

Nahverkehrsplan  
Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

# Teil D1: Nahverkehrsplan für die Stadt Idar-Oberstein Fortschreibung 2014

Beschlossen durch den Rat der Stadt Idar-Oberstein am 17. Dezember 2014



Auftraggeber:

Stadt Idar-Oberstein  
Georg-Maus-Straße 1  
55743 Idar-Oberstein

Bearbeitet von:

PTV  
Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

**ZRNN**  
Zweckverband Rhein-Nahe  
Nahverkehrsverbund KÖR

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Idar-Oberstein
Auftraggeber	Stadt Idar-Oberstein
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum:	03.02.2014
zuletzt gespeichert:	19.06.2015 von PTV
Speicherort:	01_D1_NVP2013_Stadt_IO_07.docx

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Idar-Oberstein ....</b>	<b>6</b>
2.1	Einwohnerentwicklung .....	6
2.2	ÖPNV-Nachfrageströme .....	7
2.3	ÖPNV-Angebot Stand 2012 .....	7
2.4	Neubaugebiete .....	8
<b>3</b>	<b>Qualitätsstandards Fahrzeuge .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Nahverkehrsplan 2009 .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Ergebnisse der Schwachstellenanalyse .....</b>	<b>9</b>
5.1	Erschließungsmängel .....	10
5.2	Relationsbezogene Mängel .....	11
5.3	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride) .....	12
<b>6</b>	<b>Maßnahmendefinition .....</b>	<b>12</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohner in den Stadtteilen von Idar-Oberstein (Stand 12/2013)	6
Tabelle 2:	Erschließungsradien in der Stadt Idar-Oberstein	10

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Idar-Oberstein	8
Abbildung 2:	Erschließungsradien in der Stadt Idar-Oberstein	11

# 1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige Nahverkehrsplan der Stadt Idar-Oberstein besteht aus Teil A und D1. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan des RNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil D1 unverzichtbar. Ergänzt wird dies durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Birkenfeld (Teil D).

Im Gemeinsamen Nahverkehrsplan des RNN (Teil A) wird im Kapitel 1 die Bearbeitungsstruktur der Nahverkehrspläne im RNN dargestellt. Der vorliegende Nahverkehrsplan der Stadt Idar-Oberstein ist demzufolge nur der Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans, der die Festlegungen, Analyseergebnisse und Maßnahmen im Binnenverkehr der Stadt berührt.

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises Birkenfeld. Im vorliegenden Teil D1 werden nur diejenigen Größen genannt, die für die Stadt Idar-Oberstein spezifisch sind.

Das **Anforderungsprofil** für den ÖPNV soll für den gesamten RNN einheitlich sein. Die Mindestanforderungen an die Qualität des ÖPNV sind daher in Teil A dargelegt. Die Stadt Idar-Oberstein hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt.

In der **Schwachstellenanalyse** wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards erfüllt werden. Die festgestellten Schwachstellen werden hier dargelegt, soweit sie den Stadtverkehr Idar-Oberstein betreffen. Sie dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

Die **Maßnahmen** werden definiert und 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 im Einzelfall eine Nachfrageprognose in Anlehnung an das Verfahren durchgeführt, das für die "Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs" vorgeschrieben und an empirischen Untersuchungen geeicht ist.

## 2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Idar-Oberstein

Ein Großteil der statistischen Daten zu Idar-Oberstein ist im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Teil A und im Teil C bereits dargestellt. Hier werden einige Auswertungen ergänzt.

### 2.1 Einwohnerentwicklung

In Tabelle 1 sind die Einwohnerzahlen der Stadt Idar-Oberstein dargestellt, differenziert nach den einzelnen Stadtteilen. Der abnehmende Trend der Einwohnerzahlen um fast fünf Prozent im Zeitraum von 1996 bis 2006 setzte sich auch zwischen 2006 und 2013 weiter fort. Im Mittel betrug dieser nun rund sieben Prozent, wobei mittlerweile alle Stadtteile eine negative Entwicklung aufweisen, einzige Ausnahme stellt der Stadtteil Regulshausen mit einer konstanten Einwohnerentwicklung dar. Die Entwicklung in der Altstadt verlief mit einer Abnahme von über acht Prozent überdurchschnittlich stark, während die übrigen Stadtteile im Mittel nur eine Abnahme von rund fünf Prozent aufweisen. Die höchsten absoluten Verluste erlitten die Altstadtteile Oberstein, Idar und Algenrodt.

Stadtteil	Einwohner 12/1996	Einwohner 12/2006	Veränderung ge- genüber 1996	Einwohner 12/2013	Veränderung ge- genüber 2006
Oberstein	9.845	8.552	-1.293 (-13,1%)	7.750	-802 (-9,4%)
Idar	8.889	8.366	-523 (-5,9%)	7.890	-476 (-5,7%)
Tiefenstein	2.602	2.621	+19 (+0,7%)	2.513	-108 (-4,1%)
Algenrodt	2.413	2.311	-102 (-4,2%)	1.828	-483 (-20,9%)
<b>Summe Altstadt</b>	<b>23.749</b>	<b>21.850</b>	<b>-1.899 (-8,0%)</b>	<b>19.981</b>	<b>-1.869 (-8,6%)</b>
Enzweiler	802	722	-80 (-10,0%)	663	-59 (-8,2%)
Georg-Weierbach	676	706	+30 (+4,4%)	629	-77 (-10,9%)
Göttschied	2.908	3.005	+97 (+3,3%)	2.924	-81 (-2,7%)
Hammerstein	621	567	-54 (-8,7%)	523	-44 (-7,8%)
Kirchenbollenbach	929	906	-23 (-2,5%)	807	-99 (-10,9%)
Mittelbollenbach	1.318	1.178	-140 (-10,6%)	1.093	-85 (-7,2%)
Nahbollenbach	1.952	1.985	+33 (+1,7%)	1.937	-48 (-2,4%)
Regulshausen	582	875	+293 (+50,3%)	877	2 (+0,2%)
Weierbach	2.579	2.648	+69 (+2,7%)	2.550	-98 (-3,7%)
<b>Summe Stadtteile</b>	<b>12.367</b>	<b>12.592</b>	<b>+225 (+1,8%)</b>	<b>12.003</b>	<b>-589 (-4,7%)</b>
<b>Gesamt</b>	<b>36.116</b>	<b>34.442</b>	<b>-1.674 (-4,6%)</b>	<b>31.984</b>	<b>-2.458 (-7,1%)</b>

Tabelle 1: Einwohner in den Stadtteilen von Idar-Oberstein (Stand 12/2013)

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes wird für die Stadt Idar-Oberstein im Zeitraum von 2010 bis 2020 von einem Rückgang der Bevölkerung um ca. acht Prozent ausgegangen. Für den Zeitraum von 2020 bis 2030 wird ebenfalls ein Rückgang in der gleichen Größenordnung prognostiziert. Die Einwohnerentwicklung für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans ist vor allem hinsichtlich der Erschließung neuer Wohngebiete zu beachten, da sie in den einzelnen Stadtteilen unterschiedlich verlaufen kann.

## 2.2 ÖPNV-Nachfrageströme

Im Nahverkehrsplan für den RNN und den Landkreis Birkenfeld, der im Februar 2009 beschlossen wurde, wurden Nachfragezahlen aus der Verbunderhebung 2003 zu Grunde gelegt. Inzwischen wurde keine weitere Verbunderhebung durchgeführt. Im Einzelfall wird daher, wo es vertretbar erscheint, wieder auf die Daten von 2003 zurückgegriffen.

Die stärksten Ströme zeigen sich 2003 zwischen Idar und Oberstein. Starke Ströme bestehen auch zwischen Algenrodt und Idar sowie zwischen Göttschied und Oberstein. Ströme zwischen 300 und 400 täglichen Fahrgästen zeigen sich noch zwischen Nahbollenbach und Oberstein sowie zwischen Tiefenstein und Idar. Das Fahrgastaufkommen zu den übrigen Stadtteilen ist mit unter 300 täglichen Fahrten gering.

Durch die Erhebung aktueller Fahrgastdaten könnte in zukünftigen Planungen und Analysen auch auf Themen wie die Auswirkungen des demographischen Wandels detailliert eingegangen werden.

## 2.3 ÖPNV-Angebot Stand 2012

In Idar-Oberstein wird im Stadtgebiet ein 30-Minuten-Grundtakt angeboten. In Idar am Alexanderplatz und in Oberstein am Bahnhof sind Rendezvous-Punkte eingerichtet, an denen sich die Busse alle 30 Minuten treffen. Auf der Achse zwischen Idar und Oberstein sind die Linien 301 und 302 zu einem 30min-Takt verdichtet, der durch Fahrten anderer Linien ergänzt wird, so dass die Stadtteile mit 3-4 Fahrten auf unterschiedlichen Linienwegen je Stunde verbunden werden. Dies wird für die Bedeutung und Größe der Stadt als ein angemessenes Angebot erachtet.

Jeweils die erste Fahrt an Sonn- und Feiertagen der Linien 301, 302, 303, 305 und 306 wird mit einem Anruf-Sammel-Taxi angeboten. Die Fahrten der Linie 307 Idar-Oberstein – Vollmersbachtal – Regulshausen werden außerhalb der Hauptverkehrszeiten mit einem Anruf-Sammel-Taxi bedient. Zwischen Regulshausen und den beiden Zentren Idar und Oberstein besteht keine Direktverbindung im Linienverkehr. Sie wurde bereits getestet und mangels Nachfrage wieder eingestellt. Die Linie 309RT bietet abends im Anschluss an den Linienbetrieb Fahrten mit dem Anruf-Sammel-Taxi von allen Haltestellen in Idar-Oberstein an.

Das Stadtbusnetz ist übersichtlich und leicht verständlich und wird durch das Regionalbusnetz ergänzt, das auch die nicht an den Stadtbus angeschlossenen Stadtteile Weierbach, Georg-Weierbach, Nahbollenbach, Mittelbollenbach und Kirchenbollenbach an Oberstein anbindet.

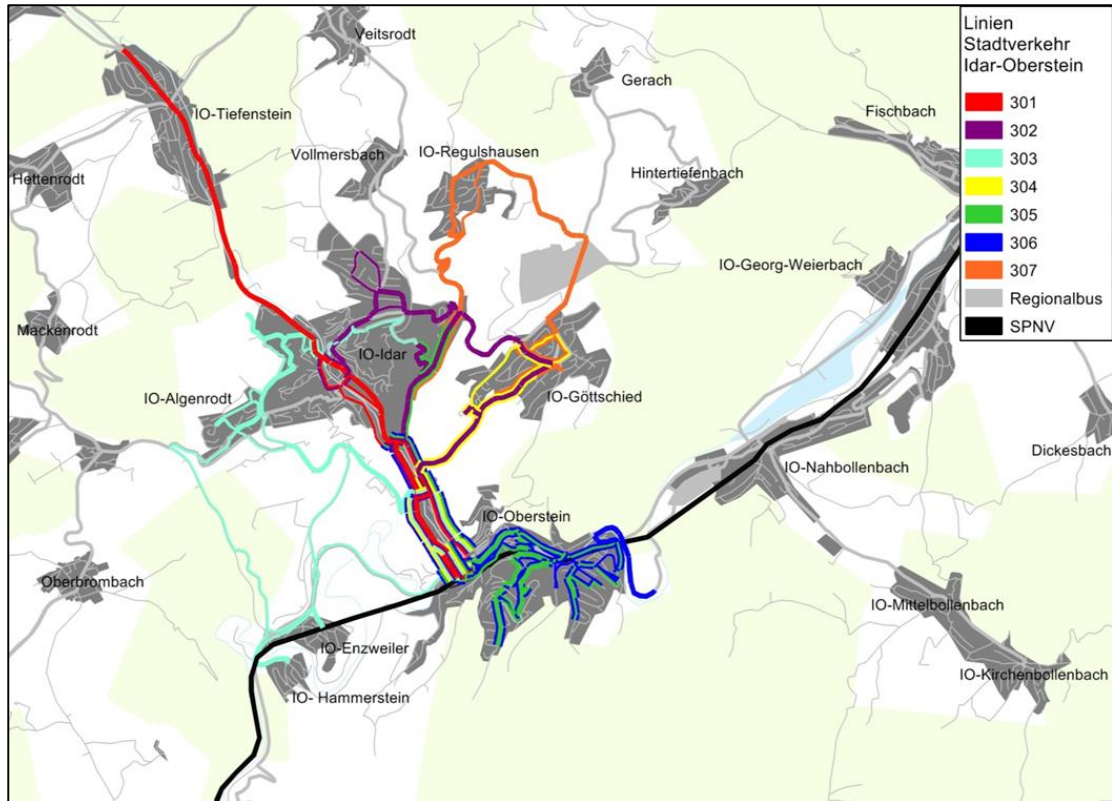


Abbildung 1: ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Idar-Oberstein

## 2.4 Neubaugelbiete

Um die Entwicklung über die demographische Gesamtentwicklung (siehe Teil A) hinaus zu berücksichtigen, wurden alle geplanten Neubaugelbiete (Wohngelbiete) und Gewerbegebiete zusammengestellt. Hier können Gebiete in bislang nicht mit dem ÖPNV erschlossenen Bereichen entstehen, die in der ÖPNV-Planung der nächsten Jahre berücksichtigt werden sollen.

Für die Stadt Idar-Oberstein wurden keine Gebiete mit einer entsprechenden Entwicklung gemeldet.



### 3 Qualitätsstandards Fahrzeuge

Die Qualitätsstandards für die eingesetzten Fahrzeuge werden im gemeinsamen Nahverkehrsplan des RNN Teil A definiert. Darüber hinaus wird für die Stadt Idar-Oberstein der ausschließliche Einsatz von niederflurigen Fahrzeugen festgelegt.

Betreiber des ÖPNV / SPNV im Stadtverkehr Idar-Oberstein müssen ausgerüstet und in der Lage sein, Echtzeitdaten bi-direktional zu verarbeiten. Sie sind verpflichtet, die landesweit zuständige Datendrehscheibe des VRN kostenfrei mit Echtzeitdaten zu beliefern und Daten von dort abzunehmen.

### 4 Nahverkehrsplan 2009

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Idar-Oberstein, der im März 2009 beschlossen wurde, wurde auf Basis der Schwachstellenanalyse ein Mangel festgelegt. Dieser sollte bei entsprechender Nachfrage mittels einer dargestellten Maßnahme behoben werden:

#### Georg-Weierbach nach Oberstein

Die Verbindung von Georg-Weierbach nach Oberstein ist durch sehr lange Reisezeiten gekennzeichnet. Während die Strecke von Georg-Weierbach bis zum Bahnhof in Oberstein in maximal 10 Minuten mit dem Pkw zu überwinden ist, beträgt die Reisezeit mit dem ÖPNV etwa 30 Minuten. Diese Verbindung besteht nur wenige Male am Tag.

Um diesen Mangel zu beheben und gleichzeitig das Gewerbegebiet zwischen Georg-Weierbach und Nahbollenbach besser zu bedienen, wurde ein Konzept zur Bedienung mittels einer neuen Linie erarbeitet und mit Kosten belegt. Zudem wurde die potenzielle Nachfrage als gering eingestuft und auf die alternative Möglichkeit eines Anrufverkehres verwiesen. Außerdem wurde grundsätzlich die Einrichtung dieser neuen Linie nur bei Nachweis entsprechender Nachfrage empfohlen.

Die Maßnahme wurde zwischenzeitlich nicht in dieser Form realisiert, nach wie vor bestehen nur einzelne wenige Fahrtmöglichkeiten am Tag von Georg-Weierbach zum Bahnhof in Oberstein.

### 5 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

Auf der Basis des Anforderungsprofils (siehe Teil A) wurde die Schwachstellenanalyse durchgeführt. Die Methodik ist im Kapitel 4 des Gesamtnahverkehrsplans beschrieben. Die Ergebnisse für die Stadt Idar-Oberstein werden im Folgenden dargestellt.

## 5.1 Erschließungsmängel

Die Erschließungsmängel beziehen sich auf die Entfernung der Haltestellen zu den Siedlungen. Die meisten Bereiche werden durch die vorhandenen Haltestellen gut erschlossen, wenn auch Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit nicht ausreichend sein sollten. Diese werden jedoch im Zuge der relationsbezogenen Analysen bewertet.

Den Analysen zur Erschließung sind folgende Haltestellenradien zu Grunde gelegt:

<b>Bahnhof</b>	<b>Bushaltestelle Kernstadt</b>	<b>Bushaltestelle Region / außerhalb Kernstadt</b>
1000m	300-400m	600m

Tabelle 2: Erschließungsradien in der Stadt Idar-Oberstein

Gegenüber 2009 haben sich keine neuen Erschließungslücken ergeben. Nach wie vor besteht jedoch im Südwesten von Oberstein, in der Hasbachsiedlung, ein nicht vollständig erschlossener Bereich, der jedoch aufgrund der mangelnden Befahrbarkeit der Straßen nicht besser erschlossen werden kann.

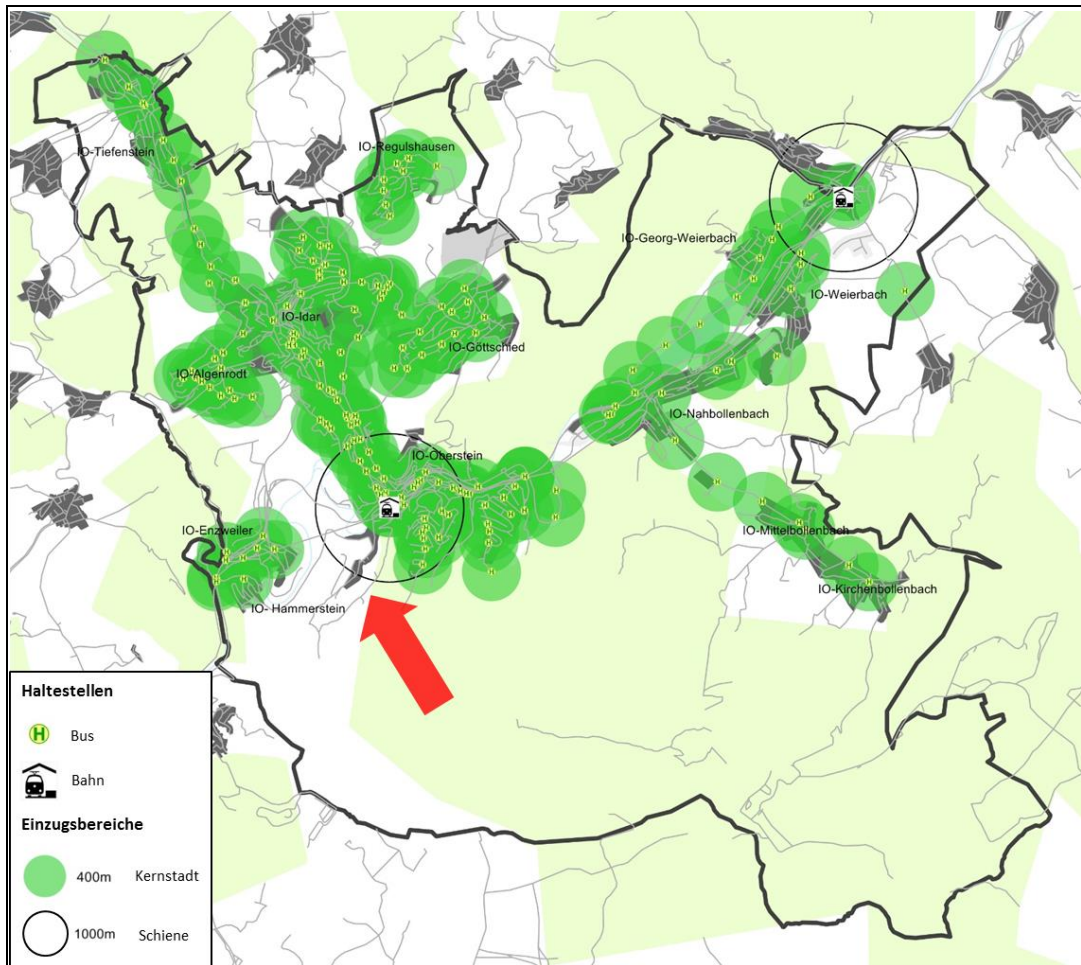


Abbildung 2: Erschließungsradien in der Stadt Idar-Oberstein

## 5.2 Relationsbezogene Mängel

Die Bedienungshäufigkeit und die Fahrzeiten des ÖPNV liegen innerhalb der Stadt Idar-Oberstein aufgrund der getakteten Verkehre deutlich über den für den gesamten Landkreis geforderten Anforderungen in den einzelnen Verkehrszeiten. Einzelne ermittelte Unterschreitungen der geforderten Bedienungshäufigkeit wurden im Arbeitskreis besprochen und aufgrund fehlenden Bedarfs nicht als Mangel definiert. Lediglich zwischen Idar-Oberstein und Regulshausen bestehen im Zeitraum von 19.00 – 21.00 Uhr in beide Richtungen keine Fahrtmöglichkeiten.

Darüber hinaus bestehen weiterhin zumeist lange Fahrzeiten zwischen Georg-Weierbach und Oberstein, da sehr wenige Direktfahrtmöglichkeiten angeboten werden.

## 5.3 Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)

### Park-and-ride

In Idar-Oberstein besteht am Bahnhof eine Park-and-ride-Einrichtung, die voll ausgelastet ist. Eine Erweiterung ist auf Grund der Raumsituation jedoch nicht möglich. Es besteht jedoch die Möglichkeit, Parkplätze im Parkhaus „Nahe-Center“ anzumieten. Eine zusätzliche Anlage am Bahnhof Fischbach-Weierbach ist nicht sinnvoll, da der Regionalexpress dort nicht halten kann.

### Bike-and-ride

Am Bahnhof Idar-Oberstein besteht eine Anlage mit zehn überdachten Fahrradabstellplätzen.

## 6 Maßnahmendefinition

### Idar-Oberstein – Regulshausen

Zur Behebung der fehlenden Fahrtmöglichkeiten zwischen Idar-Oberstein und Regulshausen im Zeitraum von 19.00 – 21.00 Uhr ist eine Ausweitung des bestehenden Fahrtenangebotes der Linie 307 denkbar. Diese wird in der Nebenverkehrszeit bereits als Anruf-Sammel-Taxi betrieben und bietet an der Haltestelle Festplatz eine abgestimmte Umstiegsmöglichkeit zur Weiterfahrt mit der Linie 302 in Richtung Idar-Oberstein Bahnhof oder Idar Alexanderplatz. Eine weitere Fahrt der Linie 307 zur Haltestelle Festplatz könnte Anschluss auf die letzte Fahrt der Linie 302 um 19.43 Uhr in Richtung Idar-Oberstein Bahnhof bieten. Damit würde eine zusätzliche Verbindung von Regulshausen nach Idar-Oberstein nach 19.00 Uhr eingerichtet werden. Da die Linie 307 als Zubringer für die Linie 302 fungiert macht eine darüber hinaus gehende Ausdehnung des Fahrtenangebotes der Linie 307 keinen Sinn, dies wäre nur in Verbindung mit einer Ausdehnung des Angebotes der Linie 302 realisierbar.

### Haltepunkte im SPNV

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd plant, im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans neue Haltepunkte in Idar-Oberstein/Weierbach und Idar-Oberstein/Nahbollenbach einzurichten. Die betroffenen Aufgabenträger werden darauf hinwirken, dass die Verkehrsunternehmen dies in ihren Planungen gegebenenfalls berücksichtigen.