

Bericht

Fortschreibung Nahverkehrsplan Trier-Saarburg

Teil: Analyse und Maßnahmen



Landkreis Trier-Saarburg

Trier, Dezember 2006

Dokument-Informationen

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

Inhaltsverzeichnis

1	Bestandsaufnahme	5
1.1	Aufnahme der Bestandsdaten	5
1.2	Erfolgskontrolle des ersten Nahverkehrsplans.....	5
2	Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots	8
2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV	8
2.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	9
2.3	Bedienungshäufigkeit	10
2.4	Umsteigehäufigkeit.....	11
2.5	Schnelligkeit	11
2.6	Anschlusssicherung.....	12
2.7	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	13
3	Maßnahmenentwicklung und Bewertung.....	14
3.1	Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen	14
3.1.1	Maßnahmen zur Behebung relationsbezogener Mängel	14
3.1.2	Maßnahmen zur Anschlusssicherung	15
3.2	Untersuchung zu weiteren Maßnahmen (Prüfaufträge)	16
3.3	Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen	24
4	Umsetzungsprogramm und Finanzierung.....	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung	9
Tabelle 2:	Bedienungshäufigkeiten Montag - Freitag für Relationen mit vorrangigem oder nachrangigem Handlungsbedarf	11
Tabelle 3:	Als Schwachstellen bewertete Fahrzeitdifferenzen ÖPNV – MIV	12
Tabelle 4:	Maßnahmen der Priorität 1 (vorrangiger Handlungsbedarf)	24
Tabelle 5:	Maßnahmen der Priorität 2 (nachrangiger Handlungsbedarf)	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zuwegung Haltestelle am Bahnhof Schweich	17
--------------	--	----

1 Bestandsaufnahme

1.1 Aufnahme der Bestandsdaten

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 Trier-Saarburg werden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Trier-Saarburg 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.

1.2 Erfolgskontrolle des ersten Nahverkehrsplans

Der erste Nahverkehrsplan (NVP) wurde 1998 für das Gebiet des damaligen Zweckverbandes Regionalverkehr Raum Trier (RRT), der die Stadt Trier und den Landkreis Trier-Saarburg umfasste, beschlossen. Der RRT wurde nach Gründung des VRT aufgehoben. Die differenzierte Raumstruktur, die städtische und stadtnahe Räume ebenso umfasst, wie schwach besiedelte, ländliche Gebiete, führte zum Grundsatz eines modifizierten bedarfsorientierten Ansatzes.

Verkehrspolitische Ziele

Wichtige verkehrspolitische Ziele des NVP, die inzwischen umgesetzt werden konnten, sind:

- ▶ Einführung des regionalen Verkehrs- und Tarifverbundes
- ▶ Gemeinsamer Fahrplan aller Verkehrsträger
- ▶ Bündelung der Marketingaktivitäten
- ▶ Weitestgehende Integration der Sonderverkehre (freigestellte Schüler- und Kindergartenverkehre) in den Linienverkehr, sofern dies wirtschaftlich zu vertreten ist

Nicht oder nur teilweise umgesetzt wurden folgende Anforderungen:

- ▶ Vertaktete Gestaltung des SPNV
 - ▶ Die Aufgabenträgerschaft hierfür liegt beim Zweckverband SPNV-Nord.
- ▶ Einrichtung von Anrufsammelverkehren auch im Kreis Trier-Saarburg. AST-Verkehre werden nur in Trier angeboten.

Weitere Ziele aus dem ersten Nahverkehrsplan wurden teilweise umgesetzt und können zukünftig in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung verkehrs- und raumplanerischer Vorhaben weiterverfolgt werden. Sie müssen flexibel gehandhabt werden und bleiben als Grundsatz für zukünftige Planungen bestehen:

- ▶ Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten ist zu ergänzen und zu verbessern.
- ▶ Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs / Beschleunigung

Konkrete Zielsetzungen zu Linienänderungen und -planungen wurden wie folgt umgesetzt:

- ▶ Zwischen den nicht durch Schienenverkehre verknüpften Zentralen Orten sind Schnellverkehre einzurichten
 - ▶ Aus existierenden Erschließungslinien zwischen den zentralen Orten wurden Fahrten herausgenommen, vertaktet und beschleunigt. Hieraus entstanden die RegioLinien als Schnellverkehrslinien.
- ▶ Prüfung der Potenziale für eine Reaktivierung der Schienenstrecke (Hetzerrath)-Föhren - Trier-West – Konz - Serrig
 - ▶ Die Reaktivierung der Weststrecke ist auch während der Laufzeit des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans nicht zu erwarten. Die Schienenstrecken liegen jedoch in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes SPNV-Nord.

Zusätzlich wurden Anforderungen hinsichtlich der Haltestelleneinzugsbereiche, der Umsteigewartezeiten und der Haltestellenausstattung aufgestellt. Diese Vorgaben werden in der vorliegenden Fortschreibung des NVP für das Verbundgebiet des VRT vereinheitlicht und weiter differenziert. Soweit wie möglich gehen die Anforderungen aus der ersten Generation der verschiedenen Nahverkehrspläne ein.

Liniennetzgestaltung

Im NVP 1998 wurden alle Linien des Kreises überplant und mit Taktung, Linienweg, Leistung und Funktion beschrieben sowie eine Fahrgastzahl für das Jahr 2010 abgeschätzt. Weitestgehend orientierte sich das Netz am heutigen Bestand, es wurden nur für einige Relationen neue Direktverbindungen vorgeschlagen. Davon wurden bislang nicht umgesetzt:

- ▶ Wintersdorf – Trier über Trierweiler – Udelfangen
 - ▶ Seit dem 05.09.2005 ist seitens der Moselbahn, dem Wunsch der Verbandsgemeinde Trier-Land, der Ortsgemeinde Ralingen und des Ortsteils Wintersdorf folgend, eine regelmäßige Linienanbindung über die B 51 zwischen Wintersdorf und Trier eingerichtet worden. Diese wünschenswerte Linienanbindung war kostenneutral zu realisieren.

- ▶ Wiltingen - Niedermennig – Feyen - Trier (nicht mehr über Konz)
- ▶ Direktverbindung Saarburg – Hermeskeil
- ▶ Direktverbindung Hermeskeil - Birkenfeld

Außerdem wurden wesentlich weniger RegioLinien eingerichtet als empfohlen.

Die Verlängerung der Linie Trier – Hermeskeil bis Türkismühle wurde umgesetzt. Außerdem wurden im NVP Stadtverkehrslinien definiert für Konz, Saarburg, Schweich und Hermeskeil:

Stadtverkehr Konz: Es wurden drei Linien vorgeschlagen, deren Strecken heute mit Regionalverkehren bedient werden. Für die Strecken Tawern – Könen – Konz – Karthaus und Oberemmel – Tälchen - Konz wurde eine durchgehende Taktung geplant. Hier verkehren heute Regionalbusse ohne durchgängige Taktung.

Stadtverkehr Saarburg: Vorgeschlagen wird eine getaktete Linie, die Ayl/Biebelhausen und Ockfen/Irsch mit dem Bahnhof und dem Stadtzentrum Saarburg verbindet. Auch hier verkehren heute Regionalbusse ohne durchgängige Taktung.

Stadtverkehr Schweich: Hier wird eine getaktete Bedienung (Stundentakt am Werktag) zwischen Issel – Schweich Schulzentrum und Bahnhof mit einem Kleinbus vorgeschlagen. Die Strecke wird heute von der Linie 230 bedient, allerdings mit weniger dichtem Angebot.

Stadtverkehr Hermeskeil: Hier wurde eine getaktete Ringlinie im Innerortsbereich geplant, die jedoch so nicht umgesetzt wurde.

Anruf-Sammeltaxi: Ast-Verkehre wurden für insgesamt 13 Bereiche vorgeschlagen, jedoch bislang nicht eingeführt.

Einrichtung von Verknüpfungspunkten:

Es wurden 35 Verknüpfungspunkte (Bus/Bus, Bus/Schiene) benannt, von denen nur einige gezielt ausgebaut werden konnten. Für die Mehrzahl der Verknüpfungspunkte erscheint aus heutiger Sicht die bestehende Abstimmung aufgrund der geringen Umsteigernachfrage aber ausreichend.

Beschleunigung im ÖPNV:

Neben der Einrichtung von Schnellverkehrslinien und fahrzeugtechnischer Verbesserungen wurden auch fahrwegbedingte Maßnahmen zur Beschleunigung vorgeschlagen.

Mobilitätszentrale

Eine Mobilitätszentrale mit Informationen zu allen Bereichen der Mobilität ist bisher nicht umgesetzt, allerdings wurden mit Gründung des VRT die Informationsmöglichkeiten zum ÖPNV erheblich verbessert. Im Kreisentwicklungskonzept von 2001 ist die Einrichtung einer Mobilitätszentrale jedoch noch vorgesehen: „Einrichtung einer Mobilitätszentrale zur Bündelung der mobilitätsbezogenen Informationen und Marketing-Aktivitäten“¹

2 Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebots

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

2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV

Die Untersuchung (siehe Anhang, Anlage 11) ergibt, dass keine Erschließungslücken der Priorität 1 und 2 vorhanden sind. Die dicht besiedelten größeren Gebiete sind alle vollständig erschlossen oder weisen nur marginale Erschließungslücken auf.

Die Erschließung sehr kleiner, nicht erschlossener Siedlungsgebiete ist nur mit erheblichem Aufwand möglich und wurde daher der nachrangigen Priorität 3 zugeordnet. Unter der Prämisse, erheblichen Mehraufwand zu vermeiden, ist eine Erschließung mit Buslinienverkehr dort nicht möglich. Gegebenenfalls sind die Möglichkeiten einer Erschließung bei der Detailplanung alternativer Betriebsweisen außerhalb des Nahverkehrsplans zu erörtern. Im der folgenden Tabelle sowie in Anlage 11 im Anhang sind die Erschließungslücken aufgeführt.

¹ Kreisverwaltung Trier-Saarburg, Kreisentwicklungskonzept, Lokale Agenda 21, Februar 2001

Name	Gemeinde	Art der Nutzung	Grund	Priorität
Lorich (Newel)	VGV Trier-Land	Siedlungsbereich	keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	3
Klüsserath Nord (entlang Krainstraße)	VGV Schweich	Siedlungsbereich	keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung	3
Saarburg Süd Ost	Stadt Saarburg	Siedlungsbereich	keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung; Maßnahme wird nicht empfohlen, da der Bereich bereits von der RMV bedient wurde, jedoch mit geringem Fahrgastaufkommen	3
Irsch Ost	VGV Saarburg	Siedlungsbereich	keine Haltestelle innerhalb 500 m Entfernung. Befahrbarkeit ist problematisch	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 zentraler Haltestellen mit dem ÖPNV von allen anderen Orten aus (siehe Anhang, Anlagen 13-15).

Erreichbarkeit eines Oberzentrums:

Von den umliegenden Oberzentren Trier, Luxemburg, Saarbrücken und Koblenz ist zumindest eines von allen Siedlungsbereichen des Kreises innerhalb der Vorgaben erreichbar (einschließlich Fußwege an Start und Ziel maximal 90 min, siehe Anlage 15)

Erreichbarkeit eines Versorgungszentrums (Mittelzentrum):

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

Erreichbarkeit des nächsten Grundzentrums:

Das nächste Grundzentrum wird von nahezu überall aus innerhalb der Vorgaben (40 min) erreicht, zumeist sogar innerhalb von ca. 20 min (siehe Anlage 13).

2.3 Bedienungshäufigkeit

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

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

Ausgewertet werden von allen theoretisch möglichen Relationen im Kreis (allein 13.000 im Binnenverkehr) nur diejenigen, für die auf Basis der vorhandenen Daten ein Nachfragepotenzial vorhanden ist und bei denen mindestens in einem Zeitbereich ein vorrangiger Handlungsbedarf festgestellt wird.

Innerhalb des Kreises sind nur einige wenige Mängel bzgl. der Mindestanforderungen festzustellen, bei denen ein vorrangiger Handlungsbedarf besteht. Die wichtigste ist die Verbindung Irsch - Saarburg, außerdem noch die Verbindung Könen – Konz. (Siehe Tabelle 2)

von Bezirk	nach Bezirk	Relations- kategorie	Richtung	Fahrtenhäufigkeit / Zeitscheibe (Montag-Freitag)							
				3.00 - 6.30	6.30 - 8.30	8.30 - 12.00	12.00 - 14.00	14.00 - 16.00	16.00 - 19.00	19.00 - 21.00	21.00 - 24.00
Irsch	Saarburg	Verbindung	H	0	3	1	0	1	1	0	0
Saarburg	Irsch	Verbindung	R	0	0	0	3	1	2	0	0
Konz, Könen	Konz	Verbindung	H	0	6	0	1	1	3	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 nach Trier oder in die anderen Zentren des Kreises treten hinsichtlich des Kriteriums Umsteigehäufigkeit für den Fahrgast keine Mängel auf.

2.5 Schnelligkeit

Im Vergleich MIV – ÖPNV ergaben sich auf Achsen und wichtigen Verbindungen keine Fahrzeitdifferenzen, die die Mindestanforderungen des Anforderungsprofils überschreiten. Nach Prüfung der realen Nachfrageströme im Gesamtverkehr zeigen sich Mängel ausschließlich bei der Bedienung von Züsch / Neuhütten (siehe Tabelle 3), die vorwiegend mit sehr umwegigen Fahrten an das Mittelzentrum Hermeskeil angebunden sind. Ein Großteil der Fahrten verkehrt über Thiergarten/Abtei, mit bis zu 25 min Fahrzeit gegenüber der kürzesten Verbindung von ca. 15 min zwischen Neuhütten und Hermeskeil. Die Begründung des Mangels liegt in der Funktion der Linie 209 vorwiegend als Schul- und Kindergartenlinie, bei der die Erschließungsfunktion wichtiger ist als die, eine schnelle Verbindung zu schaffen. Dennoch bedeutet dies für die beiden Orte einen Mangel, der aufgrund der Ortsgrößen nicht vorrangig ist, aber aus dem längerfristig ein Handlungsbedarf erwächst.

von Bezirk	nach Bezirk	Relations- kategorie	Pkw Fahr-zeit [min]	ÖPNV Beförde- rungs- zeit [min]	Ver- hältnis Soll (Max)	Ver- hältnis Ist
Züsch	Hermeskeil	Verflechtung	6	21	1:2,5	1:3,5
Neuhütten	Hermeskeil	Verflechtung	7	22	1:2,5	1:3,1

(Mangel jeweils für Hin- und Rückfahrten)

Tabelle 3: Als Schwachstellen bewertete Fahrzeitdifferenzen ÖPNV – MIV

2.6 Anschlusssicherung

Bahnhof Saarburg

Als wichtigster Umsteigepunkt im Kreis wurde der Bahnhof Saarburg überprüft. Als Umsteigehaltestellen sind hierbei neben dem Bahnhof insbesondere die Bushaltestellen Güterstraße und Brückenstraße zu beachten zwischen denen Umsteigevorgänge stattfinden.

Grundsätzlich bestehen Umsteigerpotenziale zwischen der Bahn (2-3 Abfahrten pro Stunde und Richtung) und folgenden Linien:

- ▶ 241 (Nittel – Mannebach)
- ▶ 242/243 (Richtung Wincheringen)
- ▶ 206 (Irsch – Niederzerf)
- ▶ 203/205 (Trassem)
- ▶ 157 (Luxemburg)

Die Analyse ergibt folgende Ergebnisse:

Teilweise bestehen Abstimmungen zwischen den Bussen und der Bahn, jedoch nicht durchgängig. Abgestimmt sind insbesondere einzelne Schülerfahrten sowie konsequent die Linie 157 nach Luxemburg. Aufgrund der Fahrplanbindungen an Schulzeiten oder durch andere Anschlussbindungen sind Abstimmungen auf die Bahn nur teilweise möglich.

Die unterschiedlichen Namen der Bushaltestellen am Bahnhof Saarburg erlauben nur bei genauer Ortskenntnis eine Information über Anschlussmöglichkeiten z.B. aus dem Fahrplan (in der elektronischen Fahrplanauskunft der Bahn sind die Haltestellen jedoch als Umsteigehaltestellen ausgewiesen).

2.7 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Eine differenzierte Bedienung im Kreis ist dahingehend vorhanden, dass die stärkeren Nachfrageströme gebündelt entlang der Achsen Trier – Saarburg – Saarbrücken, Trier – Wittlich – Koblenz, Trier – Bitburg – Köln und Trier – Luxemburg im Schienenverkehr bedient werden.

Daneben führen RegioLinien nach Hermeskeil - Türkismühle und nach Bitburg – Prüm.

Eine weitere Differenzierung aufgrund der Bündelung großer Nachfrageströme vom Bus hin zu Schnellverkehren auf Schiene und Straße erscheint vor dem Hintergrund der Nachfragepotenziale über die bestehenden Verkehre hinaus nicht notwendig. Die Pendlerzahlen weisen darauf hin, dass die wichtigsten Nachfrageströme innerhalb des Kreises bzw. nach Trier und Luxemburg verlaufen. Insbesondere 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 des Zweckverbandes SPNV Nord maßgeblich.

Im Kreis Trier-Saarburg bestehen trotz vorhandener Räume und Zeiten schwacher Nachfrage derzeit kaum Angebote alternativer Betriebsweisen. Die Stadtwerke Trier betreiben in verkehrsschwachen Zeiten Anrufsammeltaxis.

Im Juli 2005 wurde auf die Dauer von 4 Jahren bis zum 31.08.2009 die Linie Landal-Green-Park nach Saarburg in Form eines Rufbusses von dem Landesbetrieb für Straßen und Verkehr genehmigt. Die Linie wird von der MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft, Saarburg, betrieben.

Weitere Einsatzmöglichkeiten wären denkbar als Ergänzung in Zeiten ohne Buslinienbedienung:

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

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

3 Maßnahmenentwicklung und Bewertung

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

3.1 Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen

3.1.1 Maßnahmen zur Behebung relationsbezogener Mängel

Irsch – Saarburg

Irsch bietet mit ca. 1.500 Einwohnern Potenziale für den ÖPNV, insbesondere durch seine Nähe zu Saarburg, die eine gebündelte Nachfrage durch Schüler, Berufspendler, Einkaufs- und Freizeitverkehre zum Mittelzentrum sicherstellt. Die Mängel in der Fahrtenhäufigkeit lassen sich durch Öffnung bereits durchgeführter Fahrten beheben (Leerfahrten oder Schülerfahrten), die dann auch in den Fahrplan aufzunehmen sind. Zwischen ca. 9.45 und 14.00 Uhr besteht keine Fahrtmöglichkeit von Irsch nach Saarburg, wobei dies insbesondere zwischen 12.00 und 14.00 Uhr als Mangel zu betrachten ist, um vor allem Einkaufs- und Freizeitfahrten in das Mittelzentrum zu ermöglichen. Hier soll eine Fahrt eingerichtet werden bzw. eine bereits bestehende Leerfahrt der Linie 206 geöffnet und in den Fahrplan aufgenommen werden.

Zwischen 8.30 und 12.00 besteht als weiterer Mangel keine Rückfahrtmöglichkeit nach Irsch z.B. nach Einkauf oder Arztbesuch (vor 12.00 Uhr besteht von Saarburg nach Irsch überhaupt kein Fahrtenangebot). Auch hier sollte eine Fahrt angeboten werden, ggf. durch Öffnung einer Schülerfahrt.

Bei Öffnung vorhandener Fahrten (Linie 206) entstehen keine zusätzlichen laufenden Kosten. Verkehrlich ist mit dieser Maßnahme eine Erfüllung der Mindestanforderungen gewährleistet. Der Maßnahme wird aufgrund der nur einzelnen fehlenden Fahrten die Priorität 2 zugeordnet. Im ersten Nahverkehrsplan wurde bereits ein Stundentakt auf der Strecke beschlossen. (NVP, 1998, S.80)

Konz-Könen - Konz

Entlang der Strecke Tawern – Könen – Konz besteht in Richtung Konz zwischen 08.20 und 14.15 Uhr keine Fahrtmöglichkeit. Mit Könen (ca. 2.200 EW) und Tawern (ca. 2.300 EW) weist der ÖPNV entlang der Strecke auch jenseits der Schülerverkehre Potenziale auf. Zwischen 8.30 Uhr und 12.00 Uhr sollte für den Versorgungs-

verkehr eine Fahrtmöglichkeit bestehen. Als Maßnahme ist daher eine zusätzliche Fahrt entlang der Linie 203 zwischen Tawern und Konz einzurichten (optimal wäre eine Fahrt zwischen ca. 8.30 und 11.00 Uhr).

Bei ca. 10 täglichen Fahrgästen für diese Fahrt ist überschläglich unter Berücksichtigung des zusätzlichen Aufwandes für die Anfahrt nach Tawern mit Kosten (abzüglich der Erlöswirkung) von ca. 7.600 € pro Jahr zu rechnen.

Alternativ kann vom Verkehrsunternehmen geprüft werden, in wie weit eine sinnvolle Verlegung bereits vorhandener Fahrten zur Behebung des Mangels erfolgen kann. Dabei ist aber die Einhaltung des Anforderungsprofils sicherzustellen sowie die vorhandene Nachfrage der heutigen Fahrt zu berücksichtigen. Die Maßnahme hat die Priorität 2. Im ersten Nahverkehrsplan wurde bereits ein Stundentakt auf der Strecke beschlossen. (NVP, 1998, S.79)

Züsch/Neuhütten – Hermeskeil / Industriegebiet Hermeskeil Grafenwald

Auf der Linie 209 ist die Fahrzeit für Fahrgäste aus Züsch und Neuhütten (zusammen etwa 1.700 Einwohner) nach Hermeskeil heute bei den meisten Fahrten zu lang. Der Umweg vieler Fahrten über Thiergarten / Abtei bedeutet eine mehr als dreifache Fahrzeit gegenüber dem Pkw.

Die direkte Fahrt über die Züscher Straße würde die kürzeste Fahrzeit gewährleisten. Um jedoch das ggf. expandierende Industriegebiet Grafenwald (vgl. Prüfauftrag, Kapitel 3.2) gleichzeitig besser anzubinden, wird empfohlen, 4 zusätzliche Fahrten pro Tag und Richtung über Damflos / Grafenwald einzurichten.

Die Fahrzeit beträgt zwischen Neuhütten-Grabenstraße und Hermeskeil – Donatusplatz ca. 23 Minuten. Aufgrund der derzeitigen Nachrangigkeit einer zusätzlichen Bedienung des Industriegebietes wird die Maßnahme der Priorität 2 zugeordnet.

Bei ca. 85 zusätzlichen Kilometern pro Tag würden bei angenommenen ca. 5 –10 Fahrgästen pro zusätzlicher Fahrt und der damit verbundenen Erlöse Kosten von knapp 50.000 € entstehen.

3.1.2 Maßnahmen zur Anschlusssicherung

Am Bahnhof Saarburg sind die Fahrpläne der Busverkehre teilweise auf die Bahn abgestimmt. Bei Fahrplanänderungen sollen jeweils Abstimmungen getroffen werden, so weit vorrangige andere Fahrplanbindungen der Linien (z.B. Schulzeiten) es zulassen.

Eine deutliche Kennzeichnung der Haltestellen als Umsteigehaltestellen (unter Benennung des Bahnhofs) ist sowohl an den Haltestellen selbst als auch im Fahrplan durchzuführen.

3.2 Untersuchung zu weiteren Maßnahmen (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.

Industriepark Region Trier (Föhren/Hetzerath)

Das Konversionsgelände auf dem ehemaligen Militärflugplatz beherbergt bereits über 60 Firmen mit über 1.000 Beschäftigten und ist insgesamt für eine Entwicklung auf bis zu 3.500 Beschäftigte hin ausgelegt. Die reale Entwicklung bleibt abzuwarten, die ÖPNV-Bedienung soll sich jedoch anpassen. Sinnvoll ist dabei insbesondere die Anbindung an die Schienenstrecke. Zu den Bahnhöfen Föhren oder Hetzerath in ca. 1,5 bis 2,5 km Entfernung (Luftlinie) besteht derzeit aus dem Industriepark keine ÖPNV-Anbindung.

Die Buslinie 212 erschließt heute das Gebiet mit 3-4 Fahrten pro Tag.

Derzeit werden durch den VRT und die Kreisverwaltung Untersuchungen bei den Betrieben durchgeführt, im Zuge derer die Herkunftsorte der Beschäftigten und die Verkehrsmittelwahl ermittelt und die Nachfragepotenziale festgestellt werden. Die Ergebnisse werden ggf. zu einer Definition von notwendigen ÖPNV-Angeboten führen. Dieses Verfahren wird im NVP auch für die anderen größeren Industrie- und Gewerbegebiete im Verbundgebiet empfohlen.

Bahnhof Schweich:

Ausgangspunkt für den Prüfauftrag ist die wachsende Schülerzahl im Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium, die sich voraussichtlich durch die sich allmählich auffüllenden oberen Jahrgangsstufen von derzeit ca. 230 Schülern und Schülerinnen in einigen Jahren auf bis ca. 550 erhöhen wird. Dadurch entsteht ein wachsender Bedarf nach Schülerfahrten zum etwa 2 km entfernten Bahnhof.

Für die Schülerfahrten sowie insgesamt für die Bedienung des Bahnhofs durch den Busverkehr in Schweich ist das Bahnhofsgelände entsprechend als Verknüpfungspunkt auszubauen sowie die Zufahrt zu gewährleisten.

Im derzeitigen Zustand sind folgende Mängel festzustellen:

- ▶ Die Zufahrt zum Bahnhof ist nicht möglich, da die Zufahrtsstraße entlang der Bahnstrecke in einem sehr schlechten baulichen Zustand ist.
- ▶ Am Bahnhof besteht für Standardlinienbusse keine Wendemöglichkeit

- ▶ Der heutige Halt an der Bahnhofstraße (Am Bahnhof) bedeutet für die Fahrgäste einen Weg von ca. 250 m, zudem müssen die Fahrgäste teilweise die Straße queren.
- ▶ Bei über 2000 täglichen Pendlerfahrten zwischen Trier und Schweich besteht bei guter Erreichbarkeit des Bahnhofs trotz der direkten Buslinie nach Trier ein über den Schülerverkehr hinaus gehendes Potenzial für die Bahn. Weitere Pendlerbeziehungen bestehen auch nach Wittlich, Saarburg und Konz.

Daher wird als Maßnahme mit Priorität 1 der Ausbau des Bahnhofsbereiches wie folgt definiert:

- ▶ Einrichtung einer Bushaltestelle am Bahnhof
- ▶ Einrichtung von Pkw-Stellplätzen
- ▶ Zuwegung zum Bahnhof über „Schwarzer Weg“ und „Am Bahnhof“ (Anfahrt des Bahnhofs ohne Wenden)

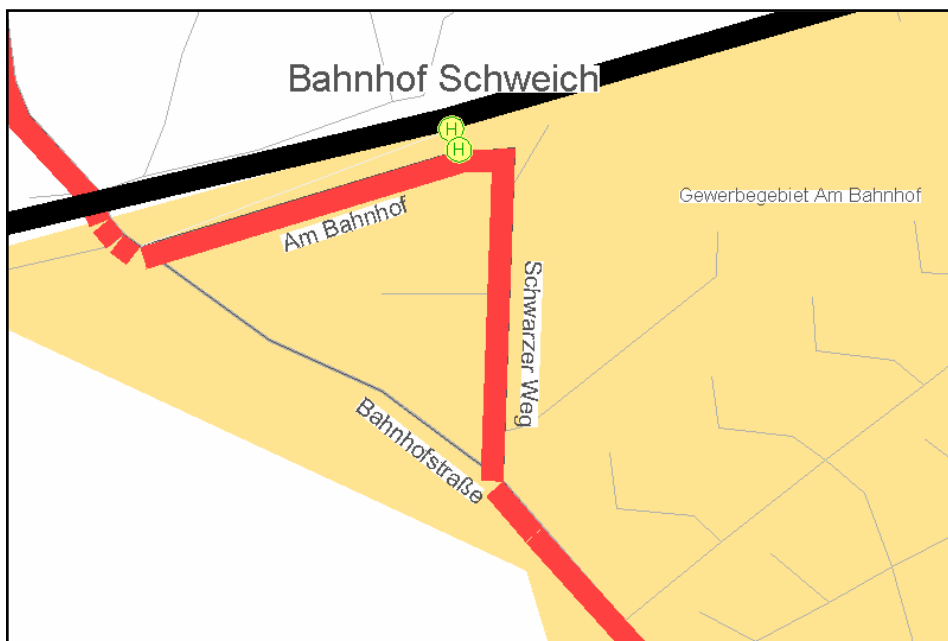


Abbildung 1: Zuwegung Haltestelle am Bahnhof Schweich

Waldrach – Anbindung an neuen Sitz der Verbandsgemeinde

Der Verwaltungssitz der Verbandsgemeinde Ruwer zieht aus dem Stadtteil Trier Ruwer nach Waldrach um. Die Verbandsgemeinde regt daher die zusätzliche Anbindung der Orte im südlichen Teil der Verbandsgemeinde (Raum Korlingen / Gusterath / Pluwig) an, die übrigen Orte sind bereits ausreichend mit Waldrach verbunden.

Bisher war der Verwaltungssitz in Ruwer mit den beiden Ästen der Linie 30 für Besucher und Beschäftigte gut zu erreichen. Zukünftig würde für die Orte im südlichen Teil die Busverbindung mit der Linie 30 über Trier unverhältnismäßig lange

dauern (Beispiel Gusterath ca. 60 min Bus / ca. 12 min. Pkw). Es besteht nur eine Direktfahrt täglich im Schülerverkehr.

Prüfung einer Direktverbindung

Um die Auswirkungen einer regelmäßigen Busbedienung zwischen dem Raum Korlingen – Gusterath – Pluwig abschätzen zu können, wurde für die Prüfung als Planfall folgende Busbedienung zu Grunde gelegt (ggf. als Teil der bestehenden Linie 34):

- ▶ Vier Fahrten pro Tag und Richtung zwischen Gusterath und Waldrach (Fahrzeit ca. 20 min). Die Begrenzung auf diesen Fahrweg ist wie folgt zu begründen:
 - ▶ Mit der Bedienung dieser Fahrtstrecke wird das günstigste Verhältnis zwischen erschlossenen Einwohnern und finanziellem Aufwand erreicht. Eine längere Linienführung würde erhebliche Mehrleistung bedeuten, für die nur noch vergleichsweise wenige Einwohner erschlossen würden.
 - ▶ Gusterath kann direkt bedient werden, der Bus fährt nicht am Ort vorbei, wie es bei einer darüber hinausgehenden Fahrtstrecke die Folge wäre.
 - ▶ Die übrigen Orte können Waldrach über einen Umstieg in die neue Linie erreichen.

Potenziale:

Um eine Abschätzung der potenziellen ÖPNV-Nachfrage durchzuführen, wurden die vorliegenden Berufspendlerzahlen geprüft sowie die Versorgungsfunktionen, die Waldrach für die Orte wahrnimmt.

- ▶ Berufspendler:
 - ▶ Heute besteht keine relevante Nachfrage bei Berufspendlern nach Waldrach (insgesamt nur ca. 60 Einpendler aus über 20 verschiedenen Orten, die meisten aus Trier, keine Pendler aus dem südlichen Gebiet der Verbandsgemeinde). Dies wird sich auch durch die Beschäftigten bei der Verbandsgemeinde nicht wesentlich ändern.
 - ▶ Die Orte im südlichen Gebiet der Verbandsgemeinde sind auf Trier ausgerichtet (insgesamt über 2.700 Auspendler nach Trier).

- ▶ **Versorgungsverkehr:**
 - ▶ Die Versorgung für den täglichen Bedarf (auch Arztbesuch) ist in Gusterath und Pluwig möglich. Ansonsten bietet Tarforst umfassende Einkaufsmöglichkeiten.
 - ▶ Nachfrage zu den Dienstleistungen der Verbandsgemeinde:
 - ▶ Die nur sporadische Inanspruchnahme der Dienstleistungen durch die Einwohner lässt bezogen auf den Gesamttraum nur eine geringe tägliche Verkehrsnachfrage erwarten.

Insgesamt sind nur sehr geringe Potenziale für den ÖPNV im Raum Korlingen / Gusterath / Pluwig zu erwarten.

Wirkungen:

Unter Berücksichtigung niedriger Erlöswirkungen durch Fahrgastfahrten entstehen im Saldo für die vier Fahrten pro Tag und Richtung Kosten von etwa 50.000 € pro Jahr einschließlich eines zusätzlichen Fahrzeuges für Fahrten in der Hauptverkehrszeit.

Empfehlung:

Eine Direktverbindung mit mehreren täglichen Fahrten ist aufgrund der hohen Kosten nicht zu empfehlen. Eine Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen Waldrach und dem Raum Korlingen/Gusterath/Pluwig ist folglich in Priorität 3 einzustufen.

Maßnahmen der Verbandsgemeinde selbst zur verbesserten Anbindung des Gemeindegebietes an den Verwaltungssitz z.B. durch nachfrageorientierte alternative Bedienungsformen mit gemeindeeigenen Fahrzeugen sind denkbar.

Untersuchung von weiteren Industrie- und Gewerbegebieten

Zur Untersuchung des ÖPNV-Bedarfs vorhandener Industrie- und Gewerbegebiete wurde versucht, über die zuständigen Verwaltungen (z.B. Wirtschaftsförderungsgesellschaft Trierer Tal oder Verbandsgemeinden) Informationen zu Beschäftigtenzahlen, derzeitigen ÖPNV-Bedarf aus Sicht der Betriebe und die zukünftige Entwicklung der Gebiete zu ermitteln. Für alle drei Gebiete ergab sich, dass eine Expansion angestrebt wird, aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Situation für die Laufzeit des Nahverkehrsplans aber nicht absehbar ist.

Trierweiler/Sirzenich

Potenziale

Nach Angaben der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Trierer Tal hat das Gebiet insgesamt ca. 1200 Beschäftigte, was sich in den nächsten Jahren voraussichtlich nur geringfügig ändern wird. Erste Abschätzungen gehen von einem Zuwachs von max. 40 Beschäftigten pro Jahr aus.

ÖPNV-Angebot:

Das Gebiet wird vorwiegend durch die Linie 221 bedient, die stündlich (getaktet) zwischen Trier und Trierweiler (Udelfangen) verkehrt.

Handlungsbedarf:

Aufgrund der heute bereits guten Bedienung und der kaum expandierenden Nachfrage besteht derzeit kein Handlungsbedarf. Bei innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans absehbarer Expansion durch die Ansiedlung beschäftigungsintensiver Betriebe wird eine Prüfung der Nachfrageströme und ggf. die Schaffung eines zielgerichteten Angebotes empfohlen (Priorität 3).

Gewerbegebiet Granahöhe

Potenziale

Nach Angaben der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Trierer Tal hat das Gebiet insgesamt nur 127 Beschäftigte mit einem erwarteten Zuwachs für die nächsten Jahre von etwa 5-10 Beschäftigten pro Jahr.

ÖPNV-Angebot:

Nach Einstellung der Linie 224 (Verbindung nach Luxemburg) zum 30.09.2004 besteht heute kein ÖPNV-Angebot mehr.

Handlungsbedarf:

Aufgrund der sehr geringen Nachfrage, die für den ÖPNV kein Potenzial erwarten lässt, besteht derzeit kein Handlungsbedarf. Bei innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans absehbarer Expansion durch die Ansiedlung beschäftigungsintensiver Betriebe, wird eine Prüfung der Nachfrageströme und ggf. die Schaffung eines zielgerichteten Angebotes empfohlen (Priorität 3).

Gewerbegebiet Konz-Könen

Potenziale

Nach Angaben der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Trierer Tal hat das Gebiet ca. 1.100 Beschäftigte mit einem erwarteten Zuwachs für die nächsten Jahre von etwa 40 Beschäftigten pro Jahr.

ÖPNV-Angebot:

Die Linie 203 (Trier – Konz – Saarburg – Orscholz) verkehrt mit 11-12 Fahrten pro Tag und Richtung, allerdings finden die meisten Fahrten nur an Schultagen statt.

Handlungsbedarf:

Aufgrund der Nachfrage ist eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots nicht notwendig, allerdings sollte geprüft werden, ob für Pendler auch an Ferientagen Bedarf nach der Bedienung besteht und das Angebot entsprechend abgestimmt werden soll. Bei innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans absehbarer Expansion durch die Ansiedlung beschäftigungsintensiver Betriebe wird eine Prüfung der Nachfrageströme und ggf. die Schaffung eines zielgerichteten Angebotes empfohlen (Priorität 3).

Industriegebiet Grafenwald (Hermeskeil)

Potenziale

Eine Nachfrage durch die Verbandsgemeinde ergab, dass die derzeit ansässigen Betriebe keinen Bedarf an zusätzlichem ÖPNV-Angebot sehen (Firmen Pferd, Pax und Aubi). Hermeskeil hat insgesamt ca. 1800 Einspendler und 640 Binnenpendler, der wichtigste Arbeitsstandort ist das Industriegebiet Grafenwald.

ÖPNV-Angebot:

Die Linie 209 verbindet das Gebiet mit einigen Fahrten (ca. 3-4 pro Richtung) mit Hermeskeil und Damflos.

Handlungsbedarf:

Die Nachfragestruktur der Pendler lässt aufgrund der heterogenen Herkunftsorte und unterschiedlichen Arbeitszeiten nur geringes ÖPNV-Potenzial erwarten. Die Einrichtung zusätzlicher Linienfahrten wird nicht empfohlen, jedoch ist eine Verbesserung des Angebots in Verbindung mit zusätzlichen direkteren Fahrten zwischen Züsch/Neuhütten und Hermeskeil über das Industriegebiet zu erreichen. Diese Maßnahme wird in Kapitel 3.1.1 beschrieben und bewertet (Priorität 2).

ÖPNV-Anbindung des Flughafens Frankfurt-Hahn an den VRT

ÖPNV-Angebot zum Flughafen Hahn

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

- ▶ Bernkastel-Kues – Flughafen Frankfurt Hahn: 2-3 Fahrten je Tag und Richtung (nach Anmeldung)
- ▶ Traben-Trarbach – Flughafen Frankfurt Hahn: 2 Fahrten je Tag und Richtung (nach Anmeldung)
- ▶ Trier - Flughafen Frankfurt Hahn: 6 Fahrten je Tag und Richtung

Diese Fahrten werden mit eigener Tarifstruktur angeboten.

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

Der Flughafen Frankfurt-Hahn stellt durch die Ansiedlung von über 100 Betrieben eine Konzentration von Arbeitsplätzen dar, die voraussichtlich weiter expandiert. Nach Presseinformationen der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH auf der Homepage des Flughafens sind derzeit ca. 2.200 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 überschläglich aus den der PTV vorliegenden Pendlerzahlen der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte aus dem Jahre 2002 abgeleitet werden.

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

- ▶ Morbach: ca. 260 Pendler
- ▶ Traben-Trarbach ca. 160 Pendler
- ▶ Wittlich, Lötzbeuren und Kleinich: je ca. 90 Pendler
- ▶ Bernkastel-Kues: ca. 40 Pendler
- ▶ übrige Gemeinden: Rest

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

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

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

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

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

3.3 Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen

In der folgenden Tabelle werden die Maßnahmen der Priorität 1 und 2 noch einmal zusammenfassend dargestellt. Alle Linien des VRT-Raumes sind mit den geplanten Änderungen in den Anlagen 17, 18 und 19 des Anhangs aufgelistet.

Gebiet / Relation	Maßnahme	Priorität	Kosten pro Jahr	Zuwachs Fahrgastfahrten / Tag
Schweich	Zuwegung Bahnhof (Linie 230)	1	Infrastrukturkosten - Abschätzung im NVP nicht möglich	Abschätzung im NVP nicht möglich
Industriepark Region Trier	ein eventueller Bedarf für Maßnahmen wird außerhalb des Nahverkehrsplans geprüft	Untersuchung außerhalb des NVP		

Tabelle 4: Maßnahmen der Priorität 1 (vorrangiger Handlungsbedarf)

Gebiet / Relation	Maßnahme	Priorität	Kosten pro Jahr	Zuwachs Fahrgastfahrten / Tag (Abschätzung)
Irsch – Saarburg	Zusätzliches Fahrtenangebot (Linie 206)	2	Bei Öffnung vorhandener Fahrten keine zusätzlichen Kosten	ca. 10
Konz-Könen – Konz	Zusätzliches Fahrtenangebot (Linie 203)	2	ca. 7.600 €	ca. 10
Züsch/Neuhütten – Hermeskeil / Industriegebiet Grafenwald	Zusätzliche Fahrten Züsch/Neuhütten – Grafenwald – Hermeskeil (Linie 209)	2	ca. 48.000 €	ca. 30
Summe			ca. 55.600 €	ca. 50

Tabelle 5: Maßnahmen der Priorität 2 (nachrangiger Handlungsbedarf)

4 Umsetzungsprogramm und Finanzierung

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

Aufgrund der Prioritätsstufe 2 für alle vorgeschlagenen Maßnahmen, besteht nur ein nachrangiger Handlungsbedarf. Daher müssen die Maßnahmen nicht vorrangig, d.h. innerhalb des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Bei Umsetzung der Maßnahmen ist vom beauftragten Unternehmen zu prüfen, in wie weit sie bei Mehrkosten von ca. 55.000 € pro Jahr eigenwirtschaftlich durchführbar sind. Sollte dies nicht möglich sein, sind sie vom Aufgabenträger zu bestellen und als gemeinwirtschaftliche Verkehre zu bezuschussen.

Ggf. vordringlicher können Maßnahmen zur Erschließung des Industrieparks Region Trier (Föhren/Hetzerath) werden, in Abhängigkeit von den Untersuchungen zu den Nachfragepotenzialen. Auch hier ist die Finanzierung entsprechend sicherzustellen, wenn die Verkehre nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können.

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