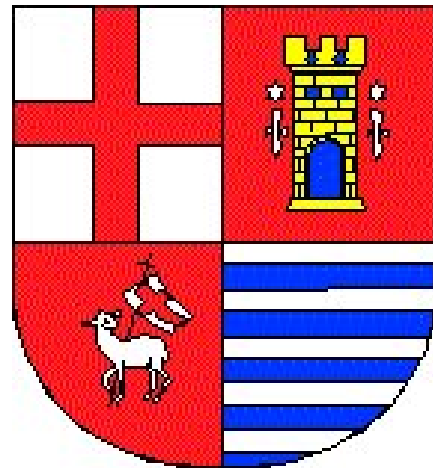


Fortschreibung Nahverkehrsplan Bitburg-Prüm

Teil: Analyse und Handlungsbedarf



12. Juni 2006

Dokument-Informationen

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

Inhaltsverzeichnis

1	Bestandsaufnahme.....	5
1.1	Gültiger Nahverkehrsplan 2000	5
1.1.1	Grundlagen	5
1.1.2	Zusammenfassung der Ziele des NVP 2000	5
2	Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots.....	7
2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV	7
2.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	8
2.3	Bedienungshäufigkeit.....	9
2.4	Umsteigehäufigkeit	10
2.5	Schnelligkeit.....	10
2.6	Anschlusssicherung	11
2.7	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	12
3	Feststellung des Handlungsbedarfes in Ergänzung zum NVP 2000.....	14
3.1	Handlungsbedarf zur Behebung von Schwachstellen	14
3.1.1	Handlungsbedarf bei Erschließungsmängeln	14
3.1.2	Handlungsbedarf zur Behebung relationsbezogener Mängel	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung	7
Tabelle 2:	Bedienungshäufigkeiten Montag - Freitag für Relationen mit vorrangigem oder nachrangigem Handlungsbedarf	10
Tabelle 3:	Als Schwachstellen bewertete Fahrzeitdifferenzen ÖPNV – MIV	11

1 Bestandsaufnahme

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

1.1 Gültiger Nahverkehrsplan 2000

1.1.1 Grundlagen

Der am 16.10.2000 beschlossene Nahverkehrsplan behält hinsichtlich seiner Grundsätze seine Gültigkeit. Allerdings soll ergänzend dazu das im übergeordneten Nahverkehrsplan des VRT aufgestellte Anforderungsprofil gelten. Um dessen Einhaltung zu prüfen, wird eine Schwachstellenanalyse durchgeführt und der Handlungsbedarf zur Beseitigung der sich ergebenden Mängel aufgeführt.

Der Nahverkehrsplan 2000 basiert auf einem ÖPNV-Konzept aus dem Jahr 1992, das nach der Einführung des Regionalisierungsgesetzes und des Nahverkehrsgesetzes (1996) weiterentwickelt wurde.

1.1.2 Zusammenfassung der Ziele des NVP 2000

Die wichtigsten Ziele werden hier aufgeführt und der Grad ihrer bisherigen Umsetzung beschrieben. Gefordert werden:

Ein kreisweites Informationssystem sowie die Bildung eines Verkehrsverbundes

Umsetzung: Verbund VRT ist wesentlich weiträumiger eingeführt, Verbund-/Kreisfahrpläne sind vorhanden, ebenso elektronische Fahrplanauskunft

Verbesserung der Verkehrsanbindungen in Nachbarregionen, insbesondere Luxemburg

Umsetzung: Hier wurde inzwischen die RegioLinie 401 Bitburg – Luxemburg mit Übergangstarif eingerichtet.

Untersuchung der Machbarkeit und der Potenziale für eine Reaktivierung der Schienenstrecke von Erdorf nach Bitburg für den Personenverkehr

Schaffung der Voraussetzungen für bauliche Anlagen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs

Eine kostenneutrale Durchführung der Verkehre ist Grundsatz, d.h. zusätzliche, über das Grundangebot hinausgehende Angebote für Interessengruppen und Kommunen müssen von diesen finanziert werden

Der Wettbewerbsgedanke im ÖPNV wird unterstützt.

Eine Einteilung des Liniennetzes in folgende Ebenen wird vorgeschlagen:

Schiene

RegioLinien (vorwiegend Berufs-, Freizeit- und Versorgungsverkehr)

Kreislinien (vorwiegend Berufs- und Schülerverkehr)

Ortslinien (vorwiegend Schüler- und Kindergartenkinderverkehr)

Die Einrichtung alternativer Betriebsweisen (z.B. ANDI) wird als zusätzliches Angebot nicht befürwortet, ist substituierend für schwach ausgelastete Fahrten jedoch möglich.

Zur Beförderungsqualität werden im NVP 2000 folgende Punkte festgelegt:

Abstimmung sämtlicher Verkehrsangebote aufeinander

Erreichbarkeit aller Punkte mit max. zwei Umsteigevorgängen und i.d.R. maximal 5 Minuten Umsteigezeit

Möglichkeit der Begegnung mindestens zweier Busse, ohne Querung der Straße durch Fahrgäste

Beleuchtete Unterstellplätze für Fahrgäste und Parkplätze für PKW an allen Verknüpfungspunkten

Telefonzelle an den größeren Verknüpfungspunkten

Mast mit Aushangfahrplan sowie ein Papierkorb an allen Haltestellen und Haltepunkten

2 Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots

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

2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV

Die Untersuchung ergibt, dass keine Erschließungslücken mit Priorität 1 bestehen. Die dicht besiedelten größeren Gebiete sind alle vollständig erschlossen oder weisen nur marginale Erschließungslücken auf. Handlungsbedarf besteht ausschließlich für die Erschließungslücke in Bettingen. Dies wird in Kapitel 3.1.1 präzisiert.

Die Erschließung kleiner, nicht erschlossener Siedlungsgebiete ist nur mit erheblichem Aufwand möglich und wurde daher der nachrangigen Priorität 3 zugeordnet. Unter der Prämisse, erheblichen Mehraufwand zu vermeiden, ist eine Erschließung mit Buslinienverkehr dort nicht möglich. Gegebenenfalls sind die Möglichkeiten einer Erschließung bei der Detailplanung alternativer Betriebsweisen außerhalb des Nahverkehrsplans zu erörtern. In der folgenden Tabelle sowie in Anlage 9 im Anhang sind die Erschließungslücken aufgeführt.

Name	Gemeinde	Art der Nutzung	Grund: Keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	Priorität
Bettingen Nord (Bereich Bergstraße, Liesenberg)	VGV Bitburg-Land	Siedlungsbereich	Bereich Bergstraße / Talstraße eingeschränkt befahrbar; Höhenlage ist nicht erschlossen	2
Wascheid Nord (Gondenbrett)	VGV Prüm	Siedlungsbereich	Unter 100 Einwohner; vorhandene Haltestelle wird von Kindergarten- und Grundschulfahrten bedient (Angebot im allgemeinen Linienverkehr, aber nicht veröffentlicht)	3
Pronsfeld Ost (vor Friedhof)	VGV Prüm	Siedlungsbereich	Unter 100 Einwohner; aufgrund der topografischen Verhältnisse schwierig erschließbar	3

Name	Gemeinde	Art der Nutzung	Grund: Keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	Priorität
Großkampenberg (Ortsteil Berg)	VGV Arzfeld	Siedlungsbereich	Unter 100 Einwohner	3
Kinzenburg	VGV Arzfeld	Siedlungsbereich	Unter 100 Einwohner	3
Rittersdorf Süd ("Auf Hasselt")	VGV Bitburg-Land	Siedlungsbereich	Unter 200 Einwohner; ggf. durch zusätzliche Haltestelle zu erschließen (Linie 201)	3
Speicher Süd, Bereich westlich Preister Straße	VGV Speicher	Siedlungsbereich	Zur Zeit der Bearbeitung der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans war die Siedlung weitestgehend amerikanisches Wohngebiet und daher derzeit nicht durch ÖPNV des Kreises erschließbar. Nach Abschluss der Arbeiten wurden zum 01.02.2005 ein Teil des Gebiets ziviler Nutzung zugeführt und 200 Wohneinheiten geschaffen.	3 (Entsprechend der weiteren Entwicklung der ÖPNV-Potenziale ist in diesem Gebiet Priorität 1 oder 2 möglich, wenn finanziell gesicherte, umsetzbare Planungen der Verkehrsunternehmen zur Erschließung bestehen)
Fischbach-Oberaden	VGV Neuerburg	Siedlungsbereich	Unter 100 Einwohner; vorhandene Haltestelle wird von Kindergarten- und Grundschulfahrten bedient (Fahrten im allgemeinen Linienverkehr, aber nicht veröffentlicht)	3
Freilingen (Nusbaum)	VGV Neuerburg	Siedlungsbereich	Unter 100 Einwohner; vorhandene Haltestelle wird durch Linien 447/448 bedient, die Fahrten sind jedoch nicht im Fahrplan veröffentlicht	3

Tabelle 1: Schwachstellen in der räumlichen Erschließung

2.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

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

Erreichbarkeit eines Oberzentrums:

Für weite Teile im Westen des Landkreises ist keines der umliegenden Oberzentren Trier, Luxemburg, Saarbrücken und Koblenz innerhalb der Vorgaben erreichbar (einschließlich Fußwege an Start und Ziel maximal 90 min, siehe Anlage 15).

Das nächste Oberzentrum Trier wäre mit kürzeren Fahrzeiten nur mit Hilfe verbesserter Anschlüsse und direkterer Fahrwege zur Bahnstrecke erreichbar. Allerdings ist aufgrund der Siedlungsstruktur eine „gebündelte“ Nachfrage kaum vorhanden. Es entsteht kein Handlungsbedarf, da eine Fahrzeitverbesserung für den grenznahen Raum auch aus Gründen der weiten Entfernung der Oberzentren mit vertretbarem Aufwand nicht erreichbar ist.

Erreichbarkeit eines Versorgungszentrums (Mittelzentrum):

Eines der Mittelzentren im Kreis ist innerhalb der Vorgaben von überall erreichbar (einschließlich Fußwege an Start und Ziel maximal 60 min, siehe Anlage 14)

Erreichbarkeit des nächsten Grundzentrums:

Das nächste Grundzentrum wird von nahezu überall aus innerhalb der Vorgaben (einschließlich Fußwege an Start und Ziel maximal 40 min) erreicht (siehe Anlage 13).

2.3 Bedienungshäufigkeit

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

Mittelfristig kein Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden erfüllt, d.h. es besteht mindestens eine Fahrt in Zeitbereichen, in denen die Grundversorgung zu gewährleisten ist und mindestens zwei Fahrten in Zeitbereichen, in denen eine mehrfache Bedienung erforderlich ist.

Nachrangiger Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden erfüllt. In mindestens einem Zeitbereich, in dem eine eingeschränkte Bedienung (nur bei tatsächlich festgestellter Nachfrage in diesem Zeitbereich) gefordert wird, findet jedoch keine Fahrt statt. Bei ausreichender Nachfrage ist hier eine Ausweitung der Bedienung wünschenswert, jedoch nicht vordringlich.

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

Von allen theoretisch möglichen Relationen im Kreis (allein über 60.000 im Binnenverkehr) werden nur diejenigen ausgewertet, für die auf Basis der vorhandenen Daten ein Nachfragepotenzial vorhanden ist und bei denen mindestens in einem Zeitbereich ein vorrangiger Handlungsbedarf festgestellt wird.

Innerhalb des Kreises sind nur einige wenige Mängel bzgl. der Mindestanforderungen festzustellen, bei denen ein Handlungsbedarf besteht. Sie beziehen sich alle auf den Bereich Bitburg/Industriegebiet und Flughafen (siehe Tabelle 2).

von Bezirk	nach Bezirk	Relationskategorie	Richtung	Fahrtenhäufigkeit / Zeitscheibe (Montag-Freitag)							
				3.00 - 6.30	6.30 - 8.30	8.30 - 12.00	12.00 - 14.00	14.00 - 16.00	16.00 - 19.00	19.00 - 21.00	21.00 - 24.00
Gesamter übriger Kernstadtraum von Bitburg sowie von den Ortsteilen Mötsch und Rittersdorf	Bitburg-Industriegebiet Merlick (südlicher Bereich)	Verflechtungen	R	0	1	1	0	0	1	0	0
Bitburg-Südost	Bitburg-Flugplatz	Verflechtung	R	0	0	1	0	0	0	0	0

mittelfristig kein Handlungsbedarf



nachrangiger Handlungsbedarf



vorrangiger Handlungsbedarf



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

2.4 Umsteigehäufigkeit

Aufgrund der Ausrichtung der meisten Bus- und Zugverbindungen auf die Zentren treten hinsichtlich des Kriteriums Umsteigehäufigkeit für den Fahrgast keine Mängel auf.

2.5 Schnelligkeit

Im Vergleich MIV – ÖPNV ergeben sich auf Achsen und wichtigen Verbindungen keine Fahrzeitdifferenzen, die die Mindestanforderungen des Anforderungsprofils überschreiten. Nach Prüfung der Nachfrageströme im Gesamtverkehr zeigen sich Mängel ausschließlich auf den Verflechtungen zum Industriegebiet und Flugplatz Bitburg, die hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit bereits bei der Analyse der Bedienungshäufigkeit Mängel aufwiesen. Lange Reisezeiten ergeben sich hier aus Rittersdorf, das aufgrund seiner Einwohnerzahl auf Nachfragepotenziale zum Indust-

riegebiet und Flugplatz schließen lässt. Rittersdorf hat mit ca. 250 Pendlern die höchste Pendlerzahl nach Bitburg.

von Bezirk	nach Bezirk	Relations- kategorie	Pkw Fahr- zeit [min]	ÖPNV		
				Beförde- zeit [min]	Ver- hältnis Soll (Max) Ist	
Rittersdorf	Bitburg-Industrie- gebiet Merlick	Verflechtung	10	40	1:2,5	1:4
Rittersdorf	Bitburg-Flugplatz	Verflechtung	12	38	1:2,5	1:3,2

(Mangel jeweils für Hin- und Rückfahrten)

Tabelle 3: Als Schwachstellen bewertete Fahrzeitdifferenzen ÖPNV – MIV

2.6 Anschlusssicherung

Bei der Notwendigkeit von Anschlusssicherungen an den Verknüpfungspunkten ist die Funktion der jeweiligen Linienverkehre zu beachten. Ein Großteil der Linien im Kreis hat als Hauptfunktion die Bedienung des Schülerverkehrs. Daher sind diese Linien zumeist vorrangig an die Schulanfangs- und -schlusszeiten gebunden. Die Schülerfahrten werden weitestgehend als Direktfahrten durchgeführt. Die Abstimmung von Anschlüssen ist in diesen Fällen nachrangig. Daher ist eine gezielte Abstimmung nur an den größeren Umsteigehaltstellen mit entsprechenden Umsteigerpotenzialen notwendig. Diese Umsteigebeziehungen werden gezielt untersucht und die Ergebnisse hier zusammenfassend dargestellt:

Bitburg-Erdorf Bahnhof

Der wichtigste Umsteigepunkt ist der Bahnhof Erdorf, der Bitburg an die Schiene anbindet. Hier sind ausreichend Abstimmungen auch außerhalb des Schülerverkehrs vorhanden. Insbesondere die Linie 405 verbindet den Bahnhof mit Bitburg und ist gut auf die Züge abgestimmt.

Bitburg ZOB

Am ZOB Bitburg bestehen einzelne abgestimmte Umsteigeverbindungen (z.B. zwischen den RegioLinien 201 nach Prüm und 401 nach Luxemburg), allerdings mit langen Wartezeiten (bis 16 Minuten). Die übrigen Linien sind nur mit wenigen Fahrten aufeinander abgestimmt. Insgesamt sind die Umsteigerpotenziale jedoch niedrig. Bei positiver Entwicklung des Industriegebietes und des Flugplatzgeländes in Bitburg kann der Bedarf an Umsteigeverbindungen zunehmen.

Prüm Hahnplatz

Am Hahnplatz in Prüm sind kaum Abstimmungen vorhanden, da die Umsteigerpotenziale für die lokalen Linien gering sind und die weiträumiger verkehrenden Linien (z.B. Linien 404, 411) andere Fahrplanbindungen (Anschlüsse in Bitburg oder Gerolstein bzw. Schulzeiten) aufweisen.

Irrel

In Irrel treffen sich mehrere lokale Linien mit den höherrangigen Linien 441 (nach Trier) und 401 (Luxemburg). Teilweise bestehen abgestimmte Anschlüsse insbesondere zwischen den Linien, die in Richtung Trier und in Richtung Bitburg verkehren sowie zwischen Richtung Trier und Richtung Neuerburg. In Irrel wurde die zentrale Haltestelle inzwischen einheitlich „Irrel, Mitte“ benannt, damit ist eine bessere Übersichtlichkeit der Umsteigemöglichkeiten im Fahrplan gewährleistet.

Um eine Anschlusssicherheit zu ermöglichen, werden bauliche Maßnahmen empfohlen, im Zuge derer „Irrel Mitte“ zum Umsteigeknoten ausgebaut wird.

Speicher Bahnhof

Am außerhalb des Ortes liegenden Bahnhof ist die Linie 403 auf die Bahn mit etwa 12 Fahrten pro Richtung gut bis akzeptabel abgestimmt. Etwa ebenso viele Fahrten bieten Anschlüsse mit 10-30 min Wartezeit. Die Linie dient als Zubringer insbesondere von Speicher Ort sowie mehreren anderen Orten (insbes. Beilingen und Preist) zur Bahn.

Neuerburg

In Neuerburg bestehen über die bestehenden Abstimmungen hinaus keine nennenswerten Fahrgastpotenziale für Umsteigeverbindungen.

Die Fahrten, für die keine anderen vorrangigen Fahrplanbindungen bestehen, sind an Haltestellen mit Umsteigerpotenzialen weitestgehend gut abgestimmt. Zukünftig ist unter den verschiedenen Unternehmen eine Abstimmung der Verkehre dahingehend vorzunehmen, dass Umsteigeverbindungen unter den genannten Bedingungen soweit wie möglich gewährleistet werden.

2.7 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Eine differenzierte ÖPNV-Bedienung im Kreis ist dahingehend vorhanden, dass die stärkeren überregionalen Nachfrageströme entlang der Achse Trier – Bitburg Gerolstein – Köln im Schienenverkehr bedient werden.

Außerdem verbinden folgende RegioLinien Bitburg mit den nächsten großen Zentren:

201 Prüm – Bitburg – Trier

400 Bitburg – Wittlich

401 Bitburg – Luxemburg

Eine weitere Differenzierung aufgrund der Bündelung großer Nachfrageströme hin zu Schnellverkehren auf Schiene und Straße erscheint vor dem Hintergrund der niedrigen Nachfrage über die bestehenden Verkehre hinaus nicht notwendig. Die Pendlerzahlen weisen darauf hin, dass die wichtigsten Nachfrageströme innerhalb des Kreises sowie insbesondere nach Luxemburg und teilweise nach Trier verlaufen. Vor allem die Ströme nach Luxemburg sind in den letzten Jahren stark angestiegen. Hier könnte die Entwicklung langfristig einen Bedarf nach einem erweiterten ÖPNV-Angebot begründen. Alle weiteren Ströme in die Nachbarräume sind vergleichsweise nachrangig. Hinsichtlich der Schienenverkehre sowie der RegioLinien ist jedoch der Nahverkehrsplan bzw. die Planungen des Zweckverbandes SPNV Nord maßgeblich, im Rahmen dessen weiterführende Untersuchungen durchgeführt werden.

Im Kreis Bitburg-Prüm bestehen trotz der sehr verstreuten Besiedlung und der sehr niedrigen Einwohnerdichte in weiten Räumen derzeit keine Angebote alternativer Betriebsweisen.

Einsatzmöglichkeiten wären denkbar als Ergänzung in Zeiten und Räumen ohne Buslinienbedienung:

Schwachverkehrszeit morgens und abends

ggf. vormittags / nachmittags außerhalb der Schülerverkehre

Wochenende

Dazu ist auf Kreisebene jedoch eine grundsätzliche Bereitschaft zur Einführung eines einheitlichen Modells notwendig. Daher wurde für den Gesamt-Nahverkehrsplan für den VRT die Darstellung und Diskussion von Möglichkeiten und Erfahrungen mit alternativen Betriebsweisen erarbeitet (siehe dort Kapitel 5). Der im Jahr 2000 vom Kreistag beschlossene Nahverkehrsplan befürwortet die damals angedachte Einführung von ANDI nicht, wobei die Schaffung eines substituierenden Systems durch die Verkehrsunternehmen aber dennoch möglich ist.

3 Feststellung des Handlungsbedarfes in Ergänzung zum NVP 2000

Wie in Kapitel 5 des Nahverkehrsplans des VRT beschrieben, wurden für die übrigen Kreise des VRT und die Stadt Trier Maßnahmen auf der Basis von Schwachstellenanalyse und Prüfaufträgen entwickelt. Da für den Kreis Bitburg-Prüm ein gültiger Nahverkehrsplan besteht, wird in Ergänzung dazu lediglich der Handlungsbedarf abgesteckt, der nach Auswertung der Analyseergebnisse für den ÖPNV besteht, um dem für den gesamten VRT-Raum gültigen Anforderungsprofil zu entsprechen.

3.1 Handlungsbedarf zur Behebung von Schwachstellen

3.1.1 Handlungsbedarf bei Erschließungsmängeln

Erschließung Bettingen Nord

Die Bereiche um Bergstraße, Liesenberg sind nicht durch den ÖPNV erschlossen, obwohl sie über 200 Einwohner aufweisen.

Eine Erschließung wäre wünschenswert, allerdings sind die Bergstraße und die Talstraße auf Grund der topografischen Lage nur eingeschränkt befahrbar. Als Alternative wurde die Möglichkeit einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Bergstraße diskutiert. Die Einrichtung dieser Haltestelle erwies sich jedoch nicht sinnvoll, da mit den heute dort verkehrenden Grundschullinien kaum potenzielle Ziele direkt bedient werden und darüber hinaus die Fahrtenzahl der heute durchgeführten, nicht im Fahrplan veröffentlichten Grundschulfahrten, die diese Haltestelle bedienen könnten sehr gering ist. Seitens des Kreises erscheint daher eine Erschließung derzeit mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Daher wird trotz der Einstufung des Mangels in die Priorität 2 derzeit keine Maßnahme empfohlen.

3.1.2 Handlungsbedarf zur Behebung relationsbezogener Mängel

Alle Linien des VRT-Raumes sind mit den geplanten Änderungen in den Anlagen 17, 18 und 19 des Anhangs aufgelistet.

Industriegebiet Merlick und Flugplatz Bitburg

Die Erreichbarkeit des Industriegebiets und des Flugplatzes von den Ortsteilen Bitburgs aus mit zu geringem Fahrtenangebot wird aufgrund der geringen zu erwartenden derzeitigen Nachfrage in Priorität 3 eingestuft. Daher besteht derzeit kein Handlungsbedarf im Sinne zusätzlicher Angebote. Die zukünftige Bedienung muss in Abhängigkeit von der Entwicklung der Gebiete festgelegt werden. Hier kann eine verstärkte Nachfrage im Berufsverkehr, Einkaufsverkehr und Freizeitverkehr entstehen. Die Entwicklung ist daher zu verfolgen und mögliche Potenziale zu ermitteln. Im Bedarfsfall sollte das ÖPNV-Angebot entsprechend angepasst werden.

Daneben wird empfohlen, die Anschlussmöglichkeiten am ZOB Bitburg zwischen den bestehenden Linien durch die Unternehmen prüfen zu lassen. Geprüft werden soll auch die Möglichkeit der am ZOB Bitburg endenden Linien, längere Standzeiten für Bedienung der Gebiete zu nutzen.

Rittersdorf – Bitburg- Industriegebiet

Ähnliches wie für die genannte Anbindung des Industriegebietes aus den Stadtteilen Bitburgs gilt für die Verbindung von Rittersdorf ins Industriegebiet. Es bestehen kaum Umsteigemöglichkeiten ins Industriegebiet (durch die Linien 432/201). Aufgrund der Nachfragesituation besteht derzeit kein Handlungsbedarf im Sinne zusätzlicher Angebote. Die Behebung des Mangels wird ebenfalls in Priorität 3 eingestuft.