereichen, die genügend Nachfrage aufweisen, um im Nahverkehrsplan ein Mindestangebot zu fordern. Für diese Nachfrageströme erfüllt das Angebot entsprechend dem Anforderungsprofil in jeder Hinsicht die Anforderungen. Nachrangige Mängel sind in Einzelfällen im Spätverkehr zu verzeichnen, wobei in diesen Fällen von einer sehr geringen Nachfrage ausgegangen wird, die im Linienverkehr mit vertretbarem Aufwand nicht bedient werden kann.

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten kreisüberschreitenden Relationen mit den jeweiligen Analysedaten dargestellt. Die Relation bezieht sich hierbei jeweils auf das Gemeindegebiet (nicht auf die in der übrigen Analyse verwendeten Verkehrszellen).

Von	Nach	Relationskategorie	Abgeschätzte tägliche Gesamtverkehrsnachfrage je Richtung (Personenfahrten)	ÖPNV-Fahrten pro Tag und Richtung zwischen den Ortszentren	Angebot vertaktet
Trier	Saarbrücken	Achse1 (zw. Oberzentren)	nicht abgeschätzt	32	ja
Trier	Konz	Achse2	8.000	42	ja
Trier	Wittlich	Achse2	2.000	50	ja
Trier	Schweich / Föhren	Verbindung	zusammen 4.000	50	ja
Trier	Bitburg	Achse2	2.000	27	ja
Trier	Saarburg	Achse2	1.500	34	ja
Trier	Hermeskeil	Achse2	1.000	20	ja
Trier	Bernkastel-Kues	Achse2	500	20	ja
Trier	Cochem	Verbindung	200	35	ja
Gerolstein	Prüm	Verbindung	500	12	nein
Wittlich	Daun	Verflechtung	500	13	ja
Wittlich	Bitburg	Verflechtung	300	8	ja
Wittlich	Hermeskeil	Verflechtung	200	16	ja

Tabelle 21: Wichtigste kreisübergreifende Relationen

Von besonderer Bedeutung sind somit vor allem folgende Strecken bzw. Relationen:

► **Trier – Konz – Saarburg**

- Angebot: Mindestens zwei Fahrten pro Stunde auf der Schiene (RE und RB)

► **Trier – Schweich – Föhren – Wittlich**

- Angebot: Mindestens zwei Fahrten pro Stunde auf der Schiene (RE und RB), außerdem zweistündlich IC-Verbindung (Halt in Trier und Wittlich; Verbundfahrtscheine mit Aufpreis gültig). Zwischen Schweich und Trier verkehrt zudem die Buslinie 212 mit 2 bis 3 Fahrten pro Stunde
- Auf der Relation Trier-Wittlich besteht das Problem des Umstiegs in Wengerohr zur Weiterfahrt ins Zentrum von Wittlich. Entsprechend den Untersuchungen des SPNV-Nord (ETC-Gutachten 2005) wird eine Durchbindung von Trier kommender Züge nicht empfohlen. Daher ist der Umstieg zwischen Bahn und Bus mit einer gut abgestimmten dichten Busbedienung die sinnvollste Lösung.

► Trier – Bitburg

- Das bestehende Angebot umfasst weitestgehend mindestens 2 Fahrten pro Stunde auf der Schiene mit Umstieg in Erdorf auf den Bus. Daneben werden stündliche Fahrten der RegioLinie 201 angeboten, die in der Hauptverkehrszeit durch die Linie 211 verstärkt wird.

Regionalbahn - Konzept (derzeit in Planung durch SPNV-Nord):

Problemfelder:

- Trier : Der Hauptbahnhof Trier ist heute kein Taktknoten
- Wittlich: Ungünstiger Umstieg in Wengerohr; Reaktivierung der Bahnstrecke Wengerohr - Wittlich wird geprüft
- Trier - Bitburg – Gerolstein: Vergleichsweise niedrige Geschwindigkeiten, Vertaktung ist aufgrund der Eingleisigkeit (Zwangspunkte der Zugbegegnung) nicht minutengenau durchführbar, bei den Fahrten des RE ist die Bedienung der Haltepunkte teilweise uneinheitlich.
- Hohe Reisezeiten Richtung Luxemburg und Kirchberg durch eingleisigen Moselübergang

Bereits umgesetzt (Stufe 1): Durchbindung der Strecken Perl – Wincheringen – Trier und Trier – Wittlich stündlich. Dies ist dem Fahrplan jedoch nicht direkt zu entnehmen, ein Hinweis wäre wichtig.

4.3.2 ÖPNV-Angebot am Wochenende

Da am Wochenende insbesondere die Schülerverkehre aber auch die Fahrten der Berufspendler weitestgehend entfallen, bietet sich dem ÖPNV vor allem in den schwächer besiedelten Räumen ein wesentlich geringeres Nachfragepotenzial. Dies umfasst samstags bis zum frühen Nachmittag noch Einkaufsfahrten und ist danach und am Sonntag auf Freizeitverkehre beschränkt. Diese Verkehre sind nicht nur vom Umfang geringer, sondern sind hinsichtlich der Fahrtziele und der Zeiten der Nachfrage sehr uneinheitlich. Eine bündelbare Nachfrage, die sinnvoll im regelmäßigen Linienverkehr zu bedienen ist, weisen nur noch die Hauptachsen und der Stadtverkehr Trier auf. Das Angebot ist entsprechend angepasst:

Fahrtenangebot Samstag (Region)

Die Busverkehre bieten im Vergleich zu Montag - Freitag ein deutlich eingeschränktes Angebot. Allerdings ist dieses zumeist klarer strukturiert (Linienwege, ggf. Taktung), da die räumlich und zeitlich differenzierte Nachfrage des Schülerverkehrs entfällt. Nach dem Ende der Ladenöffnungszeiten ist eine weitgehende Beschränkung des Angebots auf die zentralen Achsen und RegioLinien für Linienver-

kehr sinnvoll. Freitag und Samstag Abend ist ein verstärktes Angebot für Freizeitverkehre angemessen. Für die übrigen Zeiten kann die Prüfung der Möglichkeiten für Ergänzungsangebote mit alternativen Betriebsweisen sinnvoll sein.

Fahrtenangebot Sonntag (Region)

Am Sonntag besteht ein noch weiter ausgedünntes Angebot, in den schwach besiedelten Räumen jenseits der Achsen findet keine Bedienung mehr statt. Die Nachfrage beschränkt sich weitestgehend auf Freizeitverkehre, die mit Linienverkehr in weiten Teilen nicht bedienbar sind. Auch hier gilt, dass Einsatzmöglichkeiten für alternative Betriebsweisen bestehen können.

Angebot Wochenende Stadt Trier

In der Schwachverkehrszeit morgens und abends sowie am Wochenende wird der Stadtverkehr im „Sternnetz“ bedient, das je nach Tageszeit in unterschiedlichen Taktdichten verkehrt (Samstag 15'/30'/60'-Takt, Sonntag 30'/60'-Takt), aber gegenüber dem Tagnetz räumlich deutlich ausgedünnt ist. Die meisten Wohngebiete sowie die Zentren werden am Wochenende tagesdurchgängig bedient. Nicht bedient werden insbesondere:

- ▶ Gebiete mit geringer Nachfrage am Wochenende (z.B. Hafen, Industriegebiet Euren/Zewen)
- ▶ Kleinere Wohngebiete (z.B. Auf der Heide, Markusberg, Sonntag: Ruwer Ost)

Dies ist im Hinblick auf die Nachfragestruktur sinnvoll. Die Freizeitverkehre in den Abendstunden werden am Wochenende durch ausgeweitete Betriebszeiten besonders berücksichtigt:

- ▶ Freitag Abend bis 2.00 Uhr (statt Montag – Donnerstag ca. bis 0.00 Uhr)
- ▶ Samstag Abend bis 2.00 Uhr
- ▶ Sonntag Abend bis 0.00 Uhr

4.3.3 Verkehre zwischen VRT-Raum und Luxemburg

Die Verkehre nach Luxemburg werden an dieser Stelle im übergeordneten Teil des Nahverkehrsplans analysiert, da hier übergreifend mehrere Kreise und die Stadt Trier von den intensiven Pendlerbewegungen nach Luxemburg betroffen sind.

Verkehrsnachfrage

Die Pendlerverbindungen sind insgesamt sehr ausgeprägt und nehmen stetig zu. Zwischen 2002 und 2004 stieg die Zahl um das 1,6-fache. Die stärksten Pendlerströme stellen sich bezogen auf Städte und Gemeinden wie folgt dar (siehe auch Anlagen 3-5 im Anhang).

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler 2004
Trier	Luxemburg-Stadt	1.210
Konz	Luxemburg-Stadt	360
Trier	Mertert	150
Nittel	Luxemburg-Stadt	140
Trierweiler	Luxemburg-Stadt	140
Trier	Grevenmacher	130
Bitburg	Luxemburg-Stadt	100
Trier	Echternach	90
Saarburg	Luxemburg-Stadt	90
Trier	Niederanven	90
Konz	Grevenmacher	80
Igel	Luxemburg-Stadt	80
Bollendorf	Luxemburg-Stadt	70
Wincheringen	Luxemburg-Stadt	70
Bitburg	Echternach	60

Quelle: Sécurité Sociale du Grand-Duché de Luxembourg / PTV: Hochrechnung auf 2004)

Tabelle 22: Berufspendler nach Luxemburg (ab 60 Pendler)

Viele Berufstätige pendeln jedoch auf weiteren Relationen in weniger gebündelter Anzahl, die Gesamtzahl der Pendler zwischen dem VRT-Raum und Luxemburg beträgt 2004 über 17.000.

ÖPNV-Angebot:

Auf den beiden am stärksten nachgefragten Relationen Trier/Konz besteht ein ÖPNV-Angebot von über 20 Verbindungen pro Werktag je Richtung vorwiegend über die Schienenstrecke Trier-Luxemburg. Die übrigen Relationen weisen ein geringeres ÖPNV-Potenzial auf, sind aber dennoch mit ca. 9 – 20 Fahrten pro Tag und Richtung angebunden. Viele wichtige Relationen sind Direktverbindungen oder benötigen einen Umstieg von einem Zubringerbus auf die Schiene.

Derzeit erscheint das Angebot im Busbereich ausreichend, aufgrund der schnell wachsenden Pendlerzahl muss die Entwicklung jedoch weiterhin beobachtet werden und ggf. zusätzliche Angebote auf nachfragestarken Relationen entwickelt werden.

Übergangstarife nach Luxemburg bestehen nur liniengebunden für die Linie 401 Bitburg – Luxemburg. Eine weitergehende Abstimmung wird als sinnvoll erachtet.

In dem vom Zweckverband SPNV-Nord in Auftrag gegebenen Gutachten „Weiterentwicklung der Angebotskonzeption im SPNV in der Region Trier“ (ETC, 2005) wurden verschiedene Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs untersucht und folgende Empfehlung für eine verbesserte Anbindung von Luxemburg gegeben, die insbesondere auf eine Verkürzung der Reisezeit abzielt:

Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehene Neigetechnik-ertüchtigung samt Herstellung einer durchgängigen Zweigleisigkeit zwischen Trier und Landesgrenze wurde überprüft. Es zeigt sich, dass diese Maßnahmen auf die Angebotskonzeption des Schienenpersonenverkehrs nur geringe Auswirkungen haben und die Zweigleisigkeit nicht zwingend erforderlich ist. Daher wird alternativ der Neubau einer eingleisigen Moselbrücke zwischen Wasserliesch und Wasserbillig empfohlen. So würde zusammen mit der bestehenden Infrastruktur ein zweigleisiges System erreicht und gleichzeitig eine Beschleunigung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Trier und Wasserbillig um 10% ermöglicht.

4.3.4 ÖPNV-Verbindung zum Flughafen Frankfurt-Hahn

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 und sind für die Bedienung von Fluggästen auf die Flugpläne ausgerichtet.

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 zur Zeit nicht empfohlen werden.

5 Maßnahmenentwicklung und -Beurteilung

Für die in der Schwachstellenanalyse aufgedeckten Mängel im ÖPNV und aus dem sich ergebenden Handlungsbedarf aus den Prüfaufträgen wurden Maßnahmenmöglichkeiten entworfen, in den Arbeitskreisen diskutiert und auf ihre Machbarkeit überprüft. Entsprechend ihrer Bedeutung und den Möglichkeiten, die Mängel zu beheben, wurden die Maßnahmen wie folgt priorisiert:

Priorität 1

- ▶ Vordringliche Maßnahme
- ▶ Realisierung innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans

Priorität 2

- ▶ Nachrangige Maßnahme
- ▶ Zeitversetzte Realisierung in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten

Priorität 3

- ▶ Derzeit keine Maßnahmendefinition

Die Maßnahmen lassen sich in folgende Gruppen einteilen:

- ▶ Zusätzliche Angebote (z.B. Ausweitungen in der Neben- und Schwachverkehrszeit)
- ▶ Schließung von Bedienungslücken durch Linienänderungen und –erweiterungen oder durch zusätzliche Haltestellen an bestehenden Linienwegen, wobei der derzeit geringe finanzielle Spielraum berücksichtigt wurde.
- ▶ Langfristig wird im Einzelfall angeraten, weitere Untersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans durchzuführen, im Rahmen derer die kursfeinen, aktuellen Fahrgastzahlen bzw. die feinträumige Gesamtverkehrsnachfrage (z.B. für einzelne Betriebsstandorte) zu ermitteln sind.

Grundsätzlich wird der derzeit geringe finanzielle Spielraum berücksichtigt. Daher wird in den Landkreisen auf die Definition von angebotsorientierten Maßnahmen über die Mindestbedienung hinaus verzichtet. Grundsätzlich gilt, dass Schülerverkehre unabhängig von Analyse und Maßnahmendefinition weiterhin bedient werden.

Alle Linien des Stadtverkehrs Trier sind mit den geplanten Änderungen im Anlage 18 des Anhangs aufgelistet, die Regionallinien und RegioLinien finden sich in den Anlagen 17 und 19.

5.1 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

5.1.1 Differenzierung der Linienverkehre

Im VRT-Gebiet ist eine Differenzierung nach der Funktion der Linienverkehre in hohem Maß vorhanden. Es lassen sich folgende Verkehre unterscheiden:

- ▶ Schienenverkehre auf den Hauptachsen
- ▶ RegioLinien auf weiteren Achsen, die nicht mehr mit Schienenverkehren bedient werden
- ▶ Stadtverkehr Trier mit Tag- und Sternnetz
- ▶ Stadtbusverkehre in den kleineren Städten der Region
- ▶ Getaktete Regionalbusverkehre auf Strecken mit regelmäßiger Nachfrage
- ▶ Linien mit eingeschränkter Bedienung mit hoher Ausrichtung auf den Schülerverkehr zur Erschließung der übrigen Räume
- ▶ Bedarfsorientierte Bedienungsformen (AST-Verkehre in Trier, z.B. Linie15 und Linienfahrten im Sternbusverkehr, ANDI-Verkehre im Kreis Daun)

5.1.2 Bedarfsorientierte Beförderungsangebote

Grenzen des konventionellen ÖPNV

Die Frage nach einer marktgerechten Angebotsdifferenzierung stellt sich in den Fällen, in denen heute betriebene konventionelle Linienverkehre schwach ausgelastet sind oder in denen eine Grundversorgung der Bewohner in Gebieten mit niedriger Einwohnerdichte nicht durch Linienbetrieb gewährleistet werden kann.

Außerhalb der Hauptverkehrszeiten finden teilweise Fahrten mit sehr wenigen

Fahrgästen oder ganz ohne Fahrgäste statt. Sie können ggf. durch bedarfsorientierte Angebote ersetzt werden. Auf Relationen mit einer Mindestnachfrage im Gesamtverkehr können sich Möglichkeiten eröffnen, die geringe vorhandene Nachfrage kostengünstiger und attraktiver zu bedienen, als dies durch den Betrieb mit Linienbussen möglich ist.

Daher ist die Frage zu prüfen, welche Linien oder Linienäste durch alternative Betriebsformen ersetzt werden können, bzw. wo die Grundversorgung mit ÖPNV durch nachfragegesteuerte Betriebsweisen verbessert werden kann. Die Zuständigkeiten liegen hierbei bei den Kreisen oder ggf. den Städten und Gemeinden. Bei den kommunalen Gebietskörperschaften liegt die Zuständigkeit insbesondere dann, wenn eine über zusätzliche Versorgung innerhalb des Gemeindegebietes mit ÖPNV-Leistungen gewünscht wird. Dann ist auch die Finanzierung von den Kommunen zu tragen.

Die Auswahl von Linien, bei denen aufgrund geringer Nachfragezahlen Fahrten ersetzt werden können, kann wie folgt erarbeitet werden:

- ▶ Mit Hilfe von gesicherten Fahrgasterhebungen beispielsweise ermittelt:
 - ▶ Fahrten mit sehr schwacher Auslastung, z.B. weniger als fünf Fahrgäste auf der gesamten Fahrt oder
 - ▶ niedrige Querschnittsbelastung auf Linien / Linienästen
- ▶ Dabei können unterschiedliche Fälle niedriger Auslastung auftreten:
 - ▶ Eine Linie ist gleichmäßig gering ausgelastet
 - ▶ Nur einzelne Fahrten einer Linie sind gering ausgelastet
 - ▶ Es sind einzelne Streckenabschnitte der Linie gut ausgelastet und andere nur sehr schwach.

Wirtschaftlichkeit von Alternativen Betriebsweisen

Es bestehen niedrigere Kosten gegenüber vergleichbaren konventionellen Linienverkehren (z.B. bei schwacher Auslastung der Busse außerhalb des Schülerverkehrs), eine Kostendeckung kann i.d.R. jedoch nicht erreicht werden.

Formen alternativer Bedienungsweisen

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
- ▶ Angebote in sehr dünn besiedelten ländlichen Gebieten
- ▶ Ergänzende Angebote etwa anstelle von Linienverkehren während der Abendstunden oder an Wochenenden

- ▶ Spezielle Angebote, die auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt sind
- ▶ Beförderungsdienste zu Hauptverkehrsstrecken

Das bedeutet, dass bedarfsorientierte Bedienungsformen nicht nur als Alternative für schwach ausgelasteter konventionelle Linienfahrten eingesetzt werden können. Insbesondere in den dünn besiedelten Gebieten der Landkreise des VRT, aber auch in Randbereichen von Trier (z.B. Herresthal, bedient durch einige wenige Schülerfahrten der Linie 18) stellen sie eine Möglichkeit dar, ein über den Schülerverkehr hinaus reichendes ÖPNV-Angebot zu schaffen und damit eine erhebliche Verbesserung der Qualität bieten können.

Die derzeit angebotenen Lösungen durch alternative Betriebsweisen sind vielfältig, wobei für ähnlich strukturierte Angebote eine Vielzahl von Bezeichnungen bestehen. Die Angebote lassen sich jedoch wie in Tabelle 23 dargestellt systematisieren (wobei es darüber hinaus noch weitere Formen gibt). Hierbei dienen als Unterscheidungsmerkmale

- ▶ Linienbetrieb, Richtungsbandbetrieb, Flächenbetrieb o.ä.
- ▶ Gebundenheit an Haltestellen an Quelle und Ziel der Fahrgastfahrt oder Beförderung zur Haustür
- ▶ Bedarfsabhängigkeit (z.B. Bedienung nur bei vorherigem Anruf)
- ▶ Fahrtkosten (Haus-/Verbundtarif oder Zuschlag)

L-Bus* Anrufbus auf Bedarfslinie	Linienbetrieb
	Haltestelle ⇒ Haltestelle
	Fahrplangebunden
	Bedarfsabhängig
	Verbundtarif
R-Bus* Anrufbus im Richtungsbandbetrieb	Richtungsbandbetrieb
	Haltestelle ⇒ Haltestelle
	Fahrplangebunden
	Teilweise bedarfsabhängig
	Verbundtarif
R-AST* Anruf Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb ("klassisches AST")	Richtungsband
	Haltestelle ⇒ Haustür
	Fahrplangebunden
	Bedarfsabhängig
	Verbundtarif + Zuschlag
F-Bus* Anrufbus im Flächenbetrieb	Flächenbetrieb
	Haustüre ⇒ Haustür
	Fahrplanungebunden
	Bedarfsabhängig
	Verbundtarif + Zuschlag

*Systematik aus AMABILE (Forschungsprojekt des BMBV), PTV

Tabelle 23: Systematik der Alternativen Bedienungsformen

Diese Typen von alternativen Bedienungsformen lassen sich wie folgt charakterisieren:

L-Bus (Anrufbus / Taxibus)

Organisation

Die Durchführung liegt i.d.R. in der Hand örtlicher Taxi- oder Mietwagenunternehmen im Auftrag von Verkehrsunternehmen. Es ist eine zentrale Disposition notwendig.

Vorteile

Aufgrund der tariflichen Integration ist das Angebot attraktiv für den Fahrgast, der mit seinem Verbundfahrtschein fahren kann.

Nachteile

Je höher die Inanspruchnahme, umso kostenintensiver wird das Angebot. Da Verbundfahrtscheine (auch Monatskarten) gültig sind, ist mit einer hohen Nutzung zu rechnen. Ein Nachteil aus Fahrgastsicht ist die notwendige rechtzeitige telefonische Anmeldung.

Beispiel: Taxibus Euskirchen

R-Bus (Anrufbus im Richtungsbandbetrieb)

Organisation

Die Durchführung geschieht i.d.R. durch Verkehrsunternehmen. Der Bus bedient zunächst bedarfsunabhängig die Haltestellen der Grundroute und nach vorheriger Anmeldung bedarfsabhängig weitere Haltestellen. Auch hierfür ist eine zentrale Disposition notwendig.

Vorteile

Der Vorteil für den Fahrgast liegt auch hier in der Gültigkeit des Verbundtarifs. Für den Betreiber ergeben sich insbesondere laufleistungsabhängige Einsparungen, da nur die Grundroute immer befahren werden muss. Die Leistung steigt auch hier mit der Akzeptanz des Angebots.

Nachteile

- ▶ Grundvoraussetzung für die Einrichtung ist eine ausreichende Nachfrage für die Grundroute.
- ▶ Der Fahrplan ist nicht exakt festlegbar, da die Fahrten in die Fläche vorab nicht feststehen.

Beispiel: Landkreis Erding, ANDI II im Kreis Daun

R-AST (Anrufsammeltaxi)

Organisation

Die Durchführung liegt i.d.R. in der Hand örtlicher Taxi- oder Mietwagen im Auftrag von Verkehrsunternehmen. Es ist eine zentrale Disposition notwendig.

Vorteile

Der Vorteil für die Fahrgäste liegt darin, dass in der Regel der Ausstieg an der Haustüre erfolgt. Nur zum Einstieg muss die Halteselle aufgesucht werden.

Nachteile

Nachteilig für den Fahrgast ist der gesonderte Fahrpreis oder Zuschlag zum Verbundticket. Auch hier ist eine rechtzeitige telefonische Anmeldung notwendig.

Beispiel: Anrufsammeltaxi Rhein-Sieg-Kreis (fast alle Gemeinden), AST-Verkehre in Trier (Linie 15 und Fahrten im Sternbusverkehr)

F-Bus (Anrufbus im Flächenbetrieb)

Organisation

Das Angebot ist dem normalen Taxi-Angebot am ähnlichsten, aber es sind Umwege durch Mitnahme mehrerer Fahrgäste mit unterschiedlichen Zielen möglich. Die Bedienung erfolgt in einem zeitlich und räumlich abgegrenzten Bedienungsgebiet.

Die Durchführung erfolgt auch hier i.d.R. durch örtliche Taxi- oder Mietwagenunternehmen im Auftrag von Verkehrsunternehmen.

Die Disposition erfolgt zentral, ist aufgrund der Ungebundenheit von Haltestellen sehr aufwändig (Fahrzeugdisposition).

Vorteile

Die fehlende Fahrplan- und Haltestellenbindung dient einer hohen Flexibilität und ist daher insbesondere für den Fahrgast von Vorteil.

Nachteile

- ▶ Eine Bündelung der Fahrtwünsche ist schwieriger möglich, dadurch steigen die Kosten
- ▶ Es besteht ein direktes Konkurrenzverhältnis zum Taxigewerbe

Beispiel: Stadt Taunusstein Komfortbus

Sonderformen alternativer Betriebsweisen

Bürgerbusse

Bürgerbusse bieten eine kostengünstige und flexible Alternative zum Linienverkehr, jedoch kann hier nur eine begrenzte Bedienung gewährleistet werden, die zudem vom dauerhaften ehrenamtlichen Engagement des Fahrpersonals abhängig ist. Es muss genügend Fahrpersonal bereitstehen, um den einzelnen Fahrer monatlich mit nicht mehr als ca. 10 Stunden zu belasten. Zum erfolgreichen Aufbau eines Bürgerbus-Angebots, das an die Gründung eines eingetragenen Bürgerbus-Vereines gekoppelt ist, ist ein entsprechendes Interesse und Engagement der betreffenden Gemeinde unerlässlich. Da die Fahrer im Allgemeinen keinen Personenbeförderungsschein besitzen, ist die Zahl der Fahrgäste auf maximal acht beschränkt. Häufig stehen die Angebote unter Betriebsführung und Inhaberschaft des konzessionierten Verkehrsunternehmens im Sinne des PBefG und werden von eingetragenen Vereinen organisiert.

Grundsätzlich arbeiten alle Beteiligten unentgeltlich. Der Betrieb ist häufig auf einzelne Wochentage und wenige Fahrten begrenzt, um Versorgungsfahrten zu ermöglichen.

Kosten entstehen durch

- ▶ Fahrzeugbeschaffung und Ausstattung,
- ▶ ggf. Neueinrichtung von Haltestellen,
- ▶ betriebliche Aufwendungen (Wartung, Kraftstoff etc.),
- ▶ ggf. geringfügige Aufwandsentschädigungen für das Fahrpersonal, Versicherungen, Gesundheitsprüfungen etc.

Die Finanzierung erfolgt insbesondere aus folgenden Quellen:

- ▶ Fahrgeldeinnahmen
- ▶ Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX
- ▶ Einnahmen ggf. aus Werbemaßnahmen oder Sponsoring
- ▶ ggf. kommunale Förderungen für das anfängliche Defizit durch die Einrichtung des Angebots und die nur sich allmählich steigernde Akzeptanz

Beispiele für Bürgerbusse

Im Märkischen Kreis werden in 10 Städten und Gemeinden Bürgerbusse betrieben. In den meisten Gemeinden bedient der Bürgerbus einzelne Stadt-/Gemeindeteile im Hauptort.

Diskobusse / Jugendnachttaxi

Ziel der Angebote ist insbesondere die Vermeidung von Unfällen durch private

nächtliche Fahrten Jugendlicher. Das Angebot besteht zumeist nur an bestimmten Betriebstagen, vorwiegend an Wochenenden und ist auf die Nachtstunden beschränkt. Dabei werden häufig große Flächen bedient. Das Angebot dient ausschließlich dem Freizeitverkehr Jugendlicher und ist daher nicht als Alternative zum Tages-Linienverkehr zu sehen, sondern als gezieltes zusätzliches Angebot.

Beispiele: Jugendtaxi im Landkreis Daun, Jugendtaxi im Landkreis Trier-Saarburg ab 01/2006, Konzept für kreisweites Jugendtaxi im Landkreis Bitburg-Prüm ist in Planung

Überlegungen zur Mobilität ohne eigenes Auto

Grundsätzlich sollte hinsichtlich der Räume und Zeiten, in denen es keine ÖPNV-Bedienung aber Bedarf nach Mobilität gibt geklärt werden, für welche Lösungen im VRT-Raum durch Aufgabenträger und Verbund ein Konsens gefunden werden kann. Abgestuft sind folgende Lösungen möglich:

- ▶ Bedarfsorientierte Anrufverkehre (wie sie unter „Alternative Bedienungsweisen“ beschrieben wurden)
- ▶ Prüfung der Taxiverfügbarkeit im Umkreis der nicht bedienten Orte, um eine Beförderungsmöglichkeit sicherzustellen
- ▶ Unterstützung einer privaten „Selbsthilfe“ in den Orten (z.B. Fahrgemeinschaften auch im Versorgungsverkehr, Angebot zur Mitnahme bei Fahrten in das nächste Zentrum im eigenen Pkw)
 - ▶ Da solche Formen häufig in kleinen Orten oft bereits existieren, wäre zunächst spezifisch festzustellen, ob und wie sie gehandhabt werden
 - ▶ Ergänzend oder initiiierend wäre von Verwaltungsseite Hilfe bei der Organisation nötig, ohne dass die Organisation selbst von der Verwaltung übernommen wird z.B.:
 - ▶ Unterstützung beim Werben für die Einführung und bei der Information und Gewinnung von Fahrern
 - ▶ Hinweise zur Erstellung von Telefonlisten (wer kann für dringende Fahrten angerufen werden, wer fährt regelmäßig wohin und kann Mitfahrer mitnehmen etc.)

5.2 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV

Es besteht die grundsätzliche Notwendigkeit, Straßenbau- und Straßenunterhaltungsmaßnahmen sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf die Belange des ÖPNV abzustimmen. Dabei ist die rechtzeitige Einbeziehung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in die Planung sowie in die Organisation der Baustellen

sinnvoll.

Von den Kreisen und Verkehrsunternehmen werden beispielhaft folgende Schwachpunkte im Verkehrsablauf des ÖPNV genannt:

Verkehrssicherheit

ZOB Bitburg

Sicherheitsrisiken entstehen durch die gefahrenträchtige Positionierung der zudem insgesamt zu wenigen Stellplätze.

Hermeskeil Donatusplatz

Hier sind die Aufstellflächen für die wartenden Schüler zu gefahrenträchtig positioniert.

Oberweis Umsteigehaltestelle (Gasthaus Wirtz)

Sicherung der Umsteigevorgänge ist notwendig, ggf. Schaffung gesonderter Haltestellenflächen abseits der B 50, deutlichere Kennzeichnung des Haltestellenbereichs.

Beschleunigung und Befahrbarkeit

Hermeskeil Donatusplatz

Der zu enge Anfahrtsweg zu den Haltebuchten verursacht Rückstau der Busse bis in die St. Josef Straße.

Wittlich Zentrum zum Bahnhof in Wengerohr

Die Strecke ist stauanfällig, was zu Fahrzeitverlängerung für den Busverkehr führt

Verkehrsberuhigung:

Niederprüm, Ortsausgang Richtung Pronsfeld

Verkehrsberuhigungen (Fahrbahnverschwenkung) führen dazu, dass Busse bei Gegenverkehr warten müssen

Traben-Trarbach, Enkircher Straße

Die Straße wird aufgrund der für den Bus nur noch schwierig zu befahrenden Fahrtstrecke von Busverkehr nicht mehr bedient.

5.3 ÖPNV-Angebote im touristischen Verkehr

Der Tourismus ist für das VRT-Gebiet hinsichtlich unterschiedlicher Kultur- und Naturräume von großer Bedeutung. Als wichtige Anziehungspunkte sind insbesondere die Stadt Trier, das Moselgebiet, das Saarburger Land (Saar), die Eifel und der Hunsrück hervorzuheben. Soweit gebündelte Nachfragepotenziale zu erwarten sind, ist der Tourismusverkehr mit dem ÖPNV zu stärken.

Seitens des VRT und der Verkehrsunternehmen besteht bereits eine Vielzahl von auf den Tourismusverkehr ausgerichteten Angeboten, z.B.

- ▶ Radel-Bus (RegioLinie 300)
- ▶ Der Radelbus Trier-Bullay
- ▶ Vulkan-Eifel-Bahn: Gerolstein – Kaisersesch am Wochenende

Der VRT bietet in Broschüren Informationen zu touristisch interessanten Räumen und deren Erreichbarkeit an.

Die touristisch wichtigen Orte an der Mosel weisen am Wochenende folgendes Fahrtenangebot auf:

- ▶ Bernkastel-Kues
 - ▶ aus Wittlich mit mehr als 10 Fahrten /Tag und Richtung
 - ▶ aus den anderen Mosel-Orten mit 4-7 Fahrten /Tag und Richtung
- ▶ Traben-Trarbach, Kröv, Neumagen-Drhon
 - ▶ wenige Fahrtmöglichkeiten (5 Fahrten /Tag und Richtung) in die anderen Mosel-Orte
- ▶ Verbindung nach Trier z.B. von Bernkastel-Kues:
 - ▶ Sonntags mit Umstieg in Wittlich ca. 7 abgestimmte tägliche Verbindungen je Richtung
 - ▶ Direktfahrten der Busse der Moselbahn von Bernkastel-Kues nach Trier am Wochenende (3 Fahrten je Richtung)

Als Beispiel für ein auf den Tourismusverkehr abgestimmtes Angebot ist hier auch die Einrichtung eines Rufbusses auf der Linie Landal-Green-Park Warsberg (Saarburg) - Saarburg, Heckingplatz für den Zeit vom 01.05. – 31.10, montags bis freitags (seit 2005) zu nennen. Die Anmeldung dafür muss am Tag zuvor erfolgen.

Touristisches Gesamtkonzept VRT

Längerfristig wird die Erarbeitung eines touristischen Gesamtkonzepts empfohlen.

In einzelnen Kreisen bestehen besondere touristische Ziele, die hier beispielhaft dargestellt werden sollen:

- ▶ Maare-Mosel-Radweg
- ▶ Moselgebiet
- ▶ Erbeskopf (Winter Skifahren/Skilanglauf)
- ▶ Eifel/Maare
- ▶ Hunsrück Wandergebiete
- ▶ Saarradweg
- ▶ Jakobus-Pilgerweg; Saarburger Land (Saar)
- ▶ Viezstraße

Über diese großräumigen Touristischen Ziele hinaus bestehen viele einzelne touristische Angebote. Für die Einrichtung spezieller Fahrtenangebote oder die Ausweitung bestehenden ÖPNV sind sowohl die Besucherzahlen als auch die zeitliche/saisonale Ausrichtung der einzelnen Ziele zu analysieren. Beispiele hierfür sind:

- ▶ Tierparks z.B. in Pelm und Daun, Saarburg (Greifvogelpark)
- ▶ Vielzahl von Museen und zu besichtigende Betriebe
- ▶ Maare (Gemündener Maar, Schalkenmehrener Maar, Pulvermaar)
- ▶ Rad- und Wanderrouen (Kylltalradweg, Vulkanradroute und Geschichtsstrasse Raum Kelberg, Mosbruch/Gunderath, Uersfeld, Saarradweg, Jakobus-Pilgerweg und Saarwein-Wanderweg)
- ▶ Ferienparks (CenterPark Gunderath, Landal GreenParks, Warsberg, Saarburg und Ferienpark Kronenburg mit Campingplatz)
- ▶ ggf. Biker-Bus vom und zum Ruwer-Hochtal-Radweg (erst gegen Ende des Planungszeitraums des Nahverkehrsplans)

Für diese Gebiete soll geprüft werden, inwieweit spezielle touristische Angebote in Frage kommen (Wochenendverkehr, saisonaler Verkehr). Sie sollen insbesondere durch eine intensive Fahrgastinformation und durch Marketing unterstützt werden. Denkbar sind auch verstärkte Angebote im Sinne von Kombitickets oder Angebote und Informationen in Zusammenarbeit mit dem Gastgewerbe.

5.4 Entwicklungsziele für Marketing und Corporate Identity im VRT

Der Verkehrsverbund Region Trier bündelt seit 2001 die Marketingaktivitäten im öffentlichen Verkehr im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans. Die verkehrsplanerischen Ziele und Leitlinien sollen durch die Marketingaktivitäten der Verbundgesellschaft gestützt werden.

Die wesentliche Aufgabe des Verkehrsverbundes ist die Tarifintegration. Die *Maßnahmen der Kommunikation und Weiterentwicklung des Tarifangebotes* bilden neben der Verkehrsangebotsgestaltung der Verkehrsunternehmen die wesentlichen Möglichkeiten der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Trier.

Um die *Erkennbarkeit des Verbundes nach außen* gegenüber den Kunden und potenziellen Kunden zu gewährleisten ist ein durchgängiges Erscheinungsbild unter Berücksichtigung der verschiedenen integrierten Verkehrsunternehmen über die bestehenden Ansätze zu entwickeln.

Maßnahmen der Kommunikation und Weiterentwicklung des Tarifangebotes:

Das Tarifangebot wurde mit einer zielgruppenspezifischen Ausdifferenzierung in den vergangenen vier Jahren eingeführt und kommuniziert. Wesentliche Veränderungen an der Grundstruktur sind nach der erfolgreichen Einführungsphase nicht sinnvoll und nicht notwendig.

Ein verbleibendes Ziel ist eine Ergänzung über das heutige Angebot hinaus im Bereich des Tourismusverkehrs. Da ohne signifikante Veränderungen der Angebotsqualität bei den klassischen Zielgruppen der Schüler und Berufspendler keine Steigerungen der Nachfrage erwartet werden können und bei den Schülerverkehren tendenziell mit Rückgängen zu rechnen ist, muss gerade auch zur Stützung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum der Tourismus besser erreicht werden.

Die Informationssysteme und –materialien sind noch verstärkt auf Touristen auszurichten. Des weiteren sind Möglichkeiten der Tarifgestaltung optimiert für Touristen zu entwickeln. Dabei sind auch Modelle außerhalb der heutigen Tarifstruktur und –finanzierung zu berücksichtigen, wie zum Beispiel die Kombination von Übernachtung mit gleichzeitigem Kauf der Fahrtberechtigung im öffentlichen Nahverkehr.

Erkennbarkeit des Verbundes nach außen:

Maßnahmen für Erkennbarkeit des Verbundes nach außen für den Kunden sind für die Begreifbarkeit des integrierten Angebotes von großer Bedeutung.

Die Zugangsstellen zum öffentlichen Nahverkehr, die Bahnhöfe und Haltestellen und die Fahrzeuge sind nach verbundweit einheitlichen Kriterien auszustatten. Ziel

ist ein durchgängiger Auftritt des Verkehrsverbundes unter Berücksichtigung der Identität der Verkehrsunternehmen.

Die Fahrzeuge spielen eine Sonderrolle, da diese oft auch verbundgrenzenüberschreitend eingesetzt werden. Hier dient im Wesentlichen das Verbundlogo als Erkennungsmerkmal. Darüber hinaus können aber auch Informationen über das Verbundangebot in den Fahrzeugen an- und untergebracht werden, wie z. B. Prospekthalter im Verbunddesign mit entsprechender Bestückung.

Die Haltestellen sind je nach ihrer Bedeutung differenziert einheitlich auszustatten. Ausstattungs- und Ausgestaltungsmerkmale werden in drei Kategorien gemäß ihrer Wertigkeit festgelegt:

- ▶ **Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV:**
Integration des Verbundlogos in die (dynamischen) Abfahrtstafeln (sofern vorhanden) für den Regionalverkehr.
Bestückung und regelmäßige Aktualisierung von Informationsvitrinen nach den Maßgaben des VRT. Möglich ist auch der Aufbau verbundeinheitlicher Informationsvitrinen vorbehaltlich der Regelung der Finanzierung.
- ▶ **Zentrale Bushaltestellen:**
Analog zu den Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV Ausstattung mit mindestens einer Informationsvitrine.
Hinzufügen des VRT-Logos in die vorhandenen Haltestellenschilder. Bei Erneuerung der Haltestellenschilder Abstimmung des Designs und der farblichen Gestaltung zwischen dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem VRT.
- ▶ **Bushaltestellen im Stadt- und Regionalverkehr**
Hinzufügen des VRT-Logos in die vorhandenen Haltestellenschilder. Bei Erneuerung der Haltestellenschilder Abstimmung des Designs und der farblichen Gestaltung zwischen dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem VRT.

	Bahnhöfe und Haltepunkte SPNV	Zentrale Bushaltestellen	Sonst. Bushaltestellen
VRT-Logo in Abfahrtstafeln	⊗		
Informationsvitrine VRT Standard	⊗	⊗	
Hst.-Schilder VRT Design		⊗	⊗

Abbildung 7: Haltestellenausstattung zur Erkennbarkeit des Verbundes

Der VRT erstellt die detaillierten und für die Verkehrsunternehmen verbindlichen Richtlinien für die Ausstattung und regelt im Einvernehmen mit seinen Gesellschaftern die Finanzierung der Maßnahmen.

6 Umsetzung und Finanzierung

Finanzierung des derzeitigen Angebots

Nach §9 NVG 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.“

Vor dem Hintergrund der derzeitigen angespannten finanziellen Lage der Gemeinden und Kreise, streben die Aufgabenträger im Nahverkehrsplan an, keine Defizite entstehen zu lassen bzw. vorhandene Defizite nicht wesentlich zu erhöhen.

Das derzeitige Busverkehrsangebot wird wie folgt finanziert:

- ▶ Stadt Trier: Gemeinwirtschaftlicher Verkehr, unterstützt von der Stadt Trier
- ▶ Regionale Verkehre unter Aufgabenträgerschaft der Kreise: Eigenwirtschaftliche Verkehre, kein Zuschussbedarf seitens der Kreise
- ▶ RegioLinien: Gemeinwirtschaftliche Verkehre, vom Zweckverband SPNV-Nord bezuschusst
- ▶ Städtische Verkehre (z.B. in Wittlich) von den Kommunen bestellt und mitfinanziert.

Kosten verbundübergreifender Maßnahmen

Verbundübergreifend entstehen durch Maßnahmen erster und zweiter Priorität keine zusätzlichen Kosten. Für darüber hinausgehende Maßnahmen wie zusätzliche Touristische Angebote oder Untersuchung, Einrichtung und Betrieb alternativer Betriebsweisen etc. müssen seitens der Aufgabenträger im VRT zu gegebener Einigungen zur Finanzierung getroffen werden. Für die Maßnahmen in den einzelnen Kreisen und der Stadt Trier werden in den jeweiligen lokalen Teilen der Nahverkehrspläne Kosten dargestellt.