

Prof. Dr. Florian Heinitz

# Mobilitätskonzept Verbandsgemeinde Aar-Einrich

Gutachten – Teile A, B und C

Katzenelnbogen/Hahnstätten und Erfurt  
20. Januar 2020

## Inhaltsverzeichnis

1 Ziel, Veranlassung und Vorgehensweise .....	7
2 Zusammenfassung der Bestandsaufnahme .....	9
2.1 Verkehrsnachfrage und ihre Bestimmungsgründe .....	9
2.2 Analyse des Verkehrsangebots .....	13
2.3 Weitere Randbedingungen für Verkehr und Mobilität .....	18
3 Ableitung des Handlungsbedarfs.....	20
3.1 Erreichbarkeitsdefizite innergemeindlich .....	25
3.2 Kosten der Erreichbarkeit der VGAE von/aus übergreifenden Netzen.....	26
3.3 Preis-Leistungsverhältnis des ÖPV .....	27
3.4 Verkehrsökologische Effizienzpotenziale .....	27
3.5 Weiterbetrieb von „Aar-Einrich-Bus“ und Mobilitätszentrale .....	28
3.6 Partizipation an großen Verkehrsinfrastrukturvorhaben.....	29
4 Vorschlag für ein Mobilitätskonzept .....	30
4.1 Prämissen .....	30
4.2 Leitlinien .....	34
4.3 Perspektivisches Netz und Verkehrsangebot .....	37
4.4 Entwurf einer Agenda.....	45
4.5 Unterstützungsbedarf und Fördermöglichkeiten.....	49
5 Schlussbemerkungen.....	52
Quellenverzeichnis .....	53
Anhang .....	57

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Perspektivisches Netz zur Anbindung der VGAE (Eigene Darstellung).....	43
Abbildung 2	Erschließung der Ortsgemeinden innerhalb der VGAE (Eigene Darstellung).....	44
Abbildung 3:	Einbindung der VGAE im Zentrale-Orte-Netz.....	57
Abbildung 4:	Verbindungsqualität auf nahräumigen Relationen (Google Maps, 2018) .....	68
Abbildung 5:	Verbindungsqualität landkreisübergreifender Relationen (Google Maps, 2018) .....	69
Abbildung 6:	Ausschnitt des Liniennetzplans (VRM, 2018) .....	70
Abbildung 7:	Fahrtenmuster der Buslinien 587 u. 588 (VRM, 2018).....	72
Abbildung 8:	Verbindungsqualität Burgschwalbach – KEB im Tagesverlauf (DBAG, 2018).....	73
Abbildung 9:	Verbindungsqualität Rettert – Hahnstätten im Tagesverlauf (DBAG, 2018) .....	74
Abbildung 10:	Reiseplanung als Kinderspiel - Abfrage für KEB-Wiesbaden (VRM, 2019) .....	76
Abbildung 11:	VGAE im Ausschnitt aus dem Tarifwabenplan (VRM, 2018) .....	77
Abbildung 12:	Ausschnitt aus dem Tarifverzeichnis (VRM, 2018).....	78
Abbildung 13:	Breitband-Mobilfunkabdeckung des Untersuchungsgebiets 2018 (VGAE, 2018).....	79

### HINWEIS:

*Sämtliche, mit Quellennachweis übernommene Abbildungen bedürfen von der Publikation der Genehmigung der Urheberrechteinhaber, ansonsten sind diese bitte aus dem Dokument zu entfernen!*

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts der VGAE .....	45
Tabelle 2:	Mengengerüste zu Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen der VGAE.....	58
Tabelle 3:	Mengengerüste zu Altersklassen und Haushaltsgrößen der VGAE.....	59
Tabelle 4:	Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen (VGAE, 2018).....	60
Tabelle 5:	Verkehrsmittelnutzung im kleinstädtisch-dörflichen Raum (Datenquelle: Infas, 2019).. .....	61
Tabelle 6:	Wege Zwecke im kleinstädtisch-dörflichen Raum in RLP (Datenquelle: Infas, 2019) ....	61
Tabelle 7:	Hochrechnung der MiD-Verkehrsnachfrage 2018 nach Ortsteilen.....	62
Tabelle 8:	Nutzertypen IV/ÖV im kleinstädtisch-dörflichen Raum in RLP (Datenquelle: Infas, 2019) .....	63
Tabelle 9:	Hochrechnung der MiD-Nutzertypen 2018 nach Ortsteilen Teil 1 .....	64
Tabelle 10:	Hochrechnung der MiD-Nutzertypen 2018 nach Ortsteilen Teil 2 .....	65
Tabelle 11:	Hochrechnung der Mobilitätskosten 2018 nach MiD-Nutzertypen.....	66
Tabelle 12:	Fremdenverkehr in das Untersuchungsgebiet (VGAE, 2018).....	67
Tabelle 13:	Anbindung der Ortsteile an ÖPNV-Linien, Anzahl Linienrichtungen (VRM, 2018).....	71
Tabelle 14:	Verbindungsqualität auf Beispielrelationen des ÖPV (DBAG, 2018).....	75

## Abkürzungsverzeichnis

AEB	Aar-Einrich-Bus
ALT	Anruflinientaxi
App	<i>Application Software</i> = Sammelbegriff für Programme, die für Betriebssysteme mobiler Kommunikationsgeräte (Smartphones) zugeschnitten und daher allseits einsetzbar sind
AST	Anrufsammeltaxi
BAB	Bundesautobahn
BEV	batterieelektrisches Fahrzeug
Bf.	Bahnhof
BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
DB	Deutsche Bahn AG
EMW	Europäische Mobilitätswoche
EW	Einwohner(zahl)
HS	Hahnstätten
HW	Hauptwohnsitz
IHK	Industrie- und Handelskammer
KEB	Katzenelnbogen
KEK	Kreisentwicklungskonzept für den Rhein-Lahn-Kreis
KVRA	Kommunal- und Verwaltungsreform-Ausschuss
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
MiD	Haushaltbefragung „Mobilität in Deutschland“
MIV/IV	Motorisierter Individualverkehr, Pkw-Verkehr
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr (Personennah- und Fernverkehr zusammen betrachtet)
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NVP	Nahverkehrsplan
PBefG	bundesweites Personenbeförderungsgesetz
RLP	Land Rheinland-Pfalz

**Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)**

P+R	Park & Ride, Parken und Reisen
P+M	Parken und Mitnehmen
RMV	Rhein-Main Verkehrsverbund
VG	Verbandsgemeinde
VGAE	Verbandsgemeinde Aar-Einrich (ab 2019)
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel

## 1 Ziel, Veranlassung und Vorgehensweise

Die Entwicklung von Verkehr und Mobilität besitzt auf allen politischen Entscheidungsebenen eine durchgehend hohe Relevanz, da individuelle Teilhabe sowie berufliche und weitere Entfaltung, wirtschaftliche Prosperität, Lebens- und Freizeitqualität bis hin zur Erreichung von gesteckten Umwelt- und Klimaschutzzielen durch das Verkehrsgeschehen berührt werden. Dieses ist auch an den Diskursen und Absichtserklärungen in Vorfeld von Wahlen besonders erkennbar.

In diesem Gutachten steht die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Mobilität<sup>1</sup> auf dem Land im Sinne realisierbarer und tatsächlich realisierter räumlicher Beweglichkeit<sup>2</sup> von Bürgern unter sich wandelnden Rahmenbedingungen im Vordergrund, wobei die verkehrlichen und sonstigen Wirkungen sowie wirtschaftlichen Implikationen möglichst mitbedacht werden und Anstoß zu insgesamt günstigeren Lösungen *ohne* zwanghafte Verringerung des bisherigen Mobilitätslevels geben sollten. Mobilität ist schließlich kein Selbstzweck.

Veranlasst durch die Bildung der Verbandsgemeinde Aar-Einrich (VGAE) per 1.7.2019 und die daraus erwachsende Möglichkeit, eine neue, gemeinsame Strategie festzulegen, wurde ein unabhängiges Gutachten für ein Mobilitätskonzept 2020ff. und zur fachlichen Begleitung der dadurch anstehenden Entscheidungsprozesse beauftragt.

Der Bereich Mobilität soll erklärtermaßen „Erfolgsfaktor der VG-Fusion“ sein.

Die besondere Ausgangssituation besteht unter anderem darin, dass die Verwaltungsebene der Gemeinde in fast jeglicher Hinsicht von übergeordneten Entscheidungen, speziell der Aufgabenträger des Nahverkehrs, der Infrastruktur und öffentlichen Budgets, abhängig ist und nur recht begrenzte Eingriffsmöglichkeiten besitzt. Andererseits ist sie – bestärkt durch die bürgernahe, aktive politische Interessenvertretung – sehr wohl in der Lage, in Eigenregie Akzente zu setzen und Fördermöglichkeiten zu nutzen, Entwicklungen wie den Einrichbus selbst in die Hand zu nehmen und/oder zumindest Vorschläge in übergreifende Planungsprozesse einzubringen.

Das Gutachten gliedert sich auftragsgemäß in folgende Arbeitsschritte

- A Bestandsaufnahme (2018 abgeschlossen, wird als Zusammenfassung wiedergegeben)
- B Handlungsbedarf
- C Mobilitätskonzept
- D Vorbereitung der Datenerhebung (*geplant*)
- E Durchführung der Datenerhebung (*geplant*).

In Schritt A wurden die auf Anforderung von beiden fusionierenden Verbandsgemeinden bereitgestellten Daten ausgewertet. Durch die quantitative Durchdringung der Verkehrsnachfrage und ihrer Bestimmungsgründe sowie die Analyse der Verkehrsangebotsseite wurden objektvierbare

---

<sup>1</sup> Vgl. z.B. Becker et al. (1999), S.71

<sup>2</sup> Die Beweglichkeit ist ein grundlegendes Erfordernis, wenn die gewünschte Aktivität, beispielsweise einer Beschäftigung oder Ausbildung nachzugehen beziehungsweise einen Einkauf zu tätigen, nicht am eigenen (Wohn-) Standort ausgeführt werden kann. Potenzielle, selbst nicht in Anspruch genommene Beweglichkeit besitzt dennoch einen gewissen Optionsnutzen, der sich z.B. in höheren Grundstückspreisen niederschlägt.

Grundlagen für eine Erfassung und Bewertung der verkehrlichen Situation und weiterführende Überlegungen geschaffen.

Gegenstand dieses Abschlussberichts sind neben einer Zusammenfassung der Bestandsaufnahme aus Schritt A die sich anschließenden Schritte B und C, in denen

- aus den Erkenntnissen von Schritt A der Notwendigkeiten und Potenziale für Veränderungen, zunächst unabhängig von der Frage nach den tatsächlichen Einwirkungsmöglichkeiten der VGAE, der baldigen Realisierbarkeit und politischen Mehrheitsfähigkeit von Maßnahmen abgeleitet,
- der Handlungsbedarf in Anlehnung an die Diskussion in der KVRA-Sitzung sowie aufgrund der Arbeitsgruppen-Ergebnisse weiter systematisiert wird und
- darauf basierend gutachtliche Empfehlungen als Grundzüge eines Mobilitätskonzepts formuliert werden, die dem KVRA-Ausschuss zur weiteren Verwendung dienen sollten.

Zur leichten, ununterbrochenen Lesbarkeit wurden großformatige Tabellen und Abbildungen weitestgehend in den Anhang verlagert.

Da für konkrete Planungen eine Untersetzung der identifizierten Verkehrsbedürfnisse bzw. Konzepte von B und C mittels disaggregierter, also über Eckwerte aus Randsummenverteilungen hinausgehender, auf individueller Basis erfasster und weiterverarbeiteter Daten, zielführend und damit außerordentlich erstrebenswert ist, sind die weiteren Arbeitsschritte D und E geplant. Daher wurde - auch im Sinne einer breiten Bürgerbeteiligung die Vorbereitung und Durchführung einer Haushaltsbefragung im neuen VG-Gebiet zu

- Charakteristiken des Haushalts wie Personenzahl, Erwerbsstatus, Einkommen, Motorisierung
- den subjektiv infrage kommenden Möglichkeiten für physische Bewegung im Raum
- den konkreten Mobilitätsforderungen, Wahloptionen und dem aktuellen Verkehrsverhalten
- den Präferenzen vor allem bei der Verkehrsmittelwahl
- dahingehender Veränderungs- und Zahlungsbereitschaft sowie
- eigenen Anregungen und Wünschen als Ergänzung

vorgesehen.

Die Methodik und Inhalte der Befragung in der VGAE sind festzulegen, um mit den erhobenen Daten die Quantifizierung von prognostischen Aussagen zu ermöglichen. Ziel ist die Erstellung der Eckpunkte eines Lastenheftes, aus dem dann die Ausschreibung eines Dienstleistungsauftrags fundiert bzw. Durchführung gegebenenfalls auch in Eigenregie der Verbandsgemeinde betrieben werden kann.



## 2 Zusammenfassung der Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme war überwiegend das Ergebnis der Auswertung der „Aktenlage“ zu Kenngrößen mit Relevanz für Mobilität und Verkehr; aus bereitgestellten sowie öffentlich zugänglichen Datenquellen und der mehrfachen Bereisung des Untersuchungsgebiets, ergänzt durch Interviews zu sachlichen und sozialen Umfeldfaktoren sowie Anforderungen aus Sicht der Kommunalpolitik. Eine Zusammenfassung wird – unterteilt nach Verkehrsnachfrage und –angebot sowie weiterer Randbedingungen – an dieser Stelle wiedergegeben.

### 2.1 Verkehrsnachfrage und ihre Bestimmungsgründe

Die VGAE ist dem BBSR-Regionstyp „Stadtregionsnaher ländlicher Raum“ zugeordnet und kleinstädtisch-dörflich (= regionalstatistischer Gemeindetyp 5) geprägt. Sie weist mit Katzenelnbogen eine kleine Kleinstadt und ansonsten überwiegend disperse Siedlungsflächen auf, wobei Verstädterungstendenzen durch teilweise bereits zusammengewachsene Ortschaften ohne erkennbar eigenständige Funktion feststellbar sind.

Die VGAE umfasste vor der Neugliederung 18.767 Einwohner (Stand Anfang 2018) - dies entspricht in Summe nahezu einer kleinen Mittelstadt – wohnhaft in 31 Ortsteilen, deren Eigenständigkeit im Rahmen der VG-Fusion nicht zur Disposition steht. Sie besitzt mit den bisherigen Verwaltungssitzen Katzenelnbogen und Hahnstätten zwei Grundzentren. Die durchschnittliche Einwohnerzahl je Ortsteil betrug 2018 605 Personen. Wenn die zentralen Orte Katzenelnbogen und Hahnstätten nicht mitbetrachtet werden, sind es lediglich 467.

Für die VGAE relevante Zentrale Orte der höchsten Stufe liegen überwiegend in Hessen. Dies sind die Metropole Frankfurt/M., das Oberzentrum Wiesbaden und das mit Teilfunktionen eines Oberzentrums ausgestattete Limburg an der Lahn. Rheinland-pfälzische Oberzentren sind Koblenz und das über hessisches Gebiet erreichbare Mainz. Weitere Zentrale Orte sind Diez, die Kreisstadt Bad Ems sowie Nastätten (Abbildung 3).

Es besteht – ungeachtet der nachfolgend dargestellten erheblichen verkehrlichen Verflechtungen mit Hessen – eine Randlage bezogen auf die Bundesland- und maßgebliche Verkehrsverbund-Grenzen.

Die Eckwerte zu Demografie und Beschäftigung für das Jahr 2018 sowie anhand landesweiter Zeitreihen wurden für 2035 extrapoliert und in Tabelle 2 zusammengefasst. Die Bevölkerungsdichte im Untersuchungsgebiet liegt bei etwa der Hälfte derer von Rheinland-Pfalz und ein Drittel unterhalb des Durchschnittswertes für den Rhein-Lahn-Kreis und damit eher dem Rhein-Hunsrück-Kreis entsprechend. Die Einwohnerzahl ist leicht aber kontinuierlich schrumpfend. Bevölkerungsrückgang und Alterung schreiten ungeachtet von zwischenzeitlicher Zuwanderung voran, ferner gibt es einen Trend zu abnehmenden Haushaltsgrößen (Tabelle 3), einerseits durch Alterung, andererseits wegen des Anwachsens des Anteils an Haushaltstypen jenseits traditioneller Familienstrukturen.

Die verkehrlichen Zielgelegenheiten innerhalb der VGAE für Arbeit, Ausbildung, Behörden, Einkauf, medizinische Versorgung und Freizeitgestaltung sind weitgehend in den beiden Grundzentren Katzenelnbogen und Hahnstätten konzentriert, decken aber die Bedarfe in einigen Bereichen nur anteilig ab. Mit einigem Stolz wird die Vielfalt im Schulwesen, bei beruflichen Bildungsmöglichkeiten und bei der Kinderbetreuung herausgestellt. Zwar befindet sich das nächstgelegene Gymnasium in

Diez, also außerhalb der VGAE, dafür sind aber im Realschulbereich z.B. kooperative und Ganztags-Modelle vertreten, für deren jeweilige Nutzung auch längere Schulwege und damit Verkehrsmittel in Anspruch genommen werden.

Prägend für die Verkehrsnachfrage ist jedoch das Defizit im Arbeitsplatz/Einwohner-Verhältnis. So sind schätzungsweise lediglich zwei Fünftel der innerhalb der VGAE ansässigen Erwerbstätigen auch dort tätig. Die deutliche Mehrheit sind also Auspendler aus der Gemeinde. Davon überqueren werktätlich rund 5.100 Personen die Grenze des Bundeslandes.

In Konsequenz dessen bestehen starke, etablierte verkehrliche Verflechtungen mit dem Rhein-Main-Gebiet sowie zum Nachbarlandkreis Limburg-Weilburg. Die Kombination aus einem attraktiven weil heimat-, naturnahen und kostengünstigen Wohnstandort und einem attraktiven Arbeitsplatz - welcher spezialisierte und überdurchschnittlich vergütete Tätigkeiten erlaubt und zunehmend in den Ballungsräumen zentralisiert ist - wird durch das werktägliche Überbrücken der Distanz per Pkw oder in der Kombination Pkw-Bahn bequem möglich. Dieser Mobilitätsstil wird inzwischen über Generationen weitervererbt bzw. sich von Zugezogenen zu eigen gemacht.

Um seinen Arbeitsplatz auf diesen Land-Stadt-Relationen zu erreichen, ist der Motorisierungsgrad dementsprechend beträchtlich (Tabelle 4)<sup>3</sup> und zählt mit zu den höchsten im Bundesvergleich. Auf praktisch jede Person im erwerbstätigen Alter kommt ein Pkw. Alle an Orten der VGAE zugelassenen Pkw Stoßstange an Stoßstange aufgereiht würden sich über die komplette Strecke von Katzenelnbogen bis Wiesbaden erstrecken. Zum Zweirad-Besitz können angesichts der Datenlage keine präzisen Angaben gemacht werden.

Das Mobilitätsverhalten in der VGAE wurde mangels bis dato vorliegender ÖPV-Fahrgastzahlen sowie Erhebungen im Untersuchungsgebiet im Analogieschluss aus der nunmehr vorliegenden Teilstichprobe für RLP / regionalstatistischer Gemeindetyp 5 „Kleinstädtisch-dörflich“ der bundesweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“ (Infas, 2019) abgeleitet.

Wesentliche Indikatoren sind die durchschnittlich gemessene Wegezähl und die durchschnittlich zurückgelegte Strecke pro Tag, welche mit 2,9 und 40,5 km *inklusive* regelmäßiger beruflicher Wege und einem Wegeaufkommen von 2,6 *ohne* regelmäßige berufliche Wege jeweils leicht unter Bundesdurchschnitt liegen (Stichprobenumfang  $n=3288$ ), ferner die prozentuale Aufteilung der erfassten Wegezähl und die erbrachte Verkehrsleistung (=Personenkilometer/Zeit) auf die Verkehrsmittel (Tabelle 5) sowie die unterschiedenen Wegezwecke (Tabelle 6).

Zur Aufteilung nach Wegezwecken – siehe Tabelle 6 – ist unter der Annahme der Übertragbarkeit auf das Untersuchungsgebiet festzuhalten, dass die Komplexe

- Arbeit / Dienstlich / Ausbildung (= „Pflichtmobilität“ ~ werktags)
- Einkauf / Erledigungen (= unabdingbarer Bedarf ~ werktags) und
- Freizeitverkehre (= Selbstverwirklichung, fakultativ, meist an Nachmittagen / Abenden / Wochenenden)

jeweils in ähnlichem Umfang – zu rund 30 Prozent – zum Gesamtaufkommen beitragen. Hinzu kommen beachtliche sieben Prozent der Wege, die allein zur Begleitung, dem Holen oder Bringen anderer Personen zurückgelegt werden. Ein Teil dessen ist sicherlich dem Nichtvorhandensein oder der Qualität anderer Transportoptionen geschuldet und als ein Hinweis auf latente Bedarfe

---

<sup>3</sup> Es handelt sich in der Spalte „Projektion 2035“ um keine ausgearbeitete Prognose im eigentlichen Sinne, sondern lediglich um einfache Trendextrapolationen.

anzusehen. Welche Mengengerüste des Verkehrsaufkommens sich damit bezogen auf die 31 Ortsteile ergeben, wurde durch Hochrechnung der Eckwerte in Tabelle 7 ermittelt.

Die stetig ansteigende Zahl von Senioren weist aufgrund den in der Regel fehlenden Arbeitswege ein deutlich abweichendes tägliches Wegemuster auf. Gleichwohl ist der Befund der Vorgängerstudie MiD 2008 der, dass Berufstätige beim Eintritt in den Ruhestand ihr „Mobilitätsniveau“ im Sinne der durchschnittlichen täglichen Wegezanzahl, der durchschnittlichen Wegelänge und damit auch die Zeitaufwände für Mobilität aus der Arbeitsphase überwiegend beibehalten werden. Dieses wird nach Wegfall der Arbeitswege z.B. dadurch kompensiert, dass man nun beispielsweise die Enkelkinder zu deren wöchentlichen Freizeitaktivitäten mitnimmt oder von dort abholt. Überraschenderweise nutzte diese Alterskohorte den Pkw zu den Stichtagen mit am intensivsten – zumal diese Generation eng mit dem eigenen Pkw verbunden ist und dadurch bequem und zu denkbar niedrigen Grenzkosten mobil sein kann.

Ausweislich der Erhebungen aus der MiD 2017 für kleinstädtisch-dörfliche Gemeindetypen in Rheinland-Pfalz dominiert der Pkw über die Nutzergruppen hinweg bereits beim Vergleich der verkehrsmittelspezifischen Wegeaufkommen: Über 70 Prozent der Wege werden als Fahrer oder Mitfahrer eines Pkw zurückgelegt – gegenüber sieben Prozent<sup>4</sup> mit dem Öffentlichen Personenverkehr. Rund ein Fünftel der Wege kann fußläufig bewältigt werden. Der Radverkehr ist in signifikanter Abweichung vom Bundesdurchschnitt eher als ein Randphänomen anzusehen.

Legt man anhand die durch Multiplikation mit verkehrsmittelspezifischen Wegelängen der bundesweiten Stichprobe für den Gemeindetyp 5 gewonnenen Verkehrsleistungsanteile, d.h. das entfernungsgewichtete Aufkommen im Bezugszeitraum zugrunde, so wird die Dominanz der Pkw mit über 86% gegenüber gut zwölf Prozent mit ÖPV<sup>5</sup> und 1,2% bei den nichtmotorisierten Optionen Fuß- und Radverkehr evident.

Diese Befunde verdeutlichen, dass der individuell eingesetzte Pkw – weitgehende Rationalität in der Verkehrsmittelwahlentscheidung unterstellt – offenkundig das adäquate, persönlich nutzenmaximierende Verkehrsmittel für den jeweiligen Einsatzzweck ist.

Im Ergebnis der Berechnungen wird der Pkw auf vier von fünf Wegen nur von einer Person genutzt. Mit anderen Worten - etwa 20% der Pkw-Fahrten werden mit einem oder mehreren Mitfahrern ab 14 Jahren, Haushaltsmitglieder eingerechnet, durchgeführt – ein Anteil, der gewiss noch gesteigert werden könnte.

Wie aus der Differenzierung nach Nutzertypen (Tabelle 8) hervorgeht, ist nur ein Bruchteil der Bevölkerung innerhalb erwerbstätigen Lebensphase wirklich auf öffentliche Verkehrsangebote angewiesen. Auch hier erfolgte illustrativ eine Hochrechnung der Nachfrager nach Ortsteilen mit Bevölkerungsstand 2018 (Tabelle 9 u. Tabelle 10) sowie Mobilitätskosten nach Nutzertypen (Tabelle 11).

In Summe bestehen eklatante Unterschiede zwischen der potenziell möglichen und der faktischen Inanspruchnahme der Verkehrsangebote jenseits des Privat-Pkw. Vom uniformen Verhaltensmuster bezogen auf die Verkehrsmittelwahl wird (zu) selten abgewichen, als dass sich dieses in Marktanteilen, die der Verfügbarkeit entsprächen, niederschlagen würde. Diese Hypothese wird

---

<sup>4</sup> Hierbei ist zu beachten, dass der ÖPV von Einwohnern der VGAE, insbesondere Pendlern, zu einem erheblichen Teil außerhalb des Territoriums der VGAE und des Landes RLP genutzt wird, was in dem für Pendlerrelationen relevanten Schienenverkehrsangebot (meist unter Nutzung von Pkw und P+R-Plätzen bei Zu- und Abgang) und günstigen Jobticket-Regelungen im RMV auf hessischer Seite begründet ist. Folglich liegen die lokal bedeutsamen Marktanteile nochmals unter dem aus der RLP-Typ5-Stichprobe gewonnenen Eckwert.

<sup>5</sup> Der ÖPV weist hier mit 29,1 km die mit Abstand größte mittlerer Wegelänge aller Verkehrsmittel auf.

durch eine weitere Kennzahl aus Tabelle 8 gestützt: Ein Drittel (!) der im Zuge der MiD 2017 Befragten nutzt fast ausschließlich den Pkw und entsprechend selten/unregelmäßig den Öffentlichen Personenverkehr, obwohl sie durchaus multioptional und mit der ÖPV-Nutzung vertraut sind.

Die entstehenden privaten Mobilitätskosten werden vereinfacht als Fahrt- und Zeitkosten unterteilt<sup>6</sup>.

Gemäß den nutzergruppenspezifischen Leistungsanteilen und Gesamtwegelängen sowie Annahmen zu Tarifen und fahrzeugspezifischen Betriebskostensätzen pro Fahrzeugkilometer ergeben sich 2018 für einen volljährigen Einwohner der VGAE durchschnittlich 373 Euro monatlich (bzw. 896 Euro pro Durchschnittshaushalt) an Mobilitätskosten.

Dieses überschlägige Ergebnis stimmt gut mit externen Quellen zu Haushaltsaufwendungen überein, wobei die Ausgaben sich in einer erheblichen Bandbreite zwischen „Wenig-Mobilen“, Radfahrern und Fernpendlern bewegen. Bezieht man nun noch die Zeitkosten für die Raumüberwindung bei einem angenommenen Zeitkostensatz von 16€/Stunde mit ein, so sind für einen Durchschnittshaushalt über 2.500€ monatlich zu veranschlagen.

Auf die VGAE bezogen ergeben sich Jahressummen 2018 von 69 Mio. Euro *ohne* und 197 Mio. € *mit* Einrechnung der Zeitkosten.

Die Nachfrage der in das Untersuchungsgebiet ein- bzw. durchfahrenden Verkehre wurde nicht weitergehend untersucht, da

- diese Verkehre sie aufgrund der Größenordnung (z.B. Einpendlerzahl) die Mobilitätssicherung in der VGAE nicht direkt oder messbar beeinflussen
- der Fremdenverkehr in seinem Umfang ebenso überschaubar und ohnehin nur für den Einrich von Relevanz ist (Tabelle 12)<sup>7</sup>
- der (südliche) Landkreis keine Hochschule, *Factory-Outlets* oder vergleichbare, überregional bedeutsame Verkehrssenken besitzt, welche Fragen nach der Mobilität nicht Ortsansässiger aufwerfen könnten.

---

<sup>6</sup> Auf die Entstehung weiterer, durch mittelbar Beteiligte oder Anwohner sowie letztlich die Steuerzahler mit zu tragende Wegekosten einschließlich externer Kosten, etwa die Erstellung und Betrieb der öffentlichen Infrastruktur des fließenden und ruhenden Verkehrs, Betriebskostendefizite des ÖPV, Unfall- und Unfallfolgekosten sowie Negativwirkungen durch Lärm, Schadstoffausstoß, Flächenversiegelung Landschaftszerschneidung und Erschütterung sei an dieser Stelle lediglich hingewiesen. In Summe fallen diese Kostensätze je Personenkilometer für den MIV ungleich höher aus als für den ÖPV bzw. geteilte Pkw-Fahrten.

<sup>7</sup> Die VGAE liegt im Einzugsbereich bzw. teilweise dem Anreiseweg touristischer Destinationen wie dem mittleren Rheintal, dem Lahntal und dem Taunus. Im KEK werden Einrich und Aartal als „Potenzial-Bereiche“ für den Tourismus betrachtet, welche landschaftlich durchaus attraktiv sind, gleichwohl nur einen mittleren bis geringen Bekanntheitsgrad und keine Alleinstellungsmerkmale aufweisen. (Vgl. Rhein-Lahn-Kreis, 2014)

## 2.2 Analyse des Verkehrsangebots

Im Weiteren wird das Verkehrsangebot für den Individualverkehr, durch den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr sowie ergänzende Mobilitätsdienstleistungen betrachtet.

### a) Individualverkehr

Der private Pkw ist die tragende Säule der Mobilität in der VGAE. Wie bereits dargestellt, ist die Pkw-Verfügbarkeit in allen relevanten Nachfragegruppen voll gegeben.

Das Straßennetz ist im Wesentlichen in der Lage, die anfallenden Verkehre aufzunehmen. Es gibt auch für den ruhenden Verkehr in den Ortslagen keine größeren Kapazitätsengpässe.

Die großräumige straßenseitige Anbindung der VGAE erfolgt über die BAB 3. Dabei bestehen, wie bereits im KEK 2014 eingeräumt, Defizite in der Erreichbarkeit der Grundzentren Hahnstätten und Katzenelnbogen<sup>8</sup>, sowie in noch deutlicherem Umfang von abgelegenen Ortsteilen der VGAE.

Die Straßenpersonenverkehre per Pkw werden aufgrund zahlreicher Ortsdurchfahrten mit eingeschränkten Querschnitten, teils beträchtlicher Schwerverkehrsanteile (Bundesstraße 54, „Bäderstraße“) bei fehlenden Überholungsmöglichkeiten und bereits erwähnter topografischer Gegebenheiten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von maximal 50 km/h abgewickelt - bezogen auf die Luftlinie zum Teil nicht einmal 25 km/h. Davon sind auch einige längere Pendlerrelationen jenseits der BAB-Nutzung betroffen. (Abbildung 4, Abbildung 5). Insbesondere der Ausbauzustand der „Bäderstraße“ blieb bislang hinter den Erwartungen zurück.

Die das Gebiet der VGAE durchquerenden Bundesstraßen werden primär zustandsseitig für steigende Verkehrsanforderungen ertüchtigt. Als Beispiele sind für die Jahre 2019/20 die Vorhaben B54 Niederneisen-Flacht und B274 Holzhausen-Rettert zu nennen. Seitens des LBM liegt der Fokus im dichten nachgeordneten Netz auf Straßenerhaltung ohne etwaige Neu- oder Ausbauten. Derzeitig (2019/20) stehen keine die VGAE betreffenden Landesstraßen im Straßenbauprogramm, dafür finden sich die Kreisstraßen-Abschnitte

- K40 Kördorf - Herold
- K50 Niedertiefenbach-Roth
- K54 OD Allendorf
- K55 Mudershausen-Bonscheuer

im jenem des Landkreises.<sup>9</sup>

Im KEK 2014 war sogar von „Straßenbau unter Standard“<sup>10</sup> sowie der teilweisen Abstufung von Kreis- zu Gemeindestraßen die Rede, was potenzielle Zusatzkosten durch Zeitverluste, Umwege und des Unterhalts erweiterten Baulast für die VGAE bedeuten könnte.

In Summe sind somit keine Verbesserungen der Angebotsqualität in einem Ausmaß zu erwarten, welches in Bezug auf heute die Induktion von Pkw-Verkehr, die Verlagerung zu weiter entfernten Zielen und/oder vom ÖPV zurück auf den Pkw bewirken würden.

---

<sup>8</sup> KEK S.62 (Rhein-Lahn-Kreis, 2014)

<sup>9</sup> Zimmerschied (2019), S.5f.

<sup>10</sup> KEK S.72 (Rhein-Lahn-Kreis, 2014)

b) Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV<sup>11</sup>)

Im Untersuchungsgebiet findet, abgesehen dem an die untere Lahntalstrecke angebundenen Ortsteil Laurenburg, seit Jahrzehnten kein Schienenverkehr mehr statt. Jeglicher ÖPV wird per Bus bzw. Rufbus abgewickelt.<sup>12</sup>

Der letzte Nahverkehrsplan des Landkreises stammt von 2016. Der VRM-Liniennetzplan (Abbildung 6) erweckt den Eindruck, dass die grundsätzliche Einbindung und Vernetzung aller Ortsteile gegeben ist. Die tatsächliche Verbindungsqualität lässt sich, wie später noch gezeigt, keineswegs daraus ableiten.

Ungeachtet der Vielzahl von Linien, die Außenstehende in ihrer Komplexität zunächst überfordern mag, sind die Netze der beiden fusionierten Verbandsgemeinden im Wesentlichen zu den Grundzentren Katzenelnbogen und Hahnstätten hin und damit unterschiedlich ausgerichtet und lediglich schwach miteinander verknüpft. Dieses ist auch in den zu bedienenden Verkehrsbeziehungen begründet, welche – vom jeweils zugeordneten Grundzentren der „alten“ Verbandsgemeinden abgesehen, ihre Ziele vor allem außerhalb des Untersuchungsgebiets haben.

Rückgrat des Busangebots ist dank vergleichsweise langer Betriebszeiträume und des konsequenten Stundentaktes die *RegioLinie* 580 Limburg – Diez – KEB – Nastätten – St. Goarshausen. Wiesbaden ist von KEB aus an Schultagen durch die Linie 275 mit jeweils mehreren Fahrten in den Morgenstunden und am späteren Nachmittag erreichbar. Weitere Buslinien stellen zugleich die intermodale Verknüpfung mit der Lahntalstrecke in Balduinstein, Laurenburg, Obernhof bzw. Nassau her. Alle an der Linie 567 gelegenen Ortsteile sowie neun weitere Ortsteile ermöglichen Verbindungen ins benachbarte Hessen (Tabelle 13). Bemerkenswert ist die Einbindung von Kaltenholzhausen in die Buslinie LM-33, wodurch auch der vom Schnellbus nach Wiesbaden mitbediente P&R-Platz Kirberg an der B417 („Hühnerstraße“) mit öffentlichen Verkehrsmittel von der VGAE erreichbar wird.

Auch in der kreuztabellarischen Zuordnung von Ortsteilen und Buslinien (Tabelle 13) sind die Strukturen der „alten“ Verbandsgemeinden in der Gestaltung des Liniennetzes innerhalb der VGAE recht deutlich erkennbar: Die Ortsteile sind bis auf wenige Ausnahmen entweder an das jeweilige Grundzentrum Hahnstätten oder an Katzenelnbogen angebunden. Die Linie 567 übernimmt dabei die nahezu vollständige Erschließung der „alten“ Verbandsgemeinde Hahnstätten und stellt zudem die Anbindung an Diez her. Darüber hinaus tragen die Linien 585, 586, 587, 589, 590 und 591 (ohne Anbindung KEB) zur Erschließung innerhalb der VGAE bei. Praktisch alle Ortsteile der VGAE sind somit laut Abfrage der VRM-Haltestellenfahrpläne angebunden – einige aufgrund der Lagegunst deutlich besser als andere, vor allem aufgrund verdichteter Fahrpläne durch die Bündelung einzelner Linien.

Insgesamt steht die VGAE mit ihrer räumlichen ÖPV-Erschließung des Nahbereiches vergleichsweise gut da. Ein üppigeres Liniennetz im klassischen fahrplangebundenen Betrieb, zumal mit den bisherigen Technologien der typischen 12m-Solofahrzeuge, gibt die disperse Raum- und Nachfragestruktur kaum her.

Das Angebot ist hinsichtlich der genutzten Fahrzeuggrößen, der Fahrtenfrequenz und Verteilung im Tages- und Wochenverlauf gleichwohl, ähnlich wie in vielen ländlichen Regionen im Land, weitgehend auf den Schülerverkehr ausgerichtet: An Schultagen bestehen entsprechend der Nachfragespitzen meist nur zwei morgendliche Verbindungen in das Grundzentrum mit

---

<sup>11</sup> Die verwendete Abkürzung ÖPV schließt, um zunächst keine Abgrenzung vornehmen zu müssen, Personennah- und Personenfernverkehr (> 50 km) mit ein.

<sup>12</sup> Die Reaktivierung der Aartalbahn mit durchgehendem Angebot Limburg – Wiesbaden würde auch für die VGAE eine neue Ausgangslage schaffen. Die Ergebnisinterpretation vorliegender Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen führte bislang nicht zur Festlegung eines konkreten Eröffnungstermins, so dass kein antizipatives Verhalten auf der Verkehrsangebots- und Nachfrageseite zu berücksichtigen ist.

Rückfahrmöglichkeiten zu Schulschluss bzw. am früheren Nachmittag. Dazwischenliegende Frequenzen bzw. Angebote am späteren Nachmittag und Abend sowie generell zu Ferienzeiten und an Wochenenden sind eher spärlich. Aus Kundensicht ergeben sich, vor allem wenn Umsteigenotwendigkeit besteht, teils erratischen Fahrplanlagen<sup>13</sup>. Folglich werden es eher Nichtberufstätige oder Freizeitreisende ohne harte Zeitrestriktionen sein, welche überhaupt als Nachfrager für diese Schwachlastzeiten infrage kommen.

In den letzten Jahren wurden nach Aussagen der Gemeindeverwaltung Linienverläufe und Fahrpläne, wie an der Linie 567 auf der Aartalstrecke zu sehen, unter anderem wegen der Ungewissheit bezüglich der Wiederinbetriebnahme der Aartalbahn zwischen Diez und Zollhaus lediglich marginal verändert. Die Konzeption und Ausschreibung neuer Linienbündel ist nun für Ende 2021 geplant.<sup>14</sup>

Die Ad-hoc-Fahrtmöglichkeiten für den Jedermannverkehr sind dementsprechend begrenzt. Bei der Kurzstreckenlinie 588 Berndroth – KEB wurde ein zweistündiges Rufbusangebot mit einer – von Tagesrandlagen abgesehen – 90-minütigen Vorbestellfrist für das Anruflinientaxi realisiert (Abbildung 7). Wie an den beispielhaft abgefragten Verbindungen Burgschwalbach-KEB (Abbildung 8) und Rettert-Hahnstätten (Abbildung 9) aufgezeigt, verkompliziert ein Umsteigeerfordernis diese Option und führt im Extremfall dazu, dass – wenig lebensnah – nur eine einzige tägliche Fahrtmöglichkeit, zu Schulbeginn, besteht.

Jenseits der durch Taktlinien und Schülerlogistik vorgezeichneten, oft recht kurzen Linienrouten gerät das ansonsten nicht vertaktete ÖPV-Angebot, das gelegentlich Lücken in der Bedienung von mehr als drei Stunden aufweist, schnell an seine Grenzen. Angesichts kaum vorhandener Verkehrswertigkeit erscheint die ÖPV-Nachfrage für diverse Querverbindungen geradezu ausgeschlossen.

In der Konsequenz wird der Pkw als Standardverkehrsmittel favorisiert oder ein besser erreichbares Ziel angesteuert. Das ÖPV-Angebot variiert des Weiteren in etlichen Fällen auch mit der Tagesart, wie an fünf Beispielrelationen für Schultage, Ferientage und Samstag analysiert (Tabelle 14). An Sonn- und Feiertagen ist das Busangebot der Nachfrage entsprechend typischerweise auf ein Minimum beschränkt.

Es besteht die tariflich-organisatorische Einbindung in den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) mit bereits besagter nordöstlicher Randlage, was im Falle des RMV, z.B. nach Wiesbaden, kreis-, landes- und verbundübergreifende Übergangstarife erfordert. Die für Verkehrsgebiete in Deutschland weithin typische hohe Komplexität der Angebotsstrukturen, Tarifwerke und Auskunftsmethoden als bekannte Zugangsbarriere - für Gelegenheitskunden bis hin zum *Non-User* - wird klar ersichtlich. Die Erhöhung der ohnehin begrenzten Fahrpreistransparenz dadurch nicht gerade befördert. Auch aktuell sind die ansonsten zuverlässig funktionierenden Online-Angebote mit der verbundübergreifenden Entfernungs- und Tarifauskunft überfordert (Abbildung 10).

Augenfällig im Tarifwabenplan des VRM (Abbildung 10) ist ferner, dass die fusionierte Verbandsgemeinde auf nunmehr zwölf Tarifwaben aufgeteilt ist, was unter Zugrundelegung des Tarifverzeichnisses (Abbildung 12) allein schon für die innergemeindlichen Relationen, aber auch für die weit ausgreifenden Verkehrsbeziehungen ein fragwürdig hohes Preisniveau nach sich zieht. Die in Interviews vor Ort im Sommer 2018 und der KVRA-Sitzung im November 2018 zur Sprache gekommene, und von Kunden wahrgenommene Verteuerung des ÖPNV ist nicht nur eine „gefühlte“, sondern besitzt eine sachliche Begründung. Das Angebots- und Tarifniveau des benachbarten Rhein-

---

<sup>13</sup> Siehe eine bereits zwanzig Jahre alte Problembeschreibung zum ÖPNV im ländlichen Raum:

„Streckenführungen und Fahrpläne sind derart stark auf die Anforderungen des Schülerverkehrs zugeschnitten, dass ein vorhandenes Verkehrsangebot für andere Verkehrszwecke praktisch unbrauchbar ist.“ (BMVBW, 1999)

<sup>14</sup> Zimmerschied (2019), S.11

Main-Verkehrsverbundes (RMV) erweist sich als attraktiver als jenes des VRM, was insbesondere Auspendler der VGAE wegen der zusätzlichen Zeitersparnis zum direkten Ansteuern von Bahnhöfen und Haltestellen per Pkw und zur Weiterfahrt im RMV animieren dürfte.

c) Ergänzende Mobilitätsangebote

Jenseits der klassischen Pkw-Nutzung und des liniengebundenen ÖPV bestehen weitere Verkehrsangebote. Besonders hervorzuheben ist der seit 2009 bestehende Einrichbus, welcher rechtlich als „Anruf-Nahverkehrsdienst“ eingestuft wird. Er richtet sich primär an Menschen mit vorübergehender oder dauerhafter Mobilitätseinschränkung, für welche sich die ÖPV-Nutzung deshalb als zu problematisch erweist (VGAE, 2018).

Das Verkehrsaufkommen 2017 betrug 7.232 beförderte Personen, davon 3.378 Kinder. Dies entspricht im Mittel 33 Fahrgästen pro Nichtferienwerktag. Für dieses zielgruppenspezifische Ergänzungsangebot wendete die Verbandsgemeinde Einrich 2017 ein Budget von umgerechnet ca. fünf Euro pro EW und Jahr auf. Bezogen auf die ermittelte Zahl der „Wenig-Mobilen“ (ohne Einberechnung von Kindern) lag das Jahresbudget bei 93 Euro. Die unterschiedlichen Größenordnungen der oben aufgeführten Mobilitätsaufwendungen privater Haushalte und denen der Gemeinde werden selbst in Relation zu einer stark eingegrenzten Zielgruppe deutlich.

Die Betriebsgenehmigung wurde im August 2018 verlängert (LBM, 2018). Dies wurde von der Genehmigungsbehörde zum Anlass genommen, die Bestimmungen für die Konzession nochmals enger zu fassen, und zwar durch

- die Beschränkung auf die ausschließliche Beförderung von Personen mit Schwerbehindertenausweis „G“, „AG“, „BL“, „H“ (= reiner Behindertenfahrdienst)
- die Einhaltung eines mindestens einstündigen Abstands zum fahrplangebundenen ÖPV
- vorgegebene Linienführungen und detaillierte Fahrpläne
- eine mindestens zweistündige Vorbestellfrist.

Auch die in der Gemeindeverwaltung in Katzenelnbogen angesiedelte, zu den üblichen Bürozeiten telefonisch und persönlich erreichbare Mobilitätszentrale trägt zum Gemeinwohl bei, indem sie die Fahrten des Einrichbusses plant, für die Unterhaltung des Fahrzeugs sorgt und darüber hinaus als Ansprechpartner zum Angebot des Linienverkehrs und aller Belange in Bezug auf Mobilität berät. Damit ist die Basis für weitere sinnvolle Dienstleistungen durch die Verbandsgemeinde geschaffen.

Von Seiten der VG Hahnstätten ist lt. KEK<sup>15</sup> das Jugend-Taxi erwähnenswert. Für die Zielgruppe 14-21J., Studenten/Azubis bis 24J. erfolgt eine 50%-Erstattung des Fahrscheins im Wert von 3€/Fahrt, was zusätzliche Anreize zur Nutzung möglichst sicherer Verkehrsmittel gerade bei Dunkelheit bieten soll.

Als private Fahr- und Mietwagendienste sind hinsichtlich ihres Beitrags zu Mobilität zu erwähnen -

- |  |  |
|--|--|
| <p>(i) für die frühere Verbandsgemeinde Katzenelnbogen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Mona Thorn, Katzenelnbogen</li><li>- Walter Schäfer Mietwagen Krankenfahrten KEB</li><li>- Personenbeförderer Robert Gabel Klingelbach</li><li>- Mietwagen Laux, Schönborn</li><li>- Thorsten Janning, Netzbach e-Fahrzeugverleih</li></ul> | <p>(ii) für die frühere Verbandsgemeinde Hahnstätten</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Taxibetriebe Austraße, Swakowski, (ABC Limburg)</li><li>- Petra Bolz Mietwagen Krankentransporte.</li></ul> |
|--|--|

<sup>15</sup> KEK S.72 (Rhein-Lahn-Kreis, 2014)



Die o.g. Firmen sind für die Mobilität älterer Personenkreise sowie teilweise als Schultaxi außerordentlich relevant. Zum Erreichen von Schulen ihrer Wahl werden z.B. für zwölf Kinder in Hahnstätten jährlich 23 T€ (80 ct/km) aus Mitteln des Rhein-Lahn-Kreises für den individuellen Hin- und Rücktransport ausgegeben.

Die Taxibetreiber unterliegen der Beförderungspflicht und stützen sich wie anderenorts vorwiegend das stabile, durch das zu einem beträchtlichen Teil von Sozialkassen rückvergütete Geschäft mit ihrer Stammkundschaft (Krankenfahrten). Sie sind oft ohne erkennbare Internetpräsenz und damit auch wegen der bescheidenen Flottengröße von lediglich 44 Fahrzeugen im gesamten Kreis<sup>16</sup>, ihres Tarifniveaus<sup>17</sup> bei einer nicht flächendeckenden und zeitlich vollen Verfügbarkeit nur von begrenzter Marktrelevanz für Ad-hoc-Fahrten. Eine Einbindung in ein Gesamtkonzept für Mobilität in der VGAE ist derzeit nur schwer erkennbar, zumal die Taxinutzung noch detaillierter untersucht werden müsste.

Der Radverkehr spielt, wie bereits zuvor ausgeführt, bezogen auf das gesamte Verkehrsgeschehen bisher nur eine geringe Rolle. Das Radwegenetz ist bezogen auf die gesamte VGAE entsprechend überschaubar und teilweise lückenhaft.

Wegen der Höhenunterschiede, welche zwischen Einrich und Aartal sowie östlich des Aartals bzw. südlich Michelbach/Aarbergen in Richtung Taunus für die ermittelten durchschnittlichen Wegedistanzen von 40 Kilometern täglich zu überwinden sind, erweisen sich muskelkraftbetriebene Verkehrsmittel im Alltag und bei hoher Pkw-Verfügbarkeit nur bei einem geringen Bruchteil der Einwohnerschaft als die erste Wahl. Lebensnah ist allenfalls die Beschränkung auf eher kurze Wege, etwa für Besorgungen innerhalb der Ortsgemeinde bzw. Zu- und Abgang zu einem Angebot des ÖPV, was aber geeignete gesicherte Abstellflächen an den Umsteigepunkten voraussetzt.

Nichtsdestotrotz sind mit der bestehenden Infrastruktur, d.h. zwei an das hessische Netz anschließenden touristisch bedeutsamen Radwegen, welche die VGAE queren sowie weiteren Radwegen in Einrich und Aartal infrastrukturelle Voraussetzungen für den Ausbau als Verkehrsmittel der Nahmobilität ohne Gefährdung der Fahrradfahrer im Straßenraum gegeben. Das jährlich stattfindende autofreie Wochenende entlang der B54 im Aartal („Fahr zur Aar“) trägt zur Bewusstmachung der Möglichkeiten dieser besonders umweltfreundlichen Fortbewegungsform bei und bietet Ansatzpunkte für neue Kampagnen im Bereich des Mobilitätswandels.

Die Verbesserung des Bestands bzw. der Radwegeneubau vollziehen sich – trotz des infrastrukturellen Nachholbedarfs – eher mit verhaltenem Tempo. Im Landesbauprogramm RLP 2019/2020 stehen 10 Millionen Euro für 19 Radverkehrsprojekte bereit. Parallel gibt es noch bedeutendere Fördermöglichkeiten aus dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) des Bundes.

Im Untersuchungsgebiet spiegeln sich die wachsende Popularität des Gebrauchs von Elektro-fahrrädern (Pedelecs) und die damit einhergehende Ausweitung von „Aktionsradien“ gegenüber dem konventionellen Radverkehr bereits wider. Die infrastrukturelle Ausstattung entspricht diesem Trend jedoch noch nicht ganz: In der VGAE existieren öffentliche Ladestationen nur in Hahnstätten und KEB – allerdings mit jeweils eingeschränkten Öffnungszeiten, ferner in privater Obhut an einigen Beherbergungsbetrieben. Die nächsten Ladestationen im Umkreis der VGAE sind in Diez, Nastätten und Nassau zu finden. Insgesamt befindet sich die Nutzung der elektrischen Nahmobilität und der Aufbau notwendiger Infrastruktur noch in einem recht frühen Stadium.

---

<sup>16</sup> Zimmerschied (2019), S.16

<sup>17</sup> z.B. 35€, einfache Fahrt, für 13km Herold-Burgschwalbach bei Anfahrt aus KEB und fünf Minuten Wartezeit

## 2.3 Weitere Randbedingungen für Verkehr und Mobilität

An dieser Stelle kann aus Platzgründen nur eine begrenzte Auswahl von Faktoren Erwähnung finden. Im Unterschied zu schnelllebigen Metropolen benötigen die Einflussfaktoren von außen in ländlichen Regionen naturgemäß länger bis ihre Einwirkung allgemein wahrgenommen werden.

Als weitere, über die unmittelbare Verkehrsangebot-Verkehrsnachfrage-Wechselwirkung hinausgehende Umfeldbedingungen mit Relevanz für die weitere Mobilitätsentwicklung sind vor allem fünf Punkte herauszustellen:

- Flexibilisierungsbestrebungen in einer zunehmend globalisierten Arbeitswelt mit überregionalen bis internationale Austauschbeziehungen haben beträchtlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Über den privaten Bereich hinaus wachsen die Aktionsradien an. Die Arbeitswelt, gerade im Dienstleistungssektor, bringt immer mehr *mobile workers* hervor, die aber zum großen Teil dennoch in der Region verwurzelt bleiben, also zum Beispiel an Wochenenden am Vereinsleben teilnehmen. Regionale Niederlassungen decken immer größere Gebiete ab. Mehrstandortunternehmen, die ihre Betriebsstätten zudem in Mehrjahresrhythmen immer wieder neu bestimmen, werden eher die Regel als die Ausnahme. Multilokale Haushalte, Wochenendpendeln usw. betreffen einen nennenswerten Teil der Bevölkerung, u. a. mit der Konsequenz, dass diese Personen werktags gar nicht oder nur teilweise als (potenzieller) Nachfrager präsent sind.
- Im Gegensatz dazu weist die für die Nutzung von zeitgemäßen Informationstechnologien im Verkehrsbereich erforderliche Breitbandabdeckung für den Mobilfunk in mehreren Teilen der VGAE noch beträchtliche, bereits vor Jahren thematisierte Lücken<sup>18</sup> auf, die jedoch nach und nach geschlossen werden sollen (Abbildung 13).
- Die allgemeine sowie branchenspezifische Fachkräfteknappheit, verbunden mit einem zwischenzeitlichen, bis zum Erstellungszeitpunkt des Gutachtens anhaltenden Wandel zu einem Arbeitnehmermarkt, betrifft insbesondere auch den Bereich der Berufskraftfahrer. Es gestaltet sich aufwändiger und kostspieliger als früher, entsprechende Fahrpersonale zu gewinnen, zumal von Bewerbern das Berufsbild verglichen mit anderen nicht mehr in gleichem Maße wie zu früheren Zeiten als attraktiv angesehen wird. Der ersatzweise, weil kostengünstige Rückgriff auf Ehrenamtliche, gerade mit fortgeschrittenem Alter, wird unter Sicherheits- und Wettbewerbsaspekten von Unternehmen beargwöhnt.
- Die bundesweite Aufmerksamkeit für das Thema „Klimawandel“ gibt in allen Sphären, so auch im Verkehrssektor, Anlass zu verstärkten Anstrengungen zur Reduzierung bzw. effektiveren Nutzung fossiler Verbrennungsprozesse. Nicht nur städtische sondern auch ländliche Kommunen stellen sich gezielt dieser Frage bei strategischen Planungen.
- Gemäß Koalitionsvertrag der Bundesregierung steht in der bis 2021 laufenden Legislaturperiode eine Novellierung des Personenbeförderungsrechts an. Ungeachtet widerstreitender Gestaltungsansätze der Interessengruppen ist unbesehen, dass das zugehörige Gesetz zur Regelung der Personenbeförderung (PBefG) unter anderem im Zuge der Digitalisierung einer baldigen Anpassung durch Schließung von Regelungslücken und grundsätzlicher Modernisierung bedarf. Da sich alle am ÖPV und Taxiverkehr Beteiligten in

---

<sup>18</sup> IHK Koblenz (2013) S.8

Jahrzehnten darauf eingerichtet haben, dass hierzulande jegliche Personenbeförderung eines sich gemäß Aufteilung der Aufgabenträgerschaft über mehrere Behörden erstreckenden Genehmigungsprozesses, der teils bis ins Kleinste geführt wird, bedarf, ist eine dauerhafte, also vom Rückgriff auf Experimentierklauseln unabhängige geschäftliche Tätigkeit digitaler Vermittlungsdienste nicht ohne weiteres möglich. Die Ausrichtung am Stand der technologischen Möglichkeiten und die Wiedererlangung von Rechtssicherheit gerade diesem Punkt zum Zwecke der in politischen Sonntagsreden regelmäßig angemahnten besseren multimodalen und bedienungsgebietsübergreifende Integration von Verkehrsangeboten und somit auch für die weitere Gestaltung der Mobilitätsangebote der VGAE von Belang.

### 3 Ableitung des Handlungsbedarfs

Die Erstellung eines Mobilitätskonzepts wurde mit vermutetem Handlungsbedarf

- unmittelbar durch den zum 1.7.2019 vollzogenen Zusammenschluss zur VGAE
- mittelbar durch bestehende Herausforderungen aufgrund von zwischenzeitlichen oder absehbaren Entwicklungen innerhalb und außerhalb der VGAE

motiviert. Nicht alle soziodemografischen Gruppen im Untersuchungsgebiet sind gleichermaßen betroffen. Generell gilt aber: Das durch die Bürger jeweilig erstrebte Ausmaß an selbstbestimmter Mobilität steht in direkter Beziehung

- zur Entfernung von Zielgelegenheiten aus Sicht der jeweiligen Wohn- u. Arbeitsorte
- zur örtlichen Anbindung an schnelle Kommunikation, welche Ortsveränderungen teils erübrigt

was wiederum die Wechselwirkungen mit weiteren Bereichen der Kommunalpolitik verdeutlicht.

Grundsätzlicher Maßstab der nachfolgenden Betrachtungen, basierend auf der im Vorkapitel zusammengefassten Bestandsaufnahme, sind die Kriterien der Verkehrswertigkeit eines Verkehrssystems<sup>19</sup>, d.h.,

- Transportkosten
- Schnelligkeit
- Massenleistungsfähigkeit
- Netzbildungsfähigkeit
- Berechenbarkeit,
- Häufigkeit
- Sicherheit
- Bequemlichkeit,

ergänzt um Aspekte der

- Effizienz der eigenen Leistungserstellung bzw. beauftragten Leistungserstellung Dritter

in Hinblick auf

- die Realisierung der Mobilitätsbedürfnisse und –wünsche privater Haushalte, welche generell vor der Alternative der Akzeptanz real steigender Aufwendungen für Mobilität mit Status quo versus mehr oder weniger freiwilligen Anpassungen an die Gegebenheiten (Selbstbeschränkung, Veränderungen von Standorten / Zielen / Verkehrsmittelwahl) stehen
- Mobilisierung des aller Voraussicht nach anwachsenden Kreises mobilitätseingeschränkter Personen (Realisierung Barrierefreiheit bis 2022<sup>20</sup>; per se erleichterte Zugangsmöglichkeiten)
- die finanzielle Belastung öffentlicher Haushalte - durch absehbar entstehende Defizite aufgrund gegebener Leistungsversprechen oder einer *Laissez-faire*-Haltung bei Zuschussung von Leistungen Dritter
- die breit diskutierten Klima- und Umweltwirkungen des Verkehrs, insbesondere die verbindliche Anforderung zur nennenswerten Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

---

<sup>19</sup> Vgl. Malina (2018)

<sup>20</sup> Vgl. z.B. Bräuer (2014)

Die vier oben genannten Punkte werden zugleich als späteres Zielsystem für die Erstellung des Mobilitätskonzepts verwendet. Hinsichtlich dessen ist zunächst zu fragen:

- (i) Was ändert sich in Bezug auf Mobilität durch die Fusion?
- (ii) Was bremste die Mobilität bisher aus – wo werden vorhandene Potenziale nicht genutzt?
- (iii) Welche Entwicklungsimpulse kommen von außen, auf die zukunftsweisend zu reagieren ist?
- (iv) Wo fehlen Daten und Einblicke, um fundierte Entscheidungen für (i) bis (iii) vorbereiten zu können?

Auf diese Fragen wird nun näher eingegangen.

Ad (i):

Die Mobilitätsmuster in Hinblick auf

- das Wegeaufkommen pro Tag,
- die bislang eher auf die jeweiligen Grundzentren oder außerhalb der Gemeinde ausgerichteten dispersen Wegebeziehungen mit überschaubaren verkehrlichen Verflechtungen zwischen Aartal und Einrich sowie
- die Verkehrsmittelnutzung

ändern sich durch den Zusammenschluss zur VGAE auf absehbare Zeit nicht. Selbst für die meisten Behördengänge ist dieses durch die Aufrechterhaltung der Nebenstelle in Hahnstätten bis auf Weiteres der Fall.

Gleichwohl kann eine Zentralisierung von Aufgaben und Leistungen der VG den im KEK beschriebenen Trend zum Rückgang wohnortnaher Angebote wie z.B. Nahversorgung, Bildungsangebote, Kulturangebote verstärken, so dass mit den Aktivitätsverschiebungen hin zu meist weiter entfernten Zentralen Orten Mobilitätseinschränkungen steigen<sup>21</sup>

Neu und als Chance zu vermerken ist, dass nun gesamthafte Planungen für rund 18.500 EW und eine Fläche mit Abmessungen von immerhin rund 11 x 15 Kilometer erfolgen können (und müssen). Dieser Umstand schafft aber möglicherweise auf Synergien und kritische Masse für bestehende und zukünftige Angebote. Die Nachfrageseite ist recht überschaubar. Dem entgegenstehend ist, dass

- das Gros der verkehrlichen Verflechtungen in das Umland reicht und
- die VGAE als isoliertes Bedienungsgebiet für die Fixkostendeckung (z.B. für die Erstellung einer Mobilitäts-App) noch zu klein ist, so dass ohne die Nutzung von Kooperationen zumindest absehbar wirtschaftliche Nachteile in Kauf genommen werden müssten.

Ad (ii):

Der Bezugsrahmen und „Standardwahloption“ ist – ausweislich der Resultate der auf die VGAE übertragenen Mobilitätshebungen im ländlichen RLP – die Nutzung eines Privat-Pkw<sup>22</sup> (ggfs. eines

---

<sup>21</sup> KEK S.72 (Rhein-Lahn-Kreis, 2014)

<sup>22</sup> Motorräder und Motorroller wurden mangels verfügbarer Daten zunächst ausgeklammert.

Taxis) *ohne* Mitfahrer, die nicht zum eigenen Haushalt gehören. Als alternative Wahloptionen werden

- der nichtmotorisierte Verkehr (Fuß- und Radverkehr<sup>23</sup>),
- der ÖPV in verschiedenen Ausprägungsformen, zusammen mit obigem auch als „Umweltverbund“ bezeichnet
- der verstärkte Einsatz von Straßenfahrzeugen<sup>24</sup> mit besonders umweltschonenden Antrieben
- die Bildung von privaten Fahrgemeinschaften (mit nichtprofessionellen Fahrern) durch Personen, die *nicht* im gleichen Haushalt wohnen, aufgrund von Regelmäßigkeit oder die Nutzung ausgewiesener Treffpunkte (P+M-Plätze, Mitfahrerbanken etc.)
- die gemeinschaftliche Nutzung von privaten Fahrdiensten (mit professionellen Fahrern) durch Personen, die *nicht* im gleichen Haushalt wohnen (Ride-Pooling)
- Einbindung von Personenfahrten in güterlogistische Konzepte und umgekehrt zur Senkung von Kosten und Erhöhung der Verfügbarkeit

subsummiert, die untereinander auch kombiniert werden können.

Die hier aufgelisteten Wahloptionen sind je nach Einsatzort und –zweck gewiss nicht gleichermaßen relevant oder als Substitut des Privat-Pkw geeignet. Defizite, Handlungsbedarfe und Chancen zur Verhaltensänderung werden von den zuvor unterschiedenen Nutzergruppen unterschiedlich eingeschätzt, so dass eine übergreifende Sicht unabhängig von eigenen Präferenzen eingenommen werden muss.

Die erkannten Verbesserungspotenziale lassen sich dahingehend folgendermaßen zusammenfassen:

- a) Ausbauzustand der Straßeninfrastruktur im Untersuchungsgebiet
- b) Teilweise geringere bis unzureichende Verkehrswertigkeit von Alternativen zur Pkw-Nutzung
- c) Hemmnisse bzw. fehlende Anreize für die Entfaltung des Angebots alternativer Mobilitätsangebote in rechtlicher, infrastruktureller, technologisch-organisatorischer und damit wirtschaftlicher Hinsicht
- d) Vorhandene Informationsdefizite in Bezug auf alternative Mobilitätsangebote jenseits des Privat-Pkw oder deren kombinierte Nutzung mit der Standardwahloption Privat-Pkw (insbesondere Überbrückung der „Letzten Meile“)
- e) Allgemein geringe Notwendigkeiten und Anreize zur Veränderung jahrelang eingefahrener Verhaltensmuster
- f) Abbau weitergehender persönlicher Vorbehalte gegenüber der Berücksichtigung alternativer Wahloptionen und Schutzhaltungen vor Eingriffen in die Privatsphäre, z.B. Infragestellen der individuellen Mobilitätstile.

Ad (iii):

Anknüpfend an die Ausführungen in Abschnitt 2.6 zu sich wandelnden Umfeldbedingungen für die Mobilität der Einwohner der VGAE erwächst Handlungsbedarf, auch im Sinne neuer Gestaltungschancen, durch folgende externe Entwicklungen:

---

<sup>23</sup> Einbeziehung von e-Bikes / Pedelecs mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h

<sup>24</sup> Einbeziehung von e-Bikes / Pedelecs mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h

- Vorbereitung auf die mögliche, gleichwohl noch im Entscheidungsprozess befindliche Realisierung des Citybahnprojekts (Mainz -) Wiesbaden – Bad Schwalbach mit der noch sehr viel fernerer Perspektive einer durchgehenden Reaktivierung der Aartalbahn (siehe 3.4), beides jeweils mit Folgen für die (residentielle) Mobilität in der Relation Ballungsraum - Land
- Anpassungsbedarf an Änderungen in der Arbeitswelt und weiterer Branchen durch Prozesse, die unter dem Stichwort „Digitalisierung“ zusammengefasst werden können, mit Folgen z.B. für Pendlerverflechtungen, Versorgungswege, usw.
- Aufrechterhaltung des differenzierten Schul- und Kitaangebots der VGAE mit zunehmender Ganztagsbetreuung, ungeachtet kontinuierlich rückläufiger Schüler- und Kinderzahlen
- Zwischenzeitliche Versiertheit weiter Teile der Bevölkerung im Umgang mit Smartphones und Begrüßen entsprechender Beiträge zur Verbesserung und Erleichterung des Unterwegsseins.
- Forcieren der Breitband-Internetanbindung im Rahmen der Bemühungen um die Gleichwertigkeit der zwischen Stadt und Land teilweise auseinanderdriftenden Lebensverhältnisse – lt. Bundeslandwirtschaftsministerin Klöckner könnten beispielsweise Dorfkerne künftig „Räume für das Arbeiten der Zukunft sein, etwa durch die Einrichtung von Co-Working-Spaces mit schnellstem Internet“.
- Die jüngere Generation ist, so der deutschlandweite Trend, gegenüber den aufgeführten alternativen Angeboten und Mietmodellen deutlich aufgeschlossener und zeigt unter größter medialer Beachtung ihr Umweltbewusstsein.
- Freizeit- und Eventverkehre sind im Wachsen begriffen, zugleich ist man um eine umweltfreundliche Abwicklung bemüht.
- Der Ordnungsrahmen auch für lokale Verkehrsangebote wird stärker als zuvor durch das Wettbewerbsrecht auf EU-Ebene geprägt; erwartet wird ferner, dass die Novellierung des PBefG noch in lfd. Legislaturperiode mehr Offenheit und einen Wandel der Märkte befördert.

*Last but not least* wird gerade auch im Bereich Verkehr politischer Handlungsdruck wegen der global drängenden Klimaproblematik aufgebaut. Für diese Sektor-spezifischen Bestrebungen wurde der bereits viel früher geprägte Terminus „Verkehrswende“ im öffentlichen Diskurs wiederbelebt. „Verkehrswende“ - lt. Duden die Vorstellung, dass es eine „grundlegende Umstellung des [öffentlichen] Verkehrs [besonders mit ökologischen Zielvorstellungen]“<sup>25</sup> gibt. Die Wortwahl offenbart, dass es nicht um bloße Kosmetik, sondern um tiefgreifenden Änderungen am Gefüge, ähnlich wie bereits im Energiesektor, bis hin zu einem kulturellen Wandel der Nutzungs- und weiteren Gewohnheiten, gehen soll. Konkret impliziert die nunmehr ausgerufene „Verkehrswende“ die Abkehr von der (immer stärkeren), für die VGAE im Besonderen dominanten Pkw-Nutzung, genauer von Pkw mit Verbrennungsmotor.

Jenseits geplanter oder bereits umgesetzter organisatorischer Maßnahmen zur Regulierung öffentlicher und privater Pkw-Nachfrage/Pkw-Nutzung wie der Umstellung des Steuer- und Abgabensystems, harten Vorgaben an die Hersteller zu Flottenemissionen und fahrzeugbezogenen Grenzwerten, Mindestzulassungsquoten von e-Fahrzeugen, lokalen Fahrverboten etc. kann die „Verkehrswende“ auch als Anstoß zu einem Prozess mit verstärkten Anstrengungen zum Auf- und Ausbau der o.g. alternativen Wahloptionen verstanden werden.

---

<sup>25</sup> Bibliografisches Institut (2019)

Gerade im ländlichen Raum gestaltet sich dieser Entwicklungsprozess der Alternativen zäh und wirtschaftlich schwierig, da die verkehrsgeografisch und netzwerkökonomisch unvorteilhaften Ausgangsbedingungen mit disperser Nachfrage kaum zu ändern sind, man es andererseits nicht bei bloßen Bekundungen oder kurzfristigen administrativen Maßnahmen bewenden lassen kann und sich der in Kauf zu nehmenden Wohlfahrtseinbußen, finanziellen und sonstigen Konsequenzen rasch bewusst wird, sofern es an ernstzunehmenden Alternativangeboten mangelt.

Gelingt es aber auch auf dem Land im Zuge dieses proklamierten Aufbruchs, langfristig orientierte Investoren für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr zu interessieren, genügend Nutzerakzeptanz im Alltag zu gewinnen und neue Verkehrsangebote – auch unter Inanspruchnahme bereitstehender Fördermittel für Anschubfinanzierungen – wirtschaftlich überlebensfähig zu gestalten, so wird sich auch die intendierte Wirkung auf Weiteres z.B. die Verkehrsmittelnutzung im Fernverkehr und die Anschaffung von Pkw in einem Haushalt einstellen.

Es wird immer wieder betont, dass mit Blick auf die Alltagsmobilität gerade die kommunale Ebene aktiv werden sollte und dabei von neuen technologischen Möglichkeiten

- Erheblich verbessertes Informationsmanagement für öffentliche Verkehrsangebote in Verbindung mit nutzerzentrierter Daten
- Entwicklungen im Bereich neuer Fahrzeugantriebe, die auf allen Ebenen vorangetrieben werden<sup>26</sup>
- Digitale Transformation des Verkehrssektors – Stichwort „*Mobility as a Service*“ (MaaS)
- Automatisch / fahrerlos betriebene Shuttles, wie bereits im Testbetrieb zu erleben

Gebrauch machen kann. Veröffentlichungen in etlicher Zahl verweisen seit Jahren auf die Chancen hin. Kirschbaum (2018) fasst es wie folgt zusammen: „*Unterschiedlichste Verkehrsmittel lassen sich unideologisch vergleichen und kombinieren. In Echtzeit lassen sich Fahrzeuge dem Bedarf zuordnen. Das Pooling (= Bündelung von Fahrten in Fahrgemeinschaften, Anm. F.H.) von Fahrgästen mit ähnlichem Start oder Ziel wird in Millisekunden berechnet und an ein Fahrzeug übermittelt. Umfangreiche Datenanalysen erlauben eine adressgenaue Auswertung von Angebot und Nachfrage. Kurzum: Die Digitalisierung bringt eine neue Epoche des Nahverkehrs.*“

Dieses schließt auch das neue, eher unkonventionelle Kundenverständnis ein, welches von den Vorreiterunternehmen der Informationsgesellschaft übernommen wird, da es den Erwartungen der mit der digitalen Welt vertrauten Smartphone-Nutzern entspricht.

Wie bereits zuvor angedeutet, sind für eine Umstrukturierung der Verkehrsangebote unter wirtschaftlichen und ökologischen Effizienzgesichtspunkt noch beträchtliche rechtliche, politische und Mentalitäts-Hürden zu überwinden.

#### Ad (iv):

Während die Mengengerüste für das in der VGAE erzeugte Wegeaufkommen, die Quell- und Zielverkehre sowie Anteile der Verkehrsmittel recht gut abschätzbar sind, reichen statistische Eckdaten aufgrund verborgener Präferenzstrukturen bisher nicht aus, um individuelles Verhalten und mögliche Verhaltensanpassungen zu prognostizieren.

---

<sup>26</sup> Im KEK wurde vor fünf Jahren konstatiert „E-Mobilität bietet noch keine Alternative für Pendler.“ (S.72)



Dass zwar viel öffentlich über das Thema Mobilität geredet wird, es aber bezüglich der Datensituation oft mehr einer „Black box“ gleicht, wurde bereits bei der Konzeption notwendiger weiterer Arbeitsschritte berücksichtigt.

Aufgrund der planwirtschaftlichen Abwicklung des Schülerverkehrs, der etablierten vielschichtigen Finanzierungswege jenseits der kassentechnischen Erlöse aus dem Jedermannverkehr, datenschutzrechtlichen Grenzen und weiterem mehr bestand – von gelegentlichem Idealismus abgesehen – jahrzehntelang kein gesteigertes Interesse an der detaillierten Erhebung, öffentlichen Bereitstellung und intelligenten Analyse nutzerzentrierter Daten im ÖPV und dessen Schnittmengen zum MIV.

Durch die digitalisierungsbedingten Umwälzungen mit der Chance, die Komplexität der Schaffung personalisierter Angebote und Fahrtenbündelung algorithmisch zu erreichen, ist dieses Interesse schlagartig erwacht; gleichwohl fehlen die Zugriffsrechte/ beträchtlichen finanziellen Mittel zum Kauf und es ist technisch recht anspruchsvoll z.B. bei der Auswertung von Mobilfunkdaten.

Die Auflistung der spezifischen Handlungsfelder in der VGAE wurde nachfolgend in sechs Bereiche und entsprechende Teilabschnitte gegliedert.

### 3.1 Erreichbarkeitsdefizite innergemeindlich

Wie die Bestandsaufnahme zeigte, erfüllt der ÖPV die heutigen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse innerhalb der fusionierten, flächenmäßig beträchtlich angewachsenen VGAE nur zu einem Teil, während dem AEB die rechtlichen und weiteren Voraussetzungen fehlen, die Lücke bedarfsgerecht zu füllen.

Ferner sind die durch die Raumstruktur mit wenigen Siedlungskernen jedoch zahlreichen Streusiedlungen, dem zuvor analysierten Arbeitsplatzangebot sowie durch Lage und Attraktivität öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen vorgegebenen verkehrlichen Zielgelegenheiten aus Zeiten der zwei „alten“ Verbandsgemeinden meist noch getrennt für Einrich und Aartal bzw. sie liegen ohnehin außerhalb der Verbandsgemeinde - teilweise sogar jenseits der Landkreisgrenze.

Die vorgefundenen Angebot-Nachfrage-Strukturen wirken, ungeachtet empfundener Suboptimalität, insgesamt recht stabil. Der ÖPV ist jedoch an den Schülerverkehr gekoppelt – falls es hierbei zu Änderungen kommen sollte, müssten Alternativen jenseits des MIV bereitstehen.

Bei einer perspektivischen Neuordnung, d.h. der mit der administrativen Straffung betriebenen Zentralisierung und flankierender, privatwirtschaftlich veranlasster Standortkonzentration, entstehen allein schon wegen der flächenmäßigen Größe und dementsprechend größeren Wegelängen neue Herausforderungen für die Gewährleistung der Mobilität auf dem gewohnten Niveau. Hinzu kommen die erhöhten Anforderungen älterer, mobilitätseingeschränkter Bürgerinnen und Bürger sowie die besondere Fürsorgepflicht falls Minderjährige ohne Eltern unterwegs sind.

Inneregemeindlich sind dabei, wie zuvor analysiert, die Aspekte

- Nutzerkosten (ÖPV wird gerade bei der Spontannutzung als überteuert empfunden – siehe 3.3)
- Schnelligkeit (indirekte Linienführungen lassen sich zur Einbindung möglichst vieler Ortsteile nicht vermeiden)

- Netzbildungsfähigkeit (Umstiege wenig genutzt, Anschlüsse sind teilweise erratisch)
- Häufigkeit (vor allem in Hinblick auf die zeitliche Verfügbarkeit)
- Bequemlichkeit (physischer Aufwand für Zugang bzw. Zurücklegen des Gesamtwegs von und zu zentralisierten Haltestellen, Umsteigeerfordernis, limitiertes Angebot für den Aar-Einrich-Bus)

für die Erreichung der vorgenannten Ziele von Belang.

Davon ist im Wesentlichen der Kreis von Einwohnern ohne (regelmäßige) Pkw-Verfügbarkeit, sei es aufgrund von Alter, Erkrankung und/oder finanzieller Situation des Haushalts, betroffen.

### 3.2 Kosten der Erreichbarkeit der VGAE von/aus übergreifenden Netzen

Wie in der Bestandsaufnahme dargelegt, ergeben sich aus der geografischen Lage abseits von BAB-Anschlussstellen, ICE-Bahnhöfen (Limburg Süd, Koblenz Hbf., Wiesbaden Hbf.) und Regionalexpress-Halten (Streckendreieck Limburg/L.-Frankfurt/M. und Wiesbaden, Limburg/L.-Koblenz, Wiesbaden-Koblenz) Defizite und mithin Handlungsbedarf in Hinblick auf die Erreichbarkeit der VGAE - vor allem in der Fläche außerhalb der Grundzentren betrachtet.

Eine direkte Einbindung in das sich bundesweit stark entwickelnde Fernbusnetz scheint lagebedingt ebenfalls schwierig zu bewerkstelligen zu sein, insofern geht es für die betreffende Zielgruppe die Erreichbarkeit der Flixbus-Halte in Limburg Süd/Kopenhagener Straße sowie Koblenz/Neversstraße.

Der Pkw ist aus Zeitgründen für kreis- und bundeslandübergreifende Verkehrsrelationen- zumindest auf dem ersten Teilstück des Wegs - unangefochten das Verkehrsmittel der Wahl. Ein Zugang zu Regional- und Fernbahnhöfen und deren P+R-Plätzen per ÖPV ist überwiegend umständlich und zeitraubend. Bei erleichterten Zugangsbedingungen könnten deutlich mehr Reisende auf die Bahn umsteigen und damit Verkehre auf den Routen in die Ballungszentren sowie innerstädtisch verringern.

Relevant sind für das Untersuchungsgebiet, wie zuvor analysiert, sind die Aspekte

- Nutzerkosten (siehe auch 3.3)
- Schnelligkeit
- Häufigkeit
- Bequemlichkeit (Umsteigeerfordernis)

der Angebote.

Betrachtet werden sollten auch nennenswert nachgefragte Verkehrsrelationen in hessische Nachbarlandkreise über Verbundgrenzen hinweg. Es bestehen auch Auswirkungen auf die Erreichbarkeit von Außerhalb durch Geschäftsreise und den nicht mit dem Pkw anreisenden Fremdenverkehr. Die betreffenden Nachfragemengen sind freilich erst genauer zu quantifizieren, um Erreichbarkeits-lösungen angemessen zu dimensionieren.

Dennoch ist festzuhalten, dass die Bedeutung der guten Erreichbarkeit der VGAE eher weiter steigt.

### 3.3 Preis-Leistungsverhältnis des ÖPV

Beim ÖPV lagen die jahrelangen Preisanpassungen nach oben in der Regel deutlich über der allgemeinen Teuerungsrate. Im Jahr 2018 waren nominell 79% gegenüber den Preisen von 2000 zu zahlen, während der Preisindex Pkw „nur“ 36% in 18 Jahren stieg. (StaBuA, 2018)

Vor dem Hintergrund der mehrheitlich günstigen Einkommensentwicklung haben sich die mittleren realen Aufwendungen in Bezug auf die Einkommen in den letzten Jahren dennoch nicht sonderlich erhöht. Dieses kann sich jedoch in den kommenden Jahren verändern, so dass Handlungsbedarf entsteht. Anstatt zu argumentieren, der Pkw sei immer noch zu wenig belastet, sind die Gründe zunächst beim ÖPV selbst zu suchen.

Die ÖPV-Unternehmen tragen die meist extern determinierte Produktionslast zu den sich dynamisch entwickelnden Kostenniveaus und besitzen durch die Tarifsetzung der Verbände wenig Entscheidungsspielraum. Gleichwohl wirken zwölf Euro pro Hin- und Rückfahrt bzw. 131€ für eine Monatskarte für eine Strecke wie beispielsweise Rettert – Diez (21 km), welche aufgrund der Linienführung fünf Waben berührt, bereits für einen Fahrtteilnehmer recht hoch- zumal sich der Preis für mehrere Fahrtteilnehmer multipliziert.

Betroffen sind Nachfragegruppen, denen nicht ohnehin schon vergünstigte Tarife eingeräumt werden, deren sozioökonomischer Status steigende Mobilitätsausgaben auch aufgrund des Fehlens günstiger Angebotsalternativen zum Problem werden lässt.

Auch wenn der Fahrpreis für weitere Bevölkerungsschichten nicht das vorderste Kriterium der Verkehrsmittelwahl ist, sollte der ÖPV auch in preislicher Hinsicht eine gute Alternative zum Privat-Pkw bieten, ansonsten ist der Wachstums- / Veränderungshemmnis bei der Gewinnung von Kunden aus wahlfreien Nutzergruppen.

Handlungsbedarf besteht insofern, als die VGAE

- einerseits die Tarifierung in diesem Bereich des VRM in den betreffenden Gremien zur Sprache bringen müsste und
- sich mit der Schaffung preisgünstigerer Mobilitätslösungen für betroffene Bürger befassen kann.

### 3.4 Verkehrsökologische Effizienzpotenziale

Die Verringerung von Pkw-Fahrten mit Antrieben auf nicht-regenerativer Basis trägt zur allgemein angestrebten Vermeidung fossiler Rohstoffnutzung bei und hilft zudem, die Belastung der Anwohner durch die Folgen des Durchgangsverkehrs zu reduzieren. Fakt ist, dass ein Teil der Kosten der weit ausgreifenden Siedlungsstrukturen externalisiert, d.h. auch Personen außerhalb des unmittelbaren Nutzer- und Nutznießerkreises aufgebürdet wird.

Die VGAE müsste sich dazu positionieren, wie hoch der Handlungsdruck eingeschätzt wird und wie weit sie dementsprechend bei der Privatisierung dieser ökologischen Fragen zu gehen gewillt ist. Dann bestünde der Handlungsbedarf der VGAE zunächst darin, vom allgemeinen Handlungsbedarf zu überzeugen. Im Nachgang der Selbstvergewisserung kann die erwünschte Aufmerksamkeit schaffen und über die Mobilitätszentrale besser auf die eingerichteten Möglichkeiten hinweisen.

Als Lösungsansätze als Teil eines umweltorientierten Mobilitätsmanagements kommen, wie teilweise bereits ausgeführt,

- die Erhaltung wohnortnaher, verkehrsvermeidender Versorgungsstandorte
- die bessere Organisation des Wirtschaftsverkehrs durch regionale logistische Konzepte
- die Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund (ÖPV, mehr Fahrradfreundlichkeit über die Bestärkung der E-Bike-Nutzung)
- die Organisation und Anreizsetzung des Fahrtenteilens (Ridesharing)
- der Fahrzeugverleih besonderes umweltfreundlicher Fahrzeuge (Carsharing)

infrage, die auch miteinander gekoppelt werden können.

Ein besonderes Augenmerk ist auf das Effizienzpotenzial des Pkw-Verkehrs zu richten. Bei ca. 9.000 betriebsbereiten Fahrzeugen in der VGAE, die mit durchschnittlich 3,4 unbesetzten Sitzplätzen verkehren, sind dieses bei anteilig rund neun innerhalb der VGAE zurückgelegten Kilometern täglich (!) 275.000 Personenkilometer bzw. 69 T€ vertane Aufwendungen bei zugrunde gelegten ÖPV-Tarifen von 0,25€/Pkm. Auf ein Jahr mit rund 300 Betriebstagen gerechnet ergeben sich 21 Millionen Euro. Ein Teil davon könnte gewiss nutzbar gemacht werden. Es versteht sich von selbst, dass die raumzeitliche Koordinierung von Fahrten anspruchsvoll und für zeitsensitive, auf volle Flexibilität bedachte Personen kaum interessant ist. Doch selbst wenn nur 5% der Flotte sich mit Fahrten einbringt, ist das immer noch das Dreizehnfache dessen, was man bisher an Budget für die Nutzwagen-km des Einrichbusses hat.

### 3.5 Weiterbetrieb von „Aar-Einrich-Bus“ und Mobilitätszentrale

Die ohnehin schon überschaubaren Handlungsspielräume sind in der aktuellen Genehmigungsperiode nochmals eingeschränkt worden. Das Angebot ist wertvoll, bietet aber nun nur noch einem begrenzten Adressatenkreis und für einen Bruchteil der Verkehrsrelationen einen Mehrwert und überschneidet sich zusehends mit den Leistungen von Sozialdiensten. In Anbetracht steigender Zahlen mobilitätseingeschränkter Einwohner erscheint es notwendig, den Handlungsspielraum der VGAE in Richtung auf ein umfangreicheres, auch den Jedermannverkehr erreichendes Bürgerbusangebot in Verbindung mit weiteren, neu entwickelten Mobilitätsdienstleistungen wieder zu erweitern.

Handlungsbedarf besteht insofern in der deutlichen Vergrößerung der Fahrtmöglichkeiten aus dem Bereich der alternativen Option außerhalb des Schülerverkehrs - für möglichst breites Spektrum der auf selbstbestimmte Mobilität jenseits des Privat-Pkw bedachten Einwohnerschaft.

Zur Vermeidung ungenutzter Produktionslast erscheint hier eine schrittweise Erweiterung jenseits des Linienverkehrs mit konsequenter Bedarfssteuerung angebracht. Zur Erreichung einer kritischen Masse an bündelungsfähiger Verkehrsnachfrage (siehe auch 3.4) müssen die informationstechnischen Voraussetzungen zur Bekanntmachung des Angebots / Reservierung und Transaktion in Verbindung mit der Abrechnung vorhanden sein oder geschaffen werden. Hierin besteht eine der vorrangigen Weiterentwicklungsnotwendigkeiten der Mobilitätszentrale.

### 3.6 Partizipation an großen Verkehrsinfrastrukturvorhaben

Der seit 2002 vorhandene, in das Fernverkehrsnetz der Bahn stabil eingebundene ICE-Bahnhof Limburg Süd, welcher in 20 Minuten Fahrzeit von Hahnstätten, bzw. 30 Minuten von KEB entfernt liegt, könnte in noch stärkerem Maße für Fernverkehre jenseits des Pkw genutzt werden.

Das noch in Klärung befindliche Stadtbahnprojekt Wiesbaden – Bad Schwalbach mit der (wahrscheinlichen) Reaktivierung der Aartalbahn im Rahmen der länderübergreifenden Ausweitung des Stadtbahnkonzepts hätte aufgrund der verkehrlichen Verflechtung – im Falle der durchgehenden, im Netz der DB integrierten Aartalbahn beträchtlichen – Einfluss auf die Mobilität in der VGAE. Für den eher wahrscheinlichen Fall einer in Bad Schwalbach endenden Strecke sind P&R-Optionen sowie Anschlussmobilität von/nach der VGAE in Vorausschau zu planen. Eine Realisierung der Stadtbahn nach dem Karlsruher Modell<sup>27</sup>, das europaweit Vorbildcharakter besitzt, verspräche die maximale Erhöhung des Modal Split (bis +70%) zugunsten des ÖPV und Effekte bis weit in das Umland, wäre jedoch mit Blick auf die Fahrgastprognosen im Untersuchungsraum recht kostspielig.

Jegliche, über große Infrastrukturprojekte unterstützte Erweiterungen des Einzugsbereichs von Ballungsräumen stützen den Wohnungsmarkt und weitere Infrastrukturauslastung in den von demografisch bedingter Schrumpfung betroffenen Regionen. Auch die (Rück-)Gewinnung von Einwohnern kann ein absehbarer, regional wohlfahrtssteigernder Effekt der ungleich besseren Realisierbarkeit von Berufspendlerbeziehungen per ÖPV oder als kombinierte Pkw-ÖPV-Nutzung sein.

Die in der Prüfungsphase ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses befindlichen größeren Verkehrsinfrastrukturvorhaben sollten aus Sicht der Interessen der VGAE nochmal in Hinblick auf verbesserte Angebotszustände und zusätzliche Nutzenbeiträge aus dem Untersuchungsgebiet unterstützt werden.

---

<sup>27</sup> Elektrifizierte Regionalstrecken mit regelspuriger Straßenbahn kombiniert, d.h., Zweisystemstadtbahnen fahren direkt ins Zentrum und zu verkehrsbedeutsamen Zielen im Stadtbereich

## 4 Vorschlag für ein Mobilitätskonzept

### 4.1 Prämissen

Das Mobilitätskonzept sollte als Leitlinie und Aufgabenliste für die gezielte Weiterentwicklung der für die VGAE relevanten Verkehrsangebote, ihrer Rahmenbedingungen und der diesbezüglichen internen wie externen Kommunikation im Zeitraum bis über die Mitte der 2020-er Jahre hinaus dienen.

Es greift zum einen die eingetretenen bzw. im Gange befindlichen Veränderungen des Umfelds und Handlungsnotwendigkeiten für Veränderungen

- Erreichbarkeitsdefizite innergemeindlich
- Kosten der Erreichbarkeit der VGAE von/aus übergreifenden Netzen
- Preis-Leistungsverhältnis des ÖPV
- Verkehrsökologische Effizienzpotenziale
- Weiterbetrieb und Weiterentwicklung von „Aar-Einrich-Bus“ und Mobilitätszentrale
- Partizipation an großen Verkehrsinfrastrukturvorhaben

aus dem Vorkapitel auf, zum anderen folgt es einer Reihe von weiteren, hier skizzierten prognostischen Annahmen, die gemäß vorheriger Abstimmung mit der VGAE im Juli 2019 getroffen wurden.

Im Speziellen wurde das folgende, als am ehesten wahrscheinlich erachtete Szenario für die weiteren Überlegungen angenommen:

- Der inzwischen vollzogene Zusammenschluss der bisherigen Verbandsgemeinden zur VGAE schafft insbesondere wegen der Zusicherung des Erhalts von Hahnstätten als zweitem Grundzentrum innerhalb der VGAE und der Eigenheit des dominierenden MIV, sich territorialen Ordnungsprinzipien nicht zu unterwerfen, keine grundsätzlich neue Ausgangslage für die Mobilität – abgesehen von den sich eröffnenden Gestaltungschancen, wenn mit dem zusammengelegten Budget ein deutlich größeres Gebiet zu überplanen ist.
- Das Mengengerüst der Personenverkehrsnachfrage aus den Ortsgemeinden wird wie zuvor, mangels anderweitig verfügbarer Daten und Verkehrsmodelle, mittels Hochrechnung der Befunde der MiD-Haushaltsbefragung 2017 auf die zukünftige Einwohnerzahl<sup>28</sup> grob abgeschätzt. Demnach gibt es dann in beiden vormaligen Verbandsgemeinden Aartal und Einrich
  - o je rund 650 ÖPV- und MIV-Stammkunden, welche im Wesentlichen als Berufspendler per Bahn mit Pkw-Nutzung lediglich für Zu-/Abgang interpretiert werden und damit (bislang) keine Relevanz für die Buslinien innerhalb der VGAE besitzen; gleichwohl das modale Verlagerungspotenzial der Zukunft bilden,
  - o je rund 100 ÖPV-Stammkunden als maximal gelegentliche Pkw-Nutzer,

---

<sup>28</sup> Annahme von ca. 17.000 im Jahr 2035

- je rund 550 ÖPV-Gelegenheitskunden, zusammen mit den Stammkunden mithin etwa 1.500 Personen als Kundenbasis innerhalb der VGAE <sup>29</sup> für den „Jedermannverkehr“
- weitere je 2500 Einwohner, die selten aber irgendwann von die öffentlichen Angeboten Gebrauch machten und als Obergrenze des VGAE-intern erreichbaren Nachfragepotenzials gelten können
- je ca. 1000 Kinder bzw. Jugendliche in der für die Schülerbeförderung vor allem maßgeblichen Altersgruppe von 10 – 19 Jahren, wovon weniger die Hälfte aus anderen Ortsgemeinden als KEB und HS Schulen in diesen beiden Grundzentren ansteuert
- bezogen auf die Gesamtheit der VGAE etwa 4.500 Auspendler mit ähnlicher Zielaufteilung wie heute.

Einpendler- und weitere Zielverkehre sind in ihrer Größenordnung zunächst vernachlässigbar.

- Die Bevölkerung und die Ausrichtung von Zielgelegenheiten in der VGAE bleiben grundsätzlich autoaffin. Pkw-Fahrzeugflotten werden weiter moderat anwachsen und sich, z.B. für Sharing-Angebote, ausdifferenzieren. Der technologisch-organisatorische Wandel im Fahrzeugbereich vollzieht sich - ohne weiteres Zutun - erheblich langsamer als in den Ballungsräumen, da der individuelle sowie lokale verkehrspolitische Handlungsdruck ein viel geringerer ist, infrastrukturelle Voraussetzungen wie insbesondere die flächendeckende Gewährleistung von Breitband-Mobilfunkabdeckung und elektrischer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum erst Jahre später gegeben sein werden und zudem notwendige Dichtevorteile für netzwerkökonomische Geschäftsmodelle wegen der Soziogeografie fraglich sind.
- Die Wiederinbetriebnahme der Aartalstrecke bis Bad Schwalbach mit einer auf direkter Relation Hahnstätten – Bad Schwalbach gegenüber dem Pkw einigermaßen konkurrenzfähigen Fahrzeit von 25 Minuten<sup>30</sup> wird unterstellt. Trotz der Zugangsproblematik wird ein Schienenverkehrsangebot in Summe attraktiver als die bisherige Buslinie 567 eingeschätzt.

Bedingt durch das Wiesbadener Citybahn-Konzept<sup>31</sup> mit der Favorisierung eines Umbaus auf Meterspur wird es in Bad Schwalbach eine Systemtrennstelle und Betreiberwechsel geben. Ein zügiger, bahnsteiggleicher Anschluss innerhalb des Integralen Taktfahrplans soll gewährleistet bleiben. Insofern sieht dieses Betriebskonzept keine – wie alternativ erwogene – Integration einer durchgehenden regelspurigen Verbindung Limburg – Diez – Hahnstätten – Bad Schwalbach – WI-Dotzheim – Mainz / Wiesbaden Hbf. in das DB-Netz mehr vor. Auch der für den Fahrtrichtungswechsel in Diez erforderliche längere Aufenthalt wirkt sich dämpfend auf einen möglichen Nachfrageanstieg im ÖPV aus. In Summe ist die Strecke für die dominanten Pendelbeziehungen jenseits des Ziels Wiesbaden Innenstadt sowie straßenentlastende Güter- und Fernverkehrsrelationen weniger interessant, was wiederum den Blick auf die langfristige Einbindung des ICE-Bf. Limburg-Süd in das Bahnfernverkehrsnetz richtet.

- Die Straßenpersonenverkehrsmengen in der VGAE sind Demografie-bedingt bestenfalls stagnierend, bleiben aber weiterhin deutlich von Schwellwertüberschreitungen entfernt. Der Schwerlastverkehr drosselt die Geschwindigkeiten. Für die zahlreichen Auspendler ist von Relevanz, dass Großstädte bzw. Ballungszentren ihre Verkehrspolitik gegenüber dem MIV

---

<sup>29</sup> Entsprechend rund 9% der extrapolierten Einwohnerzahl 2035

<sup>30</sup> Siehe Entwurfsfassung Deutschland-Takt (BMVI, 2019)

<sup>31</sup> Stadt Wiesbaden (2022)

zunehmend abwehrend ausrichten - etwa durch Rückbau von Fahrspuren, punktuelle oder zeitliche Verkehrseinschränkungen, Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, weitere Parkraumverknappung und -verteuerung, während die Angebote des Umweltverbands weiterentwickelt, gestärkt und preislich vergünstigt werden. Es wird eine forcierte lokale Besteuerung („City-Maut“) und/oder Abweisen nicht-konformer Fahrzeuge unter Klimaschutz- und Luftreinigungsgesichtspunkten erwartet, deren resultierende Mehraufwendungen keineswegs durch die Erhöhung der Pendlerpauschale ausgeglichen werden.

- Aufgrund o.g. „Push-Effekte“ in Verbindung mit neuen Antriebstechnologien, der Vernetzung plus Automatisierung von Fahrzeugen sowie einer professionalisierten Flottennutzung sind auch in der VGAE erhebliche Ressourceneinsparungen und damit Kostensenkungen auf Nutzer-/Betreiberseite realisierbar<sup>32</sup>, welche die Nachfrage nach neuen Fahrzeugmodellen und Mobilitätsangeboten insoweit beleben, als dass eine für die Wirtschaftlichkeit auf der Flottenumstellung fußender Investitionen erforderliche kritische Masse erreichbar sein kann.
- Alle öffentlichen Körperschaften werden per Gesetz angehalten sein, ihren Beitrag zu den nationalen Klimaschutzziele anhand evaluierungsfähiger Maßnahmenpakete darzulegen und dazu sektorale Pläne anzufertigen. Wie immer die Verknappungsstrategie für CO<sub>2</sub>-Emissionsrechte ausgestaltet sein wird – das Minderungspotenzial bzw. der realisierte Abbau des CO<sub>2</sub>-Eintrags in die Atmosphäre wird zur maßgeblichen Kenngröße des Handelns erhoben.

Bund/Länder/Kommunen richten folglich in Verbindung mit energiepolitischen Entscheidungen Verkehrspolitik mit dem Ziel minimaler CO<sub>2</sub>-Emissionen neu aus. Im Sinne der Maßnahmen zur Sektorkopplung<sup>33</sup> bzw. des „*Smart Grid*“-Ansatzes werden Elektrofahrzeugflotten als Teil der Speicherlösungen gebraucht. Der Eigenverbrauch dieser zur Netzstabilisierung abgefangenen Elektroenergie wird dadurch stark vergünstigt, was wiederum Angebote aus dem Bereich Elektromobilität gegenüber Alternativen bestärken dürfte.

- Die Novellierung des deutschen Personenbeförderungsrechts – eventuell noch vor Ende der aktuellen Legislaturperiode des Bundestages – schafft den juristischen Rahmen für eine (vorsichtige) Marktöffnung und die rechtssichere Tätigkeit des gesamten Spektrums neuer, netzbasierter Mobilitäts- und Vermittlungsdienstleister und ermöglicht - hilfsweise über die Ausweitung von Experimentierklauseln - auch Kommunen die Wahrnehmung neuer Kompetenzen in dieser Rolle bzw. als Partner solcher Unternehmen - insbesondere dann, wenn die Maßnahme zugleich umweltorientiert begründet ist. Die PBefG-Änderungen bewirken bei bestehenden Verkehrsunternehmen Strategieanpassungen und Preisnachlässe.

Der per Saldo verbleibende (relative) Kostenanstieg für nicht geteilte Pkw-Fahrten bei unveränderter Notwendigkeit zum regelmäßigen, aber u.U. selteneren Zurücklegen durchschnittlich immer längerer Strecken zu den Arbeitsplätzen im Rhein-Main-Gebiet legt veränderte Verkehrsmittelwahlentscheidungen insbesondere für jene Pendlergruppen nahe, die nicht über regelkonforme Fahrzeugen und/oder ohne einen Parkplatz am Zielort verfügen.

---

<sup>32</sup> Vgl. Bösch et al. (2018)

<sup>33</sup> Umweltbundesamt (2019)



Dieser Prozess der Umorientierung kann analog dazu anlässlich von Veränderungen der Lebens- und Arbeitssituation wie

- Wechsel von Schüler/Auszubildenden zum Berufsleben
- Veränderung des Arbeitszeitregimes im Zuge der Digitalisierung, z.B. 50% Heimarbeit
- Eintritt in den Ruhestand/beginnende Pflegebedürftigkeit von Haushaltsmitgliedern
- Zuzüge in die VGAE (respektive Argumentation zur Einwohnergewinnung)

durch entsprechende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements seitens der VGAE unterstützt werden.

## 4.2 Leitlinien

Ausgehend von den zuvor dokumentierten Erkenntnissen - zu den angetroffenen Mobilitätsstilen, identifizierten Handlungsbedarfen versus Machbarkeitsüberlegungen zur vorgebrachten „Wunschliste“ der eigens eingerichteten Arbeitsgruppe des Verbandsgemeinderates 2018/19, den unveränderten strategischen Zielen des Landkreises<sup>34</sup>, der Positionierung der regionalen Wirtschaft zu Themen von Mobilität und Verkehr<sup>35</sup>, weiterhin aktuellen Zielvorgaben aus einem bereits 2006 veröffentlichten Thesenpapier der Sozialdemokratischen Gesellschaft für Kommunalpolitik<sup>36</sup>, Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen 2018<sup>37</sup> sowie Empfehlungen einer ADAC-Studie zur Mobilitätssicherung im Ländlichen Raum<sup>38</sup> - werden folgende Leitlinien als vernünftig und politisch mehrheitsfähig erachtet:

1. Mobilität ist unerlässlich für die individuelle Versorgung, persönliche Entfaltung und Teilhabe in einer modernen, durchschnittlich älter und diversifizierter werdenden Gesellschaft. Gerade auf dem Land sind dazu zwingend längere Wegstrecken zurückzulegen, deren Fahrten sich schwerer als in städtischen Gebieten bündeln lassen. Gleichwohl sind – trotz der bereits erheblichen

---

<sup>34</sup> Rhein-Lahn-Kreis (2019), S.16 Zitat:

1. Der Rhein-Lahn-Kreis gewährleistet nachhaltig die Lebensgrundlagen unter Berücksichtigung des demografischen Wandels.
2. Der Rhein-Lahn-Kreis führt verantwortungsvoll seinen Haushalt und passt diesen bedarfsgerecht an.
3. Die Kreisverwaltung bietet kompetente Dienstleistungen und ist bürgerfreundlich.
4. Der Rhein-Lahn-Kreis unterstützt und fördert die regionale Wirtschaft und den lokalen Tourismus.
5. Der Rhein-Lahn-Kreis sorgt für qualifizierte Bildung und Kinderbetreuung. Er legt Wert auf eine offene Kulturlandschaft, auf ein vielfältiges Freizeitangebot sowie den Ausbau der Naherholung.
6. Der Rhein-Lahn-Kreis unterstützt bürgerschaftliches Engagement unter Berücksichtigung des sozialen Gefüges.

<sup>35</sup> IHK Koblenz, 2013

<sup>36</sup> Zitate aus SGK (2006):

„Öffentliche und private Infrastruktur sowie Dienstleistungen müssen an die sich verändernden Bedürfnisstrukturen der Bevölkerung regelmäßig angepasst und auf die in der jeweiligen Region vorhandenen spezifischen Funktionalitäten ausgerichtet werden. Dazu zählt der Aufbau flexibler und mobiler Infrastrukturangebote nach dem Prinzip <Das Angebot kommt zur Nachfrage>. Schließlich müssen die Chancen der modernen Informations- und Kommunikationstechnologien, die Möglichkeiten des E-Commerce und des E-Government genutzt werden und entsprechende Unterstützungen bei der Nutzung (...) angeboten werden.“  
(...)

„Auf das Engagement, in Eigeninitiative Probleme zu lösen, sind die Kommunen auch künftig verstärkt angewiesen, wollen sie eine große Angebotsvielfalt an Leistungen sicherstellen.“

(...)

„Es geht um <flächendeckende Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze.>“

(...)

„Ein bedarfsgerechter ÖPNV ist ein unverzichtbares Element des Gesamtverkehrssystems, welches gewährleistet, dass insbesondere jene Bevölkerungsgruppen, die nicht über einen PKW verfügen, ihren Mobilitätsanforderungen nachkommen können. Ziel muss es sein, die Erreichbarkeit der Zentren und zentralörtlichen Funktionen für alle gleichermaßen zu sichern.“

(...)

„Benötigt wird eine „Qualifizierungsstrategie des ÖPNV in ländlichen Räumen“.

(...)

„Im Mittelpunkt einer Vernetzungsstrategie eines flexibilisierten Angebots von Linienverkehren im vertakteten Netz, verschiedenen Angeboten von Bedarfsverkehren bis hin zu allen Formen <Selbstorganisierter Mobilität> könnten regionale Mobilitätszentralen als Kernorganisatoren eines vernetzten Verkehrsmanagements stehen.“

<sup>37</sup> FGSV, 2018 – insbesondere S.33ff.

<sup>38</sup> ADAC (2016), S.13f.

Aufwendungen privater Haushalte, auch die Kosten für die Allgemeinheit durch öffentlich bereitgestellte Verkehrsleistungen sowie die Folgewirkungen des Verkehrswachstums für die Verkehrssicherheit, Umwelt und Weltklima kritisch zu bedenken.

2. Diesem Selbstverständnis entspricht es, dass vorausschauende Lösungsansätze zu beiden übergreifenden Zielen

- dem Verwirklichen von Mobilität als wesentlichem Faktor der Lebensqualität und damit Wohnstandortwahl, für

- diejenigen, die den Belastungen des Berufspendelns – meist per Pkw – ausgesetzt sind
- Eltern und deren Kinder, welche die Vielfalt der Schulformen respektive Kinderbetreuungsangebote nutzen wollen und zudem eine flexible Nachmittagsgestaltung anstreben
- Nicht-Auto-Mobile und Menschen fortgeschrittenen Alters und/oder mit Mobilitätseinschränkungen

durch eine Flächenversorgung, gesicherte Zugangsmöglichkeiten zum Verkehrssystem und schnelle Anbindungen an die Ballungsräume sowie durchgehende Reiseinformation

- dem Leitbild der Nachhaltigkeit in den dreifachen Dimensionen umweltschonend, wirtschaftlich überlebensfähig, sozial ausgewogen

sinnvoll beitragen müssen. Konkret bedeutet das: Mobilitätsgewinn für möglichst viele bei sinkendem spezifischen Ressourcenaufwand und einer sichereren, erträglicheren Gestaltung des Verkehrs für alle davon Betroffenen.

3. Im Kontext der regelmäßig proklamierten Unterstützungsbedürftigkeit des ländlichen Raums will die VGAE gerade auch unter Mobilitätsgesichtspunkten als Wohn-, Geschäfts- und Touristikstandort attraktiver werden. Die VGAE nimmt im Bewusstsein begrenzter Eingriffs- und Finanzierungsmöglichkeiten als Verbandsgemeinde diesen Planungs- und Gestaltungsauftrag an und knüpft hierbei, unterstützt durch Partner, mit eigenständigen Aktivitäten an die Tradition diesbezüglicher Projekte der Verbandsgemeinde Einrich an. Das Wiedergewinnen der vormaligen Vorreiterrolle kann vor allem durch Beiträge zur pragmatischen Vernetzung bisher technisch bzw. organisatorisch getrennter Verkehrsangebote, die Erkennung und Quantifizierung bisher unbefriedigter Verkehrsnachfrage im Bürgerdialog, bürgerschaftliches Engagement bei der Realisierung der Angebote nachhaltiger Mobilität, die konsequente Nutzung sich bietender rechtlicher Spielräume und Offenheit für den erforderlichen Einsatz neuer Technologien gelingen. Die Verbandsgemeinde Aar-Einrich um die Stadt Katzenelnbogen ist bestrebt, eine der ländlichen Pilotregionen für die praktische Anwendung von Fahrtenvermittlungs-Apps zu werden.
4. Das Mobilitätskonzept der VGAE versteht sich als Beitrag zu einer auf allen Maßstabsebenen stattfindenden Angebotsoffensive und Vereinfachung des Zugangs für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Sinne der Förderung klimafreundlicherer Mobilität. Diese Mitwirkung an übergreifenden, ambitionierten Programmen darf jedoch per Saldo nicht dauerhaft zu neuen Belastungen des kommunalen Haushaltes führen, so dass für die Bewältigung der besonderen Herausforderungen Zuwendungen vom Land und Landkreis unabdingbar sind.
5. Die VGAE bestärkt den Privatsektor darin, sich in Investitionen in die Planung, Entwicklung und Betrieb neuer Mobilitäts- und Kommunikationsangebote einzubringen, setzt aber für den

(dauerhaften) öffentlichen Mitteleinsatz die Bedingung, dass durch Private erwiesenermaßen gesamtwirtschaftlich günstigere Lösungen und/oder Re-Finanzierungsvorteile zu erwarten sind.

6. Die VGAE schafft die Voraussetzung auch dadurch, dass aktuelle Mobilitätsdaten erhoben und bei begründetem Interesse zu minimal möglichen Kosten zugänglich gemacht werden. Sie richtet die Mobilitätszentrale weiter als Bindeglied zu mobilen und mitsprachebereiten Bürgern aus. Durch geeignete Veröffentlichung und Kampagnen interessiert und mobilisiert sie die Bürger, sich einzubringen.
7. Die Vision in Bezug auf das angestrebte Verkehrssystem lässt sich abschließend anhand folgender Punkte zusammenfassen:
  - Die Aartalbahn verkehrt wieder - mit Zügen mit Brennstoffzellenantrieb – und setzt einen wesentlichen Impuls zur Neustrukturierung des öffentlichen Personenverkehrs in der VGAE.
  - Die Mindesterreichbarkeiten für die Grundzentren und zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge sind abgesichert<sup>39</sup>,
  - Preis-Leistungsverhältnis, Sicherheit und Verlässlichkeit aller Verkehrsangebote laden zur intensiveren Nutzung ein. Tickets sind rein elektronisch, netz- und nicht mehr linienbezogen.
  - Zugänglichkeit, Sichtbarkeit und Verständlichkeit des Verkehrsangebots sind für alle gegeben. Ein App zeigt für jeden die aktuelle Position und Zugangspunkte der zum Wunschzeitpunkt verfügbaren Verkehrsmittel an.
  - Das Thema Kostensenkung/Effizienzsteigerung der großen Pkw-Flotten wird, u.a. mit spürbaren Anreizen zur Fahrtenteilung, angegangen. Ziele sind die Reduktion des spezifischen Verkehrsaufwandes um 20 Prozent und - Steigerung des MIV-Besetzungsgrades auf 1,5 Personen/Fahrt.
  - Die VGAE wird ländliche Modellregion bei der Schaffung der Infrastruktur für alternative Antriebe, was zu einem perspektivischen Anteil von 25% (lokal) emissionsfreien Pkw führt.
  - Die flächendeckende Verfügbarkeit des gängigen Mobilfunkstandards steht außer Frage.
  - Bedarfsgetriebene Mobilitätsangebote und diesbezügliche Markteintritte erhalten in den (Nahverkehrs-)Planungsverfahren und bei der Budgetierung einen höheren Stellenwert.
  - Der „Aar-Einrich-Bus“ ergänzt mit eigenem Angebotskonzept maßgeblich das ÖPV-Liniennetz.
  - Mobilitätsdienstleistungen inklusive Mobilitätsinformation werden – auch mit Unterstützung beträchtlicher Fördergelder - weiter professionalisiert.
  - Fahrradnutzung in der VGAE wird durch geeignete Maßnahmen so populär wie im Bundesdurchschnitt.
  - Bessere Vor-Ort-Mobilität für Gäste zur Belebung des Tourismus zeigt die gewünschte Wirkung.
  - Automatisierte, fahrerlose On-Demand-Shuttledienste faszinieren ab den späteren 2020-er Jahren, drücken die Beförderungstarife maßgeblich und veranlassen so einen schrittweisen (Zweit-)Autoverzicht.

---

<sup>39</sup> Siehe in den Empfehlungen durch BMIBH / BMEL / BMFSFJ (2019), S.20

### 4.3 Perspektivisches Netz und Verkehrsangebot

Dem Angebotskonzept „202X“ für die VGAE liegt die Vision eines

- aus Nutzersicht verkehrswertigeren v.a. aufgrund der Multioptionalität und der Fahrten- Vernetzungsoptionen räumlich-zeitlich stetig<sup>40</sup>, in höherem Maße als heutzutage verfügbaren,
- aus Anbietersicht aufgrund der nutzerzentrierten Verkehrsmittel-übergreifenden datenseitigen Vernetzung und in Verbindung der Zulassung von Marktprozessen unter Effizienz Gesichtspunkten selbstoptimierenden,
- im Sinne des Umwelt- und Klimaschutz kooperativen, auf die Erbringung der Leistungen durch möglichst ressourcenschonende Verkehrsmittel(-kombinationen) ausgerichteten

Systems zugrunde. Es besteht aus den bereits existierenden, aber besser und vor allem flexibel verknüpften Elementen

- Pkw-Verkehr, erweitert um Sharing-Optionen (a),
- liniengebundener Öffentlicher Personenverkehr (b) in der Regie von Land bzw. Landkreis,
- dem Aar-Einrich-Bus für öffentliche bedarfsgesteuerte Personentransporte (c) sowie
- ergänzenden Mobilitätsformen wie Freigestelltem Schulbusverkehr, Radverkehr und Taxi-Fahrdiensten des Privatsektors (d),

mit koordiniert durch die Mobilitätszentrale in Katzenelnbogen, welche die erhebliche Lücke zwischen dem MIV und dem ÖPV schließen helfen.

Für Verkehrsleistungen in Trägerschaft des Landkreises/des Landes wird ein (in Bezug auf die erwartete Verkehrsnachfrage angemessen dimensioniertes) angebotsorientiertes, taktliniengebundenes Konzept, und für den AEB in Trägerschaft der VGAE ein rein nachfrageorientiertes, nicht liniengebundenes Konzept favorisiert, die sinnvoll miteinander zu verknüpfen sind.

Das sich aus Gutachtersicht idealtypisch ergebende Netz wurde einerseits unter dem Aspekt der Sicherstellung einer adäquaten Anbindung der VGAE an den „Rest der Welt“ (Abbildung 1) in sowie der Gewährleistung der Erschließung innerhalb der VGAE (Abbildung 2) erstellt und visualisiert.

#### a) Pkw-Verkehr

Die private Eigenproduktion von Verkehrsleistungen deckt auch in Zukunft den Großteil der Mobilitätsbedürfnisse der Haushalte bis in das Seniorenalter ab.

Es werden zunehmend alternative Antriebe zum Verbrennungsmotor eingesetzt - vorwiegend bei Fahrzeugen, die den Nahbereich nicht verlassen oder regelmäßig in die Umweltzonen der Ballungsräume einfahren müssen. Benötigte Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Pkw wird – begünstigt durch Fördermaßnahmen – zunächst vorwiegend auf Privatgrundstücken geschaffen, zumal das Gros der Einwohner in Eigenheimen lebt. Öffentlich zugängliche Ladestationen ab 50kW erreichen erst mit fortschreitender Marktpenetration von BEV eine kritische Masse, die es auch „Externen“ ermöglicht, BEV uneingeschränkt zu nutzen.

---

<sup>40</sup> Hierfür wurde der Begriff der Resilienz geprägt: Verhinderung eines zu starken Abfalls oder gar Zusammenbruchs der Systemleistung in widrigen Ausnahmesituation (z.B. Wetterextreme) – siehe bei Scharte et al. (2014)

Neben den fortbestehenden Verkehrswegen sind bedarfsentsprechend (neu) dimensionierte Anlagen für den ruhenden Verkehr als P+R/P+M-Plätze mit Ladeinfrastruktur und als Verknüpfungspunkte des Straßenpersonenverkehrs intern sowie mit anderen Verkehrsmitteln – ungeachtet der teilweisen Zuständigkeiten außerhalb der VGAE und des Landkreises – in

- Katzenelnbogen (Anbindung ÖPV und Aar-Einrich-Bus – siehe b)
- Hahnstätten (Anbindung ÖPV – siehe b)
- Diez Industriegebiet Stadtgrenze Limburg (ggfs. Anbindung ÖPV – siehe b)
- Kirberg/Gemeinde Hünfelden (Anbindung ÖPV – siehe b)
- Limburg Süd / Gewerbegebiet an der BAB 3 (Anbindung ÖPV – siehe b)
- Bad Schwalbach (Anbindung ÖPV – siehe b)
- Bad Ems (möglichst Anbindung ÖPV Lahntalstrecke – siehe b)

vorgesehen. Diese richten sich bevorzugt an Berufspendler und Bahnkunden, welche kostenfrei parken, den eigenen Pkw auf Teilstrecken entbehrlich machen wollen, vergünstigt Energie nachladen und/oder auf Leihfahrzeuge zugreifen können, sofern sie wahlweise

- für den Hauptlauf oder für Zu- und Abgang der Pendelrelation auf den ÖPV umsteigen
- Fahrgemeinschaften für Zu- und Abgang und/oder den Hauptlauf bilden.

Weitere geeignete Treffpunkte für die Bildung von Fahrgemeinschaften oder verkehrssichere Orte die Aufnahme bzw. Übergabe von Fahrgästen durch Fahrdienste sind noch zu identifizieren.

#### b) Liniengebundener Öffentlicher Personenverkehr

In den Netzplänen (Abbildung 1/ Abbildung 2) ist die Maximalvariante an vertretbarer, verpflichtender Produktionslast im Linienverkehr dargestellt, welche der VGAE eine unter den vorher beschriebenen Randbedingungen eine möglichst gute Erschließung, die weitgehend linienintegrierte Abwicklung des Schülerverkehrs zu/von den Schulstandorten HS und KEB sowie die Erreichbarkeit VG-externer Ziele ermöglicht. Besonderes Augenmerk liegt auf

- mehr Flexibilität bei individuellen Aktivitäten ohne Pkw durch Erzeugung eines Netzes mit deutlich mehr Fahrmöglichkeiten und Direktverbindungen, auch kreis-/verbundübergreifend
- der Kompromissuche zwischen Schnelligkeit auf zentralörtlichen Verbindungsachsen und der Netzeinbindung möglichst vieler Ortsgemeinden im Rahmen des Linienverkehrs
- der engeren Verknüpfung der zwei Grundzentren Hahnstätten und Katzenelnbogen unter Einbeziehung von Burgschwalbach als Zwischenstopp
- dem Nachteilsausgleich der Randlage bezogen auf die Bundesländer und Verkehrsverbünde
- zum Pkw konkurrenzfähigen Angeboten für Pendler auf den frequentierten Relationen in das Rhein-Main-Gebiet
- der konsequenten Arbeitsteiligkeit zwischen Straße u. Schiene anstelle von Parallelverkehren
- einer Integration in den ITF des *Deutschland-Takts* als Ziel der weiteren Fahrplangestaltung

- sicheren und komfortablen Zugangsmöglichkeiten durch Nahmobilität (Fußweg, Fahrrad)
- Optionen für Freizeitverkehr per ÖPV mit der VGAE sowohl als Quelle als auch als Reiseziel.

Die Vielzahl von Buslinien mit teils noch voneinander abweichenden Linienrouten bzw. Fahrtenführungen sollte durch eine klare, vereinfachte Struktur ersetzt werden. Dazu werden Kurzlinien wie z.B. 579/583 miteinander verbunden. Davon unbenommen ist der bedarfsentsprechende Weiterbetrieb zusätzlicher Verbindungen des Schülerverkehrs, die auch für den Jedermannverkehr infrage kommen und die Fahrtenmöglichkeiten ergänzen.

Das vorgesehene Grundgerüst in Kooperation der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen unter Einsatz von Regionalisierungsmitteln des Bundes würde stündlich

- in Nord-Süd-Richtung durch die Linie 567 ablösende Aartalbahn – s.o.; alle Halte unterstellt
- (grob) in Ost-West-Richtung durch die modifizierte Landesbuslinie „580neu“

hergestellt.

Die *RegioLinie* „580neu“ könnte von KEB anstatt wie bislang über das Lahntal und Diez in Anlehnung an historische Verkehrswege<sup>41</sup> über Burgschwalbach als viertgrößter Ortsgemeinde, Hahnstätten (Aartalbahn), den P+R-Platz Kirberg, den RE-Bahnhof Niederneisen und den ICE-Bahnhof Limburg Süd bis Limburg geführt werden. (Je nach Anforderungen der Umsteigeknoten an den Taktversatz wäre auch ein Verlauf über Berghausen-Mudershausen anstatt des schnelleren Weges durch das Hohenfelsbachtal in Erwägung zu ziehen.)

Damit entstünden neue Fahrtmöglichkeiten sowohl zwischen dem Aartal und Einrich als auch zum Umstieg auf Schnellbus / Pkw-Fahrgemeinschaften (Kirberg), die Regional- bzw. Fernbahn (Niederneisen bzw. Limburg-Süd). Ein Betriebskonzept unter Einbeziehung der Schnellbuslinie ab Wiesbaden mit Taktverdichtungen westlich von Hahnstätten und Linientausch mit direkter Führung gen Limburg ist vorstellbar. Die Durchtarifizierung zwischen VRM und RMV/DB im Sinne attraktiver preislicher Angebote ist als wesentlicher Erfolgsfaktor für die Linie anzusehen. Das Mehr an Nutzwagenkilometern könnte mit entfallenden Leistungen anderer Linien verrechnet werden.

Durch die Aartalbahn und die Landesbuslinie „580neu“ wären – in Hahnstätten verknüpft – aufgrund ihrer Lagegunst, also unabhängig von einer Rechtfertigung aufgrund der tatsächlichen Verkehrsnachfrage des Weiteren, bereits die Ortsteile Kaltenholzhausen, Mittelfischbach, Oberfischbach, Rettert, Flacht, Niederneisen, Oberneisen und Schiesheim in das Taktliniennetz eingebunden. Der auf mehrere Ortsgemeinden aufgeteilte Ortsteil Zollhaus wäre ebenfalls wieder Station der Aartalbahn und in je einer Richtung Halt der Linie „580neu“. Im fußläufigen Einzugsbereich liegen zudem Mudershausen und Burgschwalbach-Vorort.

Als weitere Linien könnten, im ersten Fall in Fortsetzung der Kooperation mit der hessischen Seite bzw. dem RMV,

---

<sup>41</sup> Die einstige Nassauische Kleinbahn fuhr von Braubach über Nastätten - KEB hinunter nach Zollhaus, ferner sei an die mittelalterliche Fernhandelsstraße *Hessenstraße* von St.Goar über KEB, Kirberg und Langenbach Richtung Gießener Becken - Kassel erinnert.

- „275neu“ Obernhof (Lahntalbahn) – KEB (580neu) – Bad Schwalbach<sup>42</sup> (Citybahn Wiesbaden)
- „585neu“ Katzenelnbogen (580neu) – Balduinstein (Lahntalbahn) – Diez (Lahntalbahn)<sup>43</sup>

- idealerweise mindestens zweistündlich bedient – welche die Erschließung von Teilen der Verbandsgemeinde Diez mit übernehmen könnten, weitere Verknüpfungspunkte (in Klammern verzeichnet) mit dem Schienenpersonennahverkehr und den Regiolinien des Landes schaffen und zudem die Erschließung auch nachfrageschwacher Räume innerhalb der VGAE ermöglichen würden.

Wie zuvor bereits ausgeführt, wäre es gerade bei dieser Verkehrsrelation außerordentlich wünschenswert, die Tarifwabenstruktur insbesondere zwischen KEB und Diez im Sinne preislich attraktiverer Angebote zu verändern.

Mit beiden o.g. Buslinien in Regie des Rhein-Lahn-Kreises sind die Ortsgemeinden Wasenbach, Schönborn, Ebertshausen, Seelbach, Bremberg, Kördorf, Herold, Ergeshausen, Klingelbach, Allendorf, Berghausen, Dörsdorf, Eisighofen und Reckenroth eingebunden. Auch der Schülerverkehr sollte, ggfs. durch Halte an den jeweiligen Schulzentren und erforderlichenfalls Einlegen von Fahrten in Zwischentakten mit abgedeckt sein.

Es verbleiben damit acht der 31 Ortsgemeinden bzw. etwa 2300 Einwohner ohne Linienbedienung, deren Mindestreichbarkeit durch rein bedarfsgesteuerte Angebote (siehe unter c) abgesichert werden muss.

### (iii) Aar-Einrich-Bus mit der Mobilitätszentrale Katzenelnbogen

Die VGAE sollte nach §5(2) Nahverkehrsgesetz RLP<sup>44</sup> die Aufgabenträgerrolle für innergemeindliche Straßenpersonenverkehre anstreben. Der Aar-Einrich-Bus wird als in hohem Maße identitätsstiftende Dachmarke und Sammelbegriff für kommunale, barrierefreie, bedarfsgesteuerte Mobilitätsdienste für nicht vom Linienverkehr abgedeckten Verkehrsrelationen bzw. Tageszeiten und besondere Zielgruppen weiter etabliert.

Mit neuer Betriebsgenehmigung entsprechend der möglichen Rechtsgrundlage und der Zugriffsoption auf ein sehr kostengünstiges, gleichwohl volatiles Überangebot an elektrischer Energie ausgestattet, können eine eigene Flotte und Fahrer freizügig eingesetzt sowie berechnete Privatfahrzeuge und deren Halter einbezogen werden, die

- Anrufsammelverkehre nach dem Vorbild der in den USA erprobten *Vanpools*<sup>45</sup>
- Schwerbehinderten-, Schüler- und Kindergartentransporte
- Schüler- und Kinderbeförderung – soweit nicht unter (iv)
- Fahrdienste für Jedermann

---

<sup>42</sup> Eine Weiterführung ab Reckenroth entlang der Bundesstraße 260 über Heidenrod, Huppert, Kemel anstelle des Parallelverkehrs zur Aartalbahn entspricht sicherlich weiterhin dem Verkehrsinteresse auf hessischer Seite.

<sup>43</sup> Ggfs. wäre in KEB zweistündlich ein Linientausch mit Linie „580neu“ realisierbar, so dass wieder Direktverbindungen Nastätten KEB-Diez geschaffen würde.

<sup>44</sup> Auszug §5 Abs.2: „Die Aufgabe kann einer Gemeinde oder Verbandsgemeinde, die Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringt, von dem Aufgabenträger nach Absatz 1 mit ihrer Zustimmung für ihren örtlichen Wirkungsbereich übertragen werden.“ (RLP, 2019)

<sup>45</sup> siehe z.B. Heinitz (2019)



von/zu den zwei Grundzentren übernehmen.

Über internetbasierte und telefonische Vermittlungsdienste wird eine Kombination aus

- regelmäßigen, fahrplangebundenen wie -ungebundenen Fahrten im Richtungsbandbetrieb<sup>46</sup>
- freigestelltem Schülerverkehr für anderweitig nicht abzudeckende Schulwegrelationen
- die Ad-hoc-Mitnahme von Fahrgästen (Echtzeit-Ridesharing)
- weiteren kommunalen Transportaufgaben, Zubringerdiensten und ggfs. Fahrradmitnahme

im Rahmen vorgehaltener Fahrzeugkapazitäten für organisatorisch-technisch realisierbar gehalten.<sup>47</sup>

Der Schwerpunkt liegt auf den vom Linienverkehr ausgesparten Ortsgemeinden, die in drei Richtungsbändern bzw. Rundkursen

- (Laurenburg Lahntalbahn –) Gutenacker – Biebrich – KEB
- Roth – Niedertiefenbach – (Obertiefenbach, Zubringer Linie 550 Nastätten/Nassau) – (Rettert, „580neu“) – Berndroth - KEB
- Lohrheim – Oberneisen) – Netzbach – (Heringen/Hessen – Kaltenholzhausen „580neu“) – Hahnstätten, Aartalbahn – (Burgschwalbach – Zollhaus, Aartalbahn) – Mudershausen (sofern nicht als Variante von „580 mitbedient) – (Bergheim – Allendorf – KEB)

versorgt werden könnten. Damit würden ergänzende Buslinien mit ohnehin nur vereinzelt Fahrten entbehrlich. Ziel ist es, den Aar-Einrich-Bus für die in Teilen bereits praktizierte<sup>48</sup> Übernahme des ALT/AST-Betriebs und Ausgleichszahlungen<sup>49</sup> bei Schwerbehinderten- und Schülerbeförderung qualifizieren, wodurch beträchtliche Betriebskostenzuschüsse gewährt werden können.

Aufgabe der Mobilitätszentrale ist es, den Informationszugang per App bzw. weiteren Medien zur Gesamtheit der für die VGAE relevanten Angebote –so wie grafisch abgegrenzt – herzustellen, mit den Nutzern zu interagieren, Schnittstellen und Vermittlungsdienstleister zu koordinieren bzw. diese Rolle selbst zu übernehmen und hierfür das Angebot Aar-Einrich-Bus entsprechend auszurichten.

#### (iv) Weitere Mobilitätsformen und -angebote

Freigestellter Schülerverkehr auf vertraglicher Basis zwischen dem Kreis als öffentlichem Schulträger und Verkehrsunternehmen kann in bestimmten Fällen nötig werden, wo keine zumutbaren<sup>50</sup> Verbindungen aus dem integrierten Linienverkehr heraus realisiert werden können oder dieser v.a. zu morgendlichen Spitzenzeiten kapazitiv nicht zur gesetzeskonformen Beförderung in der Lage ist.

---

<sup>46</sup> Siehe BBSR (2009), S.31ff.

<sup>47</sup> Ein als geeignet erachteter integrierter Planungsansatz fahrplangebundener sowie bedarfsgesteuerter Dienste und dessen softwaretechnische Umsetzung wird z.B. von Mounce et al. (2018) beispielhaft für eine Gemeinde in Schottland näher beschrieben.

<sup>48</sup> Rhein-Zeitung (2017)

<sup>49</sup> auf bundesgesetzlicher Grundlage nach §45a PBefG und PBefAusglV

<sup>50</sup> § 69 Schulgesetz (SchulG) und § 33 Privatschulgesetz (PrivSchG) des Landes Rheinland-Pfalz

Eine detaillierte Bedarfsplanung anhand von Vorausberechnungen der Schülerzahlen, zukünftigen Schulnetzgestaltung, Fahrplänen und Fahrzeugeinsatzplänen liegt in der Kompetenz des Landkreises und kann in diesem Rahmen nicht erfolgen. Gleichwohl sollten Schulbusse als Angebotsergänzung des ÖPV hier mit Erwähnung finden.

Der Radverkehr besitzt Entwicklungspotenzial für die Nahmobilität in oder zwischen Ortsgemeinden, innerhalb der Flusstäler und auf Einrich-Hochebene sowie bei Nutzung von elektrischer Antriebsunterstützung (Pedelecs) – ansonsten ist das Terrain für Untrainierte zu anspruchsvoll. In Anbetracht wieder ansteigender Zahlen von Geschädigten durch Unfälle mit Fahrradbeteiligung bei ansonsten rückläufigen Opferzahlen ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs oberstes Gebot. Mehrere, den Radverkehr befördernde Projekte sind bereits in der Realisierung bzw. empfehlenswert:

- Der Lahntalradweg soll zwischen Diez und Nassau durchgängig befahrbar werden.
- Ein straßenbegleitender Radweg im Zuge des Ausbaus der L318 (Diez-)Schönborn-KEB erlaubt die verkehrssichere Nutzung des Fahrrads auf dieser Relation.
- Zur Beschleunigung des Radverkehrs und Verbesserung der Verkehrssicherheit lässt sich der Aartal-Radweg in der Gemarkung der VGAE weiter ausbauen.
- In Hahnstätten und ggfs. in KEB wäre öffentliche Ladeinfrastruktur für e-Bikes zu schaffen.
- Alle weiteren Radwege im Bestand sollten – unter Nutzung von Mitteln der Radverkehrsförderung des Bundes und des LRP hinsichtlich des baulichen Zustands und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer erfasst, erhalten und ggfs. baulich angepasst werden.

Die Taxiunternehmen und taxiartigen Fahrdienste bleiben eine wichtige Ergänzung im Spektrum der Verkehrsangebote. Jenseits der Übernahme von Kranken- und Vertragsfahrten gelingt es ihnen durch die Nutzung der Vertriebsmöglichkeiten digitaler Vermittlungsdienste, sich am Markt zu behaupten.

Abbildung 1 Perspektivisches Netz zur Anbindung der VGAE (Eigene Darstellung)

## Multioptionale Anbindung der VGAE 202X

2019 © Florian Heinitz

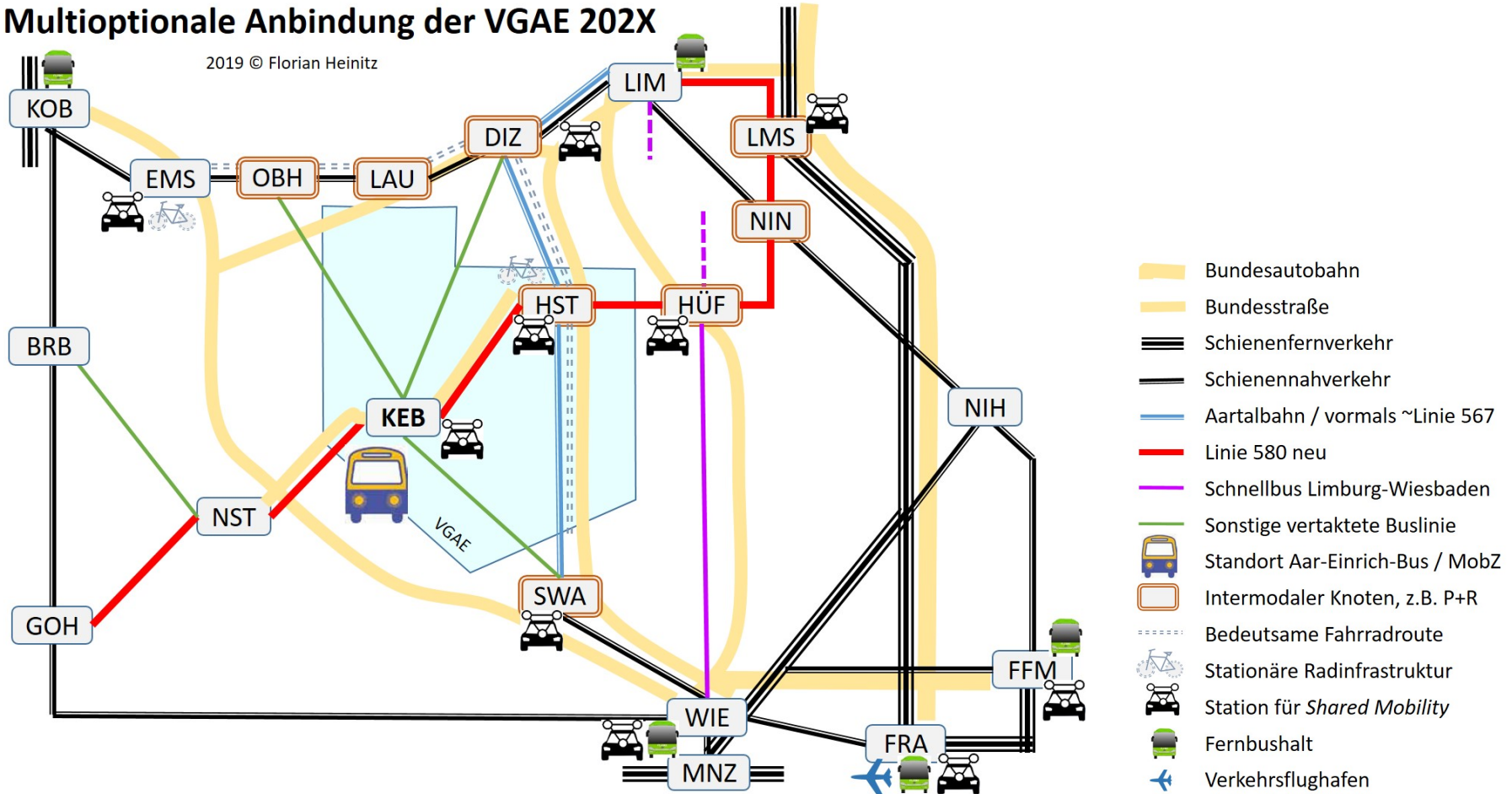
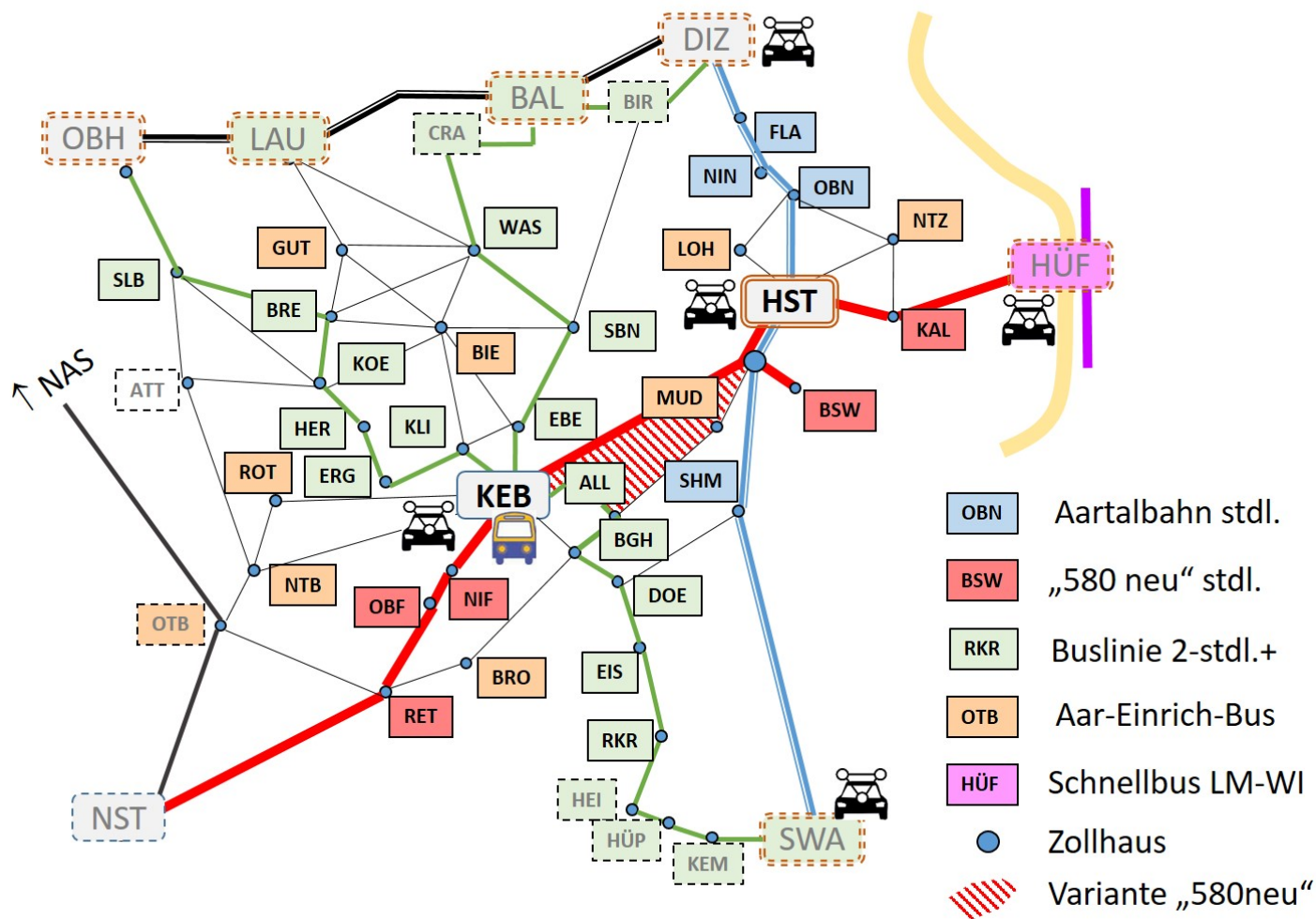


Abbildung 2 Erschließung der Ortsgemeinden innerhalb der VGAE (Eigene Darstellung)

## Erschließung der Ortsgemeinden der VGAE 202X

2019 © Florian Heinitz



#### 4.4 Entwurf einer Agenda

Die vorgeschlagenen zugehörigen 50 Maßnahmen sind – gegliedert nach sechs Handlungsfeldern und mit Angabe von Umsetzungszeitraum sowie des vermuteten CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzials (Kategorien: • = gering, •• = erheblich , V = Vorleistung bzw. begleitende Maßnahme im Sinne der Erhöhung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes) – nachfolgend tabellarisch aufgeführt.

Tabelle 1: Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzepts der VGAE

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Zeitraum	CO <sub>2</sub> -Minderungspotenzial
1	1 Vertretung VGAE-Belange	Vorhandensein von Nahversorgungseinrichtungen in Hinblick auf die Mobilitätsanforderungen prüfen	0 laufend	V
2	1 Vertretung VGAE-Belange	Verbesserung der Barrierefreiheit bei allen Verkehrsmitteln (z.B. Zugang zu Parkplätzen)	0 laufend	V
3	1 Vertretung VGAE-Belange	Einflussnahme auf den neuen NVP des Landkreises (Zuarbeit im Sinne des vorgeschlagenen Angebotskonzepts)	1 kurzfristig	••
4	1 Vertretung VGAE-Belange	Kundenfreundliche Änderung und Vereinfachung der VRM-Tarifwabenstruktur für VGAE aushandeln	1 kurzfristig	••
5	1 Vertretung VGAE-Belange	NVGes RLP/ Kompetenz und Aufgabenträgerrolle der VGAE für innergemeindliche Verkehre erhalten	1 kurzfristig	V
6	1 Vertretung VGAE-Belange	Anmeldung Radwegeprojekte als Landesbauprojekt	2 mittelfristig	•
7	1 Vertretung VGAE-Belange	Erweiterung und Aufwertung P+R-Anlage Kirberg/Hünfelden	2 mittelfristig	••
8	1 Vertretung VGAE-Belange	Erweiterung und Aufwertung P+R-Anlage Bad Schwalbach	2 mittelfristig	••
9	1 Vertretung VGAE-Belange	Verkehrsmittelübergreifende Tarifangebote im VRM	2 mittelfristig	V
10	1 Vertretung VGAE-Belange	e-Ticket-Lösungen anstatt Verkauf im Bus	2 mittelfristig	V
11	1 Vertretung VGAE-Belange	Verkehrsmittelübergreifende Abfahrtstafeln an Knotenpunkten	3 langfristig	V

(Fortsetzung)

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Zeitraum	CO <sub>2</sub> -Minderungspotenzial
12	2 Finanzmittel erschließen	Beteiligung an Ausschreibungen (analog: Mobilitätswerkstatt 2025, LandMobil sowie Förderung der Anschaffung von e-Fahrzeugen, Infrastruktur)	0 laufend	V
13	2 Finanzmittel erschließen	Finanzierung Radwegeprojekte über Fördermaßnahmen	2 mittelfristig	•
14	2 Finanzmittel erschließen	MWSt-Anteil als Nachfolgetitel für Entflechtungsmittel ab 2020 für die Verbesserung der Mobilität der VGAE einsetzen, Anträge einbringen	2 mittelfristig	V
15	2 Finanzmittel erschließen	Möglichkeiten der Nutznießerfinanzierung für Verkehrsangebote, inkl. AEB, prüfen	2 mittelfristig	V
16	2 Vertretung VGAE-Belange	Festlegung einer möglichen Mobilitätsgarantie für die VGAE	2 mittelfristig	V
17	3 Infrastruktur VGAE	Vernetzung Bürger/Fahrzeuge/Anbieter, angefangen damit, Lücken in der Mobilfunkabdeckung erkennen und Behebung veranlassen	2 mittelfristig	V
18	3 Infrastruktur VGAE	Zusammenhängendes Netz fußläufige Mobilität prüfen/schaffen (Vorhandensein, Instandhaltung und Reinigung Gehwege, sichere Straßenquerung)	0 laufend	••
19	3 Infrastruktur VGAE	Zusammenhängendes Radwegenetz prüfen/schaffen (Schutzstreifen, Bordsteinabsenkungen, Querungen, stationäre Serviceeinrichtungen, ...)	1 kurzfristig	••
20	3 Infrastruktur VGAE	Freier Zugang zu kommunalen Mobilitäts- und Verkehrsdaten für die interessierte Öffentlichkeit (z.B. Echtzeit-Tracking aller Fahrzeuge mit Mitnahmemöglichkeiten)	1 kurzfristig	V
21	3 Infrastruktur VGAE	P+M Treffpunkte und Mitfahrertreffbank realisieren	2 mittelfristig	••
22	3 Infrastruktur VGAE	Erweiterung und Aufwertung P+R-Anlage Bf. Laurenburg	2 mittelfristig	•
23	3 Infrastruktur VGAE	Ausbau/Ausweisung von landwirtschaftlichen Nutzwegen für den Radverkehr	2 mittelfristig	•

(Fortsetzung)

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Zeitraum	CO <sub>2</sub> -Minderungspotenzial
24	3 Infrastruktur VGAE	Barrierefreie und komfortablere Bushaltestellen(speziell: Verbesserung der Wartesituation, WLAN, Fahrradabstellmöglichkeit)	2 mittelfristig	•
25	3 Infrastruktur VGAE	Netz von öffentlichen Schnellladestation (ab 50kW) aufbauen und bekanntmachen	3 langfristig	••
26	4 Aar-Einrich-Bus	Rechtsrahmen für Aufgabenträgerschaft klären, geänderte/erweiterte Genehmigung Aar-Einrich-Bus, entsprechendes Betriebskonzept beantragen	1 kurzfristig	V
27	4 Aar-Einrich-Bus	Akquisition und Schulung von Fahrern für die Personenbeförderung	2 mittelfristig	V
28	4 Aar-Einrich-Bus	Ausweitung der Flotte, Neufahrzeuge u. Franchise qualifizierte private Beförderer	2 mittelfristig	V
29	5 Mobilitätszentrale	Schulwegekampagnen planen und durchführen	0 laufend	V
30	5 Mobilitätszentrale	Digitale Visualisierung der aktuellen Nahverkehrsverbindungen	0 laufend	•
31	5 Mobilitätszentrale	Neubürger - Mobilitätsmanagement Angebote	1 kurzfristig	•
32	5 Mobilitätszentrale	Vorbildfunktion Gemeindeverwaltung bei Verkehrsmittelnutzung	1 kurzfristig	V
33	5 Mobilitätszentrale	Weitere, detaillierte Analyse der Verkehrsmengen ÖPV, MIV, Radverkehr	1 kurzfristig	V
34	5 Mobilitätszentrale	Gewinnung von Bürgerinnen und Bürgern als ehrenamtliche Mobilitätsberater	2 mittelfristig	V
35	5 Mobilitätszentrale	IT-Lösung für die Fahrtenvermittlung auswählen und in Betrieb nehmen	2 mittelfristig	••
36	5 Mobilitätszentrale	Spezielle Mob'bedürfnisse von Migranten - Projeet zur Verbesserung der Mobilität als Mittel der Integration	2 mittelfristig	V
37	5 Mobilitätszentrale	Mobilitätsmanagement für größere Arbeitgeber (z.B. Schäfer-Kalk) betreiben	2 mittelfristig	••

(Fortsetzung)

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Zeitraum	CO <sub>2</sub> -Minderungspotenzial
38	5 Mobilitätszentrale	Mobilitätsmanagement für Großveranstaltungen	2 mittelfristig	•
39	5 Mobilitätszentrale	App zur Integration ÖPV-Mitfahrzentrale-Fahrdienste/ Recherche nach adaptierbaren Produkten und Integration in Aar-Einrich Marktplatz	2 mittelfristig	••
40	5 Mobilitätszentrale	Spürbarer Anreiz zur Nutzung von Mitfahrgelegenheit bzw. <i>Vanpools</i> (z.B. reservierte Stellplätze, teilw. Übernahme Fahrt- und Betriebsbereitschaftskosten)	2 mittelfristig	••
41	5 Mobilitätszentrale	Suche / Ansiedelung eines Anbieters für <i>Shared Mobility</i> , Standorte KEB und HS	3 mittelfristig	••
42	5 Mobilitätszentrale	Touristisches Pedelec-Leihsystem	2 mittelfristig	•
43	5 Mobilitätszentrale	Serviceorientierung im ÖPV verbessern, Kommunikation mit Unternehmen	2 mittelfristig	V
44	5 Mobilitätszentrale	Mobilitätskampagne entwerfen, z.B. im Rahmen von „Fahr zur Aar“ im Frühsommer sowie durch Beteiligung an der EMW im September zu bündeln	2 mittelfristig	V
45	5 Mobilitätszentrale	Schulwegekampagnen, Austausch Gemeindeverwaltung<> Schulen zum Thema Mobilität, inkl. Nachmittag	2 mittelfristig	V
46	5 Mobilitätszentrale	Aar-Einrich-Karte / Digitale Inklusivkarte für Einwohner und Besucher auflegen	3 langfristig	V
47	6 Sonstiges, nicht investiv	Öffentlichkeitskampagne, Motivation der Bürger	0 laufend	V
48	6 Sonstiges, nicht investiv	Mobilitätsbildung für Kinder und Jugendliche	0 laufend	•
49	6 Sonstiges, nicht investiv	Bürger-/Haushaltsbefragung Mobilität planen, durchführen und auswerten	1 kurzfristig	V
50	6 Sonstiges, nicht investiv	Quervernetzung u. Wissenstransfer mit Kommunen im ländlichen Raum mit vergleichbaren Angeboten zum AEB	2 mittelfristig	V



## 4.5 Unterstützungsbedarf und Fördermöglichkeiten

Ambitionierte, teils auf Jahre angelegte Maßnahmen in Bezug auf den MIV, den ÖPV und den AEB im zuvor aufgeführten Umfang, geschweige denn die in Wahlprogrammen niedergeschriebene noch stärkere staatliche Stützung der ÖPV-Tarife („Das komplette Netz für einen Euro pro Tag“), lassen sich kaum im Alleingang als bzw. aus Eigenmitteln der Kommune bewältigen.

Neben Eingriffen größeren Ausmaßes in die Tarifierung des Jedermannverkehrs ist vor allem die vorgesehene technologische Umstellung auf echtzeitvermittelte bedarfsgetriebene Angebote planerisches Neuland für die Kommunen bzw. Landkreise. Vorbedingung dafür ist, dass die Vernetzung der Nutzer, Fahrzeuge und relevanten Verkehrsangebote per Mobilfunk, gleich welcher Art und welches Rechtsrahmens, vorangetrieben wird.

Wobei und auf welchem Wege kann die VGAE zusätzlich zu den üblichen Finanzierungswegen von Verkehrsinfrastruktur und -betrieb organisatorische, publizistische und finanzielle Unterstützung vom Kreis, Land, Bund und der EU (bezahlt) bekommen?

Besonders aussichtsreich erscheint die Strategie, die Maßnahmen vor Ort in unter Verweis auf außer Frage stehende, übergreifende Nachhaltigkeitsziele konsequent als Element der bereits erwähnten nationalen „Verkehrswende“ der nächst höheren Verwaltungsebene zu kontextualisieren und am Förderangebot auszurichten.

Die dreifachen, durch übergreifende Mobilitätsangebote<sup>51</sup> miteinander koordinierten Bestrebungen zur Senkung der von der VGAE ausgehenden externen Kosten bzw. Klimawirkungen des Verkehrs

- dem öffentlichen Personenverkehr zu mehr Attraktivität und Nutzenpotenzial zu verhelfen
- Anreize zur Pkw-Fahrtenreduktion und –Fahrtenbündelung zu bieten und bewusst zu machen
- die Akzeptanz und weitere Marktdurchdringung von E-Mobilität zu forcieren

sind von Fördermittelgebern grundsätzlich akzeptiert. Dem reichlichen und differenzierten Angebot an Förderungen, das hier nur exemplarisch dargestellt werden kann, stehen bei einer Beteiligung an diesen gleichwohl

- die personellen Kapazitäten zur Beantragung und umfassenden Begleitung der Programme
- die budgetseitigen Begrenzungen und relativen Ko-Finanzierungsbedarfe (z.B. BEV zu kaufen)
- Risiken von Folgekosten bei einer Verschlechterung der Wirtschaftlichkeitsparameter, z.B. durch Kostensteigerungen oder Ausbleiben erhoffter Nachfrage / Erlöse

je nach Ausgestaltung der Förderrichtlinien als Hemmnisse gegenüber.

Grundsätzlich gelingen insbesondere nicht-investive Maßnahmen besser in der Kooperation gleichgesinnter Kommunen mit Dachorganisation, durch welche Erfolgsrezepte vermittelt, aber auch die Fixkosten z.B. für Kampagnen geteilt werden. Bereits im KEK wurde ein „Mobilitätsnetzwerk

---

<sup>51</sup> Ein aktuelles Beispiel aus Frankreich: Nantes kombiniert Fahrgemeinschaften mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die App von *Klaxit*. Das Pariser Start-up *Klaxit* wird in Nantes erstmals ein kombiniertes Abrechnungs- und Informationssystem installieren, mit dem Benutzer mit derselben Abonnementkarte auf Fahrzeugpools, Mitfahrtdienste und ÖPNV zugreifen können. Dieser neue Dienst soll Ende 2019 eingeführt werden. (Vgl. Guimard, 2019)

Rhein-Lahn<sup>52</sup> konzipiert. Interessante überregionale Möglichkeiten zur langfristigen Beteiligung bieten beispielweise die Organisationen „Europäische Mobilitätswoche“ (EMW) und das „Klimabündnis - Europäische Kommunen in Partnerschaft mit indigenen Völkern“, welche nachfolgend kurz vorgestellt werden:

Die EMW initiiert seit Jahren internationale Ideenwettbewerbe auf kommunaler Ebene im Bereich nachhaltiger Mobilität und vergibt Auszeichnung für besonders originelle Ideen und herausragende Umsetzungen. 2017 beteiligten sich mehr als 2500 Städte und Gemeinden in bis zu 50 Ländern daran. Der Schwerpunkt wurde mit dem Slogan *“Clean, shared and intelligent mobility”* gesetzt.

Der Klimabündnis e.V. bildet ein Netzwerk von mehr als 1700 europäischen Städten, Kreisen und Gemeinden, Bundesländern und Provinzen sowie Nichtregierungsorganisationen. Die nach Einwohnerzahl gestaffelte jährliche Mitgliedsgebühr im Falle eines Beitritts der VGAE wäre mit 220€ vernachlässigbar gegenüber dem Aufwand der damit verbundenen, über das kommunale Parlament zu bestätigenden Selbstverpflichtung zu lokalen Maßnahmen. Damit würde das Mobilitätskonzept zugleich in das Instrumentarium des ohnehin erforderlichen Klimaschutzkonzeptes eingeordnet.

In bundesweiten Förderprogrammen werden regelmäßig innovative Mobilitätsprojekte für den ländlichen Raum gesucht.

Möglichkeiten ergaben sich beispielsweise im ersten Halbjahr 2019 durch die Bekanntmachungen *„MobilitätsWerkStadt 2025“* des BMBF sowie *“LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen”* des BMEL.

Die erstgenannte Ausschreibung ist Teil der Forschungsagenda *„Nachhaltige urbane Mobilität“*, für die der Bund in dieser Legislaturperiode 34 Millionen Euro bereitstellt<sup>53</sup>. Daraufhin wurde seitens der VGAE eine Projektskizze unter dem Arbeitstitel *„Realisierung von Shared Mobility in und um Katzenelnbogen“*, kurzfristig realisiert u.a. mit Zwischenergebnissen aus diesem Gutachten versehen, eingereicht. Im Vordergrund des Ansatzes der Fördermaßnahme *„MobilitätsWerkStadt 2025“* stehen Innovationen, die in einem mehrphasigen Verfahren für im ersten Schritt zahlreiche und im dritten Schritt nur zwei ausgewählte Kommunen bzw. deren Projekte von der Idee zur Umsetzungsreife geführt werden sollen, um das Verkehrssystem den Nachhaltigkeitszielen näher zu bringen. Bemerkenswert ist auch die Bezugnahme auf Fragen der Technikakzeptanz sowie Nachfragewirkungen neuer Angebotskonzepte. Dieser oder ähnlich angelegte Programme können auch zukünftig zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts beitragen und dabei zugleich das Forschungsinteresse der wissenschaftlicher Begleiter befriedigen.

Zu Zielen und Teilnahmebedingungen an *LandMobil* heißt es in den Ausschreibungsunterlagen (Zitat BLE, 2019):

*>>Mit der Bekanntmachung "LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen" unterstützt das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) beispielhafte Projekte, die geeignet sind, die Mobilität der Menschen in den ländlichen Räumen zu verbessern und damit einen Beitrag zur Sicherung von Teilhabe und Daseinsvorsorge zu leisten. Gesucht werden Vorhaben, die modellhaften Charakter haben, neue Ideen aufgreifen und übertragbare Lösungen entwickeln, so dass sie für andere ländliche Regionen als Vorbild dienen können. "LandMobil" ist ein Baustein des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung (BULE).*

(...)

---

<sup>52</sup> KEK S. 201f. (Rhein-Lahn-Kreis, 2014)

<sup>53</sup> BMBF (2019)

*Die Aussichten auf eine Förderung hängen unter anderem vom Nutzen für die ländlichen Regionen und die dort lebenden Menschen, den Erfolgsaussichten des Vorhabens, Innovationsgrad und Kreativität des Ansatzes sowie der Übertragbarkeit der Lösungen ab. Der Förderzeitraum umfasst maximal drei Jahre. In den einzureichenden Vorhaben soll mindestens eines (mehrere sind möglich und erwünscht) der nachfolgenden Aktionsfelder bearbeitet werden:*

- *Integrierte Mobilität*
- *Bewusstseinswandel in Richtung alternativer Mobilitätsformen*
- *Neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit für Anbieter und Nutzer*
- *Verbesserung der Anschlussmobilität*
- *Elternunabhängige Mobilitätslösungen<<*

Die Konformität der Ziele o.g. Förderprogramme mit den Maßnahmenempfehlungen dieses Mobilitätskonzepts, das neben einem vertakteten Hauptliniennetz auf ergänzende nachfragegetriebene Angebote mit deutlich kleineren „Losgrößen“ als der konventionelle ÖPV setzt, wird ersichtlich. Die Personalmittel für eine zeitlich befristete fachlich-wissenschaftlicher Begleitung könnten so im Erfolgsfalle eingeworben werden. Der Aufbau von soliden, Verkehrsmittelübergreifend konsistenten, mobil verfügbaren Informationsgrundlagen für die Mobilität der VGAE erfordert freilich noch weitaus mehr Investitionen in IT-Infrastruktur, Lizenzen für bereits existierende IT-Lösungen und Personal zu deren Betrieb.

Im Bereich des Radverkehrs ist sicherlich die NRVP-Förderung maßgeblich, durch welche allein fast 900 Millionen Euro für die Verbesserung der bundesstraßenbegleitenden Radverkehrsinfrastruktur verausgabt werden konnten. Der Bund stellt ferner den Ländern noch bis Ende 2019 Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung, die auch für die Radverkehrsinfrastruktur verwendet werden können. Neben der Ko-Finanzierung von Neu- und Ausbauvorhaben von Radwegen könnte sich für die VGAE auch die Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans als hilfreich erweisen, welche für juristische Personen des öffentlichen Rechts bis zu 80% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben bedeutet. Mit dem diesjährigen Projektauf<sup>54</sup> werden insbesondere Projektvorschläge und Projektideen zu den folgenden Themen gefördert:

- Mobilitätsbildung,
- Potenziale des Radverkehrs und
- Schnittstelle zum Fußverkehr.

---

<sup>54</sup> Siehe Förderdatenbank des BMW, 2019

## 5 Schlussbemerkungen

Die eigenständige Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten der Verbesserung der Mobilität ihrer Bürger besitzt Tradition in der Verbandsgemeinde und hat in der Vergangenheit mit dem Einrichbus und der Mobilitätszentrale bereits wichtige Ergebnisse hervorgebracht. An diese beispielhafte Entwicklung mit konzeptionellen Überlegungen für die kommenden Jahre anzuknüpfen war eine wesentliche Motivation des vorgelegten Gutachtens.

Basierend auf der im Vorjahr erfolgten Bestandsaufnahme und der Systematisierung des Handlungsbedarfs wurde unter abgestimmten Prämissen ein Mobilitätskonzept, bestehend aus

- Leitlinien, zusammengefasst in sechs Punkten und einer Zielvision,
- der Beschreibung perspektivischer Angebotsstrukturen mit zwei ÖPV-Liniennetzentwürfen sowohl für die externe Anbindung mit multimodaler Verknüpfung als auch für die innergemeindliche Erschließung per ÖPV und in partieller Aufgabenträgerrolle für ein weiterentwickeltes Angebot mit der Dachmarke „Aar-Einrich-Bus“
- einer Agenda mit fünfzig Maßnahmen, gebündelt in sechs Handlungsfeldern,

entwickelt und dazu Beispiele bzw. Strategien zur Nutzung von Fördermöglichkeiten aufgezeigt.

Das Ergebnis verdeutlicht, dass Kleinstädte und ländliche Gemeinden zwar sicherlich erschwerte Ausgangsbedingungen<sup>55</sup> für alternative Angebote zum Privat-Pkw besitzen, dennoch unter Nutzung neuer Technologien und mit entsprechenden rechtlichen Spielräumen auf erfolgversprechende Art und Weise selbst aktiv werden können.

Die Durchführung der bislang noch in Planung befindlichen Bürgerbefragung und der diesbezüglichen Konzeptionsphase (Gutachten Teil D) wird angeraten, um die nur abgeschätzten oder vermuteten Mobilitätsbedürfnisse und Zahlungsbereitschaften für ergänzende kommunale Verkehrsdienstleistungen zu verifizieren und damit einerseits eine Argumentationsgrundlage mit öffentlichem Verkehrsinteresse in der Kommunal- und Landespolitik zu schaffen und andererseits das finanzielle Ausmaß und die Risiken etwaiger Investitionen seitens der VGAE vorab besser zu überblicken.

Die Aufmerksamkeit für Fragen der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell recht hoch, so dass eine für die Entscheidungsvorbereitung hinreichende Rücklaufquote möglich erscheint. Die strategischen Diskussionen sollten daraufhin weitergeführt und umsetzungsorientiert zu einem baldigen Ergebnis gebracht werden. Der politische Rückenwind aus der aktuellen Klimaschutzdiskussion kann für den Erhalt von Förderungen genutzt werden. Es lohnt sich außerdem, Wissenstransfer mit anderen betroffenen Großgemeinden betreiben und in entsprechenden Netzwerken aktiv werden bzw. bleiben.

Abschließend sei den Initiatoren der Diskussionen zur weiteren Mobilitätsstrategie der VGAE um Herrn Karl Protze von der Freien Wählergemeinschaft für die Anregung dieser Untersuchung sowie der Verwaltung der Verbandsgemeinde für die tatkräftige Unterstützung bei der Datenbereitstellung und geduldige Beantwortung sämtlicher Rückfragen und *last but not least* allen Beteiligten für die angenehme Zusammenarbeit herzlich gedankt.

---

<sup>55</sup> Einen umfassenden, wenngleich schon etwas zurückliegenden Überblick über den Handlungsrahmen und die Gestaltungsmöglichkeiten von Kleinstädten, übertragbar auch auf kleine ländliche Kommunen, findet man z.B. bei Schulten (2002) - dargestellt anhand einer Fallstudie für Rhede/Nordrhein-Westfalen.

## Quellenverzeichnis

ADAC e.V. (2016): Mobilitätssicherung im ländlichen Raum – Herausforderungen, Handlungsfelder und Empfehlungen. München

Becker, U.; Gerike, R.; Völlings, A. (1999): Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr, Schriftenreihe Dresdner Institut für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), Nr.1, Dresden.

BMIBH / BMEL / BMFSFJ (2019): Unser Plan für Deutschland- Gleichwertige Lebensverhältnisse überall - Schlussfolgerungen zur Arbeit der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“. Berlin, ([https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Landwirtschaft/LaendlicheRaeume/Schlussfolgerungen-KomGL.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Landwirtschaft/LaendlicheRaeume/Schlussfolgerungen-KomGL.pdf?__blob=publicationFile) , 20.8.2019)

BLE Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (2019): Innovative Mobilitätsprojekte für das Land gesucht. Bonn, verfügbar unter <https://www.ble.de/DE/Projektfoerderung/Foerderungen-Auftraege/Kompetenzzentrum-Laendliche-Entwicklung/LandMobil.html?nn=8903534> (20.8.2019)

BMBF (2019): Richtlinie zur Förderung von Projekten zum Thema „MobilitätsWerkStadt 2025“, Bundesanzeiger vom 07.02.2019, Berlin (verfügbar unter: <https://www.bmbf.de/foerderungen/bekanntmachung-2289.html>, 20.08.2019)

BMVBS (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV - Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen, Berlin

BMVBW (1999): Planungshandbuch für den ÖPNV in der Fläche. Schriftenreihe „Direkt“ Bd. 53. Bonn.

Bibliografisches Institut (2019): Duden Wörterbuch – Stichwort: Verkehrswende, Berlin, verfügbar unter <https://www.duden.de/rechtschreibung/Verkehrswende> (3.7.2019)

BMVI (2019): Erste Ergebnisse des Zukunftsbündnis Schiene / Scheuer: Deutschland-Takt soll bereits 2021 starten. Berlin (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html>, 20.8.2019)

BMWE (2019): Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP 2020. Berlin, verfügbar unter: <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=views;document&doc=10575> (20.8.2019)

Bösch, P.; Becker, F.; Becker, H.; Axhausen K.W. (2018): Cost-based analysis of autonomous mobility. Schriftenreihe IVT, ETH Zürich.

Bräuer, D. (2014). Barrierefreier ÖPNV bis 2022: Was heißt das für die Kommunen? 3.Forum Mobilität, Berlin. (verfügbar: [https://www.vdtuev.de/behindertengerechte-mobilitaet/praesentationen/dok\\_view?oid=500485&vater=500500](https://www.vdtuev.de/behindertengerechte-mobilitaet/praesentationen/dok_view?oid=500485&vater=500500))

DB AG (2018): Abfragen der Fahrplanauskunft, ad-hoc unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de)

FGSV (2018): EAM - Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, FGSV-Schriftenreihe Nr. 167, Bergisch-Gladbach

Google Maps (2018): Abfrage von Routen und Verbindungsqualitäten., o.Ort ([www.google.de](http://www.google.de) )

## **Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)**

Guimard, E. (2019): Nantes combine covoiturage avec transports publics avec Klaxit, Les Echos, Paris. (Verfügbar unter: <https://www.lesechos.fr/pme-regions/innovateurs/nantes-combine-covoiturage-avec-transports-publics-avec-klaxit-1034839> 20.8.2019)

Heinitz, F. (2019) – Carpooling und Vanpooling in den USA. In: Umweltbundesamt (2019) Abschlussbericht Projekt *RechtSInnMobil*, Teile III-V Intra- und Intermodale Verflechtungsansätze des Pkw-Verkehrs, Dessau – im Erscheinen

IHK Koblenz (2013): StandortRhein-Lahn-Kreis2020 – Ein Positionspapier der regionalen Wirtschaft, Koblenz/Bad Ems.

Infas (2019): Mobilität in Deutschland 2017 – Mobilität in Tabellen, Bonn (<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/MiT2017.html>, 20.8.2019)

Kirschbaum, T. (2018): Wir sind davon überzeugt, dass für Verkehrsunternehmen... VDV Politikbrief 01-18, Berlin, S.2

Landesbetrieb Mobilität (2018): Einstweilige Erlaubnis für den Anruf-Nahverkehrsdienst „Aar-Einrich-Bus“ im Bereich der Verbandsgemeinden Katzenelnbogen und Hahnstätten, Koblenz

Malina, R. (2018): Verkehrswertigkeit. Gabler Wirtschaftslexikon, Wiesbaden, verfügbar unter: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/verkehrswertigkeit-47340/version-270606> (3.7.2019)

Mounce R., Wright S., Emele C. D., Zeng C. & Nelson J. D. (2018): A tool to aid redesign of flexible transport services to increase efficiency in rural transport service provision, *Journal of Intelligent Transportation Systems*, 22:2, S. 175-185

Rhein-Lahn-Kreis (2014): Kreisentwicklungskonzept, Bad Ems.

Rhein-Lahn-Kreis (2019): Haushaltssatzung und Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2019, Bad Ems

Rhein-Zeitung (2017): Bei Anruf Fahrt – DB will Einrichbus nutzen. Ausgabe vom 22.7.2017, Koblenz

RLP (2019): Nahverkehrsgesetz Landesrecht-online, verfügbar unter <http://landesrecht.rlp.de/jportal>

Scharte, B., Hiller, D., Leismann, T., Thoma, K. (2014): Einleitung. In: Thoma, K. (Hrsg.): ResilienTech. „Resilience-by Design“: Strategie für die technologischen Zukunftsthemen. acatech Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, München, S.9-18

Schulten, M. L. (2002): Planung lokaler ÖPNV-Angebote für Kleinstädte - Probleme • Potenziale • Handlungsansätze. Fakultät für Raumplanung Universität Dortmund

Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in der Bundesrepublik Deutschland e.V./Bundes-SGK (2006): Ländliche Räume haben Zukunftschancen - Grundversorgung im ländlichen Raum sicherstellen. Positionspapier, Hannover

Stadt Wiesbaden (2019): CityBahn 2022 für Wiesbaden & Mainz. Wiesbaden (Verfügbar: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/citybahn/citybahn-wi.php> , 20.8.2019)

Statistisches Bundesamt (2018) Preise und Preisindizes für Verkehr- Fachserie 17 Reihe 9.2. Wiesbaden.

([https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Preise/Dienstleistungspreise/Verkehrspreis\\_e.html](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Preise/Dienstleistungspreise/Verkehrspreis_e.html), 5.1.2019)

Umweltbundesamt (2019): Integration erneuerbarer Energien durch Sektorkopplung: Analyse zu technischen Sektorkopplungsoptionen. Abschlussbericht, Dessau-Rosslau

([https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-03-12\\_cc\\_03-2019\\_sektrokopplung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-03-12_cc_03-2019_sektrokopplung.pdf), 20.8.2019)

VGAE (2018): Datenbereitstellung und Zuarbeiten an den Gutachter durch die Verbandsgemeinden, Katzenelnbogen und Hahnstätten

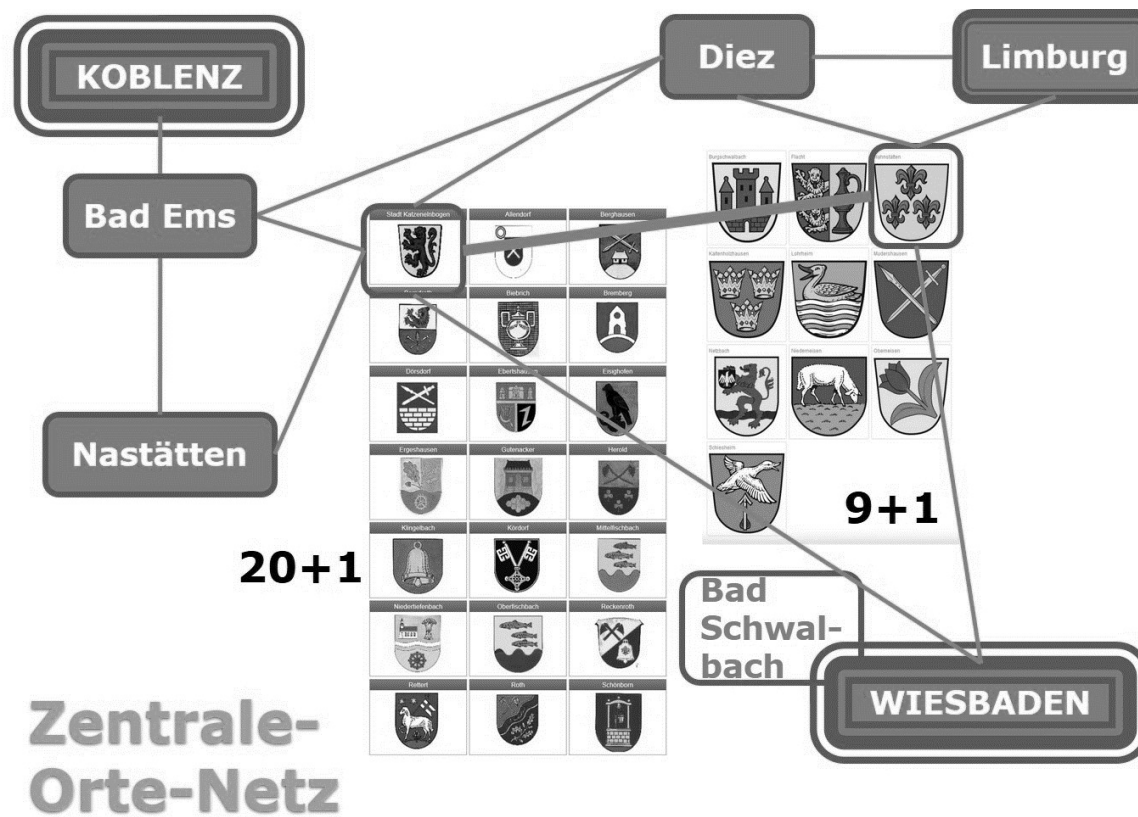
Zimmerschied, R. (2019): Mobilität im Rhein-Lahn-Kreis, Vortragsfolien für die Rhein-Lahn-Akademie, Bad Ems





# Anhang

Abbildung 3: Einbindung der VGAE im Zentrale-Orte-Netz



**Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)**

Tabelle 2: Mengengerüste zu Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen der VGAE

<i>Kennzahl</i>	VG_KEB	VG_HS	IST_2018 VGAE	Projektion 2035 VGAE
Anzahl Ortsgemeinden	20	9	29	29 (?)
Fläche_qkm	<b>103,6</b>	<b>57,0</b>	<b>160,6</b>	<b>160,6</b>
Grundzentren	1	1	2	2(?)
EW-gesamt	<b>9230</b>	<b>9526</b>	<b>18756</b>	17023
EW-Dichte (EW/qkm)	89	167	117	106
Sozialvers.Beschäftigte	3642	<b>3615</b>	<b>7257</b>	6586
<i>Schätzung</i> Erwerbstätige	3861	3832	7692	6982
SV-Arbeitsplätze vor Ort	1905	1197	3102	2815
<i>Differenz</i>	1956	2635	4590	4166
- Auspendler n.VG_KEB	-	111	-	
- Auspendler n.VG_HS	104	-	-	
- Auspendler n.VG_Nassau	176	34	210	
- Auspendler n.VG_DIZ	284	444	728	
- Auspendler Rest-Kr. EMS	148	18	166	
- Auspendler LM/Ri.WZ	117	244	360	
- Auspendler Ri. WI/MZ	816	552	1369	
- Auspendler Ri. F/R-M	240	1083	1324	
- Auspendler Ri. KO/NW	74	43	117	

Anmerkung: Es handelt sich in der Spalte „Projektion 2035“ um keine ausgearbeitete Prognose, sondern lediglich um einfache Trendextrapolationen.

**Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)**

Tabelle 3: Mengengerüste zu Altersklassen und Haushaltsgrößen der VGAE

<i>Kennzahl</i>			IST_2018	Projektion 2035
	VG_KEB	VG_HS	VG_AE	VG_AE
unter 20-jährige	1729	1827	3556	2698
Anteil unter 20-Jährige	19%	19%	19%	16%
Jugendliche 16-20 Jahre	394	523	917	767
Volljährige Personen	7569	7880	15449	14021
65plus	1950	2101	4051	4846
Anteil 65plus	21%	22%	22%	28%
<b>Anzahl Haushalte</b>	<b>3870</b>	<b>3969</b>	<b>7839</b>	<b>7115</b>
1-Personen-Haushalte	1029	1055	2084	1892
2-Personen-Haushalte	1408	1444	2852	2589
3-Personen-Haushalte	688	706	1394	1265
4-Personen-Haushalte	516	529	1045	949
5-Personen-Haushalte	150	154	304	276
6-Personen-Haushalte	50	51	101	92
7-Personen-Haushalte	29	30	59	53
Nebenwohnungen	k.A.	230		
Personen/Haushalt	2,4	2,4	2,4	2,4

Anmerkung: Es handelt sich in der Spalte „Projektion 2035“ um keine ausgearbeitete Prognose, sondern lediglich um einfache Trendextrapolationen.

Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Tabelle 4: Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen (VGAE, 2018)

<i>Kennzahl</i>	VG_KEB	VG_HS	IST_2018	Projektion 2035*
			VG_AE	VG_AE
Kfz	8.139	7.510	15.649	17.132
-davon mot.Zweiräder	k.A.	k.A.	k.A.	
<b>Pkw</b>	<b>6.403</b>	<b>6.218</b>	<b>12.621</b>	<b>13.817</b>
Pkw/1000 EW	694	660	677	812
Kfz/1000 EW	882	797	839	1.006
Pkw/HH	1,7	1,6	1,6	1,9
Pkw/1000 vollj.EW	846	789	818	985
Fahrradbesitz	k.A.	k.A.	k.A.	

\* Trendextrapolation der Flottenentwicklung RLP

Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Tabelle 5: Verkehrsmittelnutzung im kleinstädtisch-dörflichen Raum (Datenquelle: Infas, 2019)

Verkehrsmittel	Anteile Wege in RLP <i>n=9.358 Pers.</i>	Bund / zum Vergleich:	Hochrechnung* Anteile Verkehrsleistung
Zu Fuß	19%	18%	0,6%
Fahrrad	4%	7%	0,6%
MIV (Mitfahrer)	17%	15%	14,7%
MIV (Fahrer)	54%	54%	71,9%
ÖPV	7%	6%	12,2%
Gesamt	100%	100%	100%

\* unter Verwendung mittlerer Wegelängen der MID 2017 auf Bundesebene für Gemeindetyp 5 (*n=201.753 Wege*)

Tabelle 6: Wegezwecke im kleinstädtisch-dörflichen Raum in RLP (Datenquelle: Infas, 2019)

Wegezweck mit Rückfahrten	Anteile in RLP <i>n=9.358</i>	Wegezwecke – Rückfahren in vorheriger Aktivität integriert	Anteile RLP <i>n=9.358</i>
Erreichen des Arbeitsplatzes	8%	Arbeit	14%
dienstlich/geschäftlich	10%	dienstlich	10%
Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule	4%	Ausbildung	7%
Einkauf	9%	Einkauf	17%
private Erledigung	10%	Erledigung	16%
Bringen/Holen/Begleiten von Personen	5%	Freizeit	29%
Freizeitaktivität	16%	Begleitung	7%
nach Hause	35%		
Rückweg vom vorherigen Weg	1%		
anderer Zweck	2%		

Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Tabelle 7: Hochrechnung der MiD-Verkehrsnachfrage 2018 nach Ortsteilen

alte VG	Code	Ortsteil	EW (HW)	Erwerbstätige	Unter 20 Jahre	10-19 Jahre	16-20 Jahre	Senioren	Pkw	Beruf, dienstlich	Ausbildung	Besorgung, Begleitung	Freizeit/ Sonstiges	Wege pro Tag, gesamt
KEB-1	ALL	Allendorf	635	266	120	67	31	137	441	442	129	737	534	1842
KEB-2	BGH	Berghausen	291	122	55	31	14	63	202	203	59	338	245	844
KEB-3	BRO	Berndroth	389	163	74	41	19	84	270	271	79	451	327	1128
KEB-4	BIE	Biebrich	313	131	59	33	15	68	217	218	64	363	263	908
KEB-5	BRE	Bremberg	281	118	53	30	14	61	195	196	57	326	236	815
KEB-6	DOE	Dörsdorf	423	177	80	44	21	91	293	294	86	491	356	1227
KEB-7	EBE	Ebertshausen	124	52	24	13	6	27	86	86	25	144	104	360
KEB-8	EIS	Eisighofen	263	110	50	28	13	57	182	183	53	305	221	763
KEB-9	ERG	Ergeshausen	146	61	28	15	7	32	101	102	30	169	123	423
KEB-10	GUT	Gutenacker	358	150	68	38	18	77	248	249	73	415	301	1038
KEB-11	HER	Herold	409	171	78	43	20	88	284	285	83	474	344	1186
KEB-12	KEB	Katzenelnbogen	2260	945	428	237	110	488	1568	1573	459	2622	1901	6554
KEB-13	KLI	Klingelbach	727	304	138	76	36	157	504	506	148	843	611	2108
KEB-14	KOE	Kördorf	540	226	102	57	26	117	375	376	110	626	454	1566
KEB-15	MFB	Mittelfischbach	131	55	25	14	6	28	91	91	27	152	110	380
KEB-16	NTB	Niedertiefenbach	185	77	35	19	9	40	128	129	38	215	156	537
KEB-17	OFB	Oberfischbach	171	72	32	18	8	37	119	119	35	198	144	496
KEB-18	RKR	Reckenroth	200	84	38	21	10	43	139	139	41	232	168	580
KEB-19	RET	Rettert	442	185	84	46	22	95	307	308	90	513	372	1282
KEB-20	ROT	Roth	210	88	40	22	10	45	146	146	43	244	177	609
KEB-21	SBN	Schönborn	726	304	138	76	35	157	504	505	147	842	611	2105
HST-1	BSW	Burgschwalbach	1077	450	204	113	53	233	747	750	219	1249	906	3123
HST-2	FLA	Flacht	1069	447	203	112	52	231	742	744	217	1240	899	3100
HST-3	HST	Hahnstätten	2963	1239	562	311	145	640	2055	2062	601	3437	2492	8593
HST-4	KAL	Kaltenholzhausen	573	240	109	60	28	124	397	399	116	665	482	1662
HST-5	LOH	Lohrheim	600	251	114	63	29	130	416	418	122	696	505	1740
HST-6	MUD	Mudershausen	431	180	82	45	21	93	299	300	87	500	362	1250
HST-7	NTZ	Netzbach	375	157	71	39	18	81	260	261	76	435	315	1088
HST-8	NIN	Niederneisen	1428	597	271	150	70	308	991	994	290	1656	1201	4141
HST-9	OBN	Oberneisen	755	316	143	79	37	163	524	525	153	876	635	2190
HST-10	SHM	Schiesheim	272	114	52	29	13	59	189	189	55	316	229	789

Tabelle 8: Nutzertypen IV/ÖV im kleinstädtisch-dörflichen Raum in RLP (Datenquelle: Infas, 2019)

Nutzertyp	Bev.-Anteil in RLP (n=2.372)	Hochrechnung Erwachsene VGAE 2018	Szenario für 2035	Projektion VGAE 2035
IV-Stammkunde	50%	7.725	49%	6.870
IV- und ÖV-Stammkunde	7%	1.081	7%	981
IV-Stammkunde mit gelegentlicher ÖV- Nutzung	6%	927	5%	701
IV-Stammkunde mit seltener ÖV-Nutzung	27%	4.171	25%	3.505
ÖV-Stammkunde (Captive, keine Pkw-Verfügbarkeit)	0%	-	1%	140
ÖV-Stammkunde (trotz Pkw-Verfügbarkeit)	0%	-	1%	140
ÖV-Stammkunde mit gelegentlicher Autonutzung	1%	154	1%	140
ÖV-Stammkunde mit seltener Autonutzung	0%	-	1%	140
Fahrradfahrer	2%	309	2%	280
wenig mobile Person	6%	927	8%	1.122
nicht zuzuordnen	1%	154	0%	-
<b>Summe</b>	<b>100%</b>	<b>15.449</b>	<b>100%</b>	<b>14.021</b>
- regelmäßig per IV unterwegs	90%	13.904	86%	12.058
- ÖV-Nutzung, wenn auch z.T. nur selten	41%	6.334	40%	5.608
- regelmäßig per ÖV unterwegs	8%	1.236	9%	1.262

Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Tabelle 9: Hochrechnung der MiD-Nutzertypen 2018 nach Ortsteilen Teil 1

alte VG	Code	Ortsteil	EW 2018 (HW)	IV-Stammkunde	IV- und ÖV-Stammkunde	IV-Stammkunde mit gelegentlicher ÖV-Nutzung	IV-Stammkunde mit seltener ÖV-Nutzung	ÖV-Stammkunde (Captive, kein Pkw verfügbar)	ÖV-Stammkunde (trotz Pkw-Verfügbarkeit)	ÖV-Stammkunde mit gelegentlicher Auto-nutzung	ÖV-Stammkunde mit seltener Auto-nutzung	reine Fahrradfahrer	wenig mobile Person
KEB-1	ALL	Allendorf	635	318	44	38	171	0	0	6	0	13	38
KEB-2	BGH	Berghausen	291	146	20	17	79	0	0	3	0	6	17
KEB-3	BRO	Berndroth	389	195	27	23	105	0	0	4	0	8	23
KEB-4	BIE	Biebrich	313	157	22	19	85	0	0	3	0	6	19
KEB-5	BRE	Bremberg	281	141	20	17	76	0	0	3	0	6	17
KEB-6	DOE	Dörsdorf	423	212	30	25	114	0	0	4	0	8	25
KEB-7	EBE	Ebertshausen	124	62	9	7	33	0	0	1	0	2	7
KEB-8	EIS	Eisighofen	263	132	18	16	71	0	0	3	0	5	16
KEB-9	ERG	Ergeshausen	146	73	10	9	39	0	0	1	0	3	9
KEB-10	GUT	Gutenacker	358	179	25	21	97	0	0	4	0	7	21
KEB-11	HER	Herold	409	205	29	25	110	0	0	4	0	8	25
KEB-12	KEB	Katzenelnbogen	2260	1130	158	136	610	0	0	23	0	45	136
KEB-13	KLI	Klingelbach	727	364	51	44	196	0	0	7	0	15	44
KEB-14	KOE	Kördorf	540	270	38	32	146	0	0	5	0	11	32
KEB-15	MFB	Mittelfischbach	131	66	9	8	35	0	0	1	0	3	8
KEB-16	NTB	Niedertiefenbach	185	93	13	11	50	0	0	2	0	4	11
KEB-17	OFB	Oberfischbach	171	86	12	10	46	0	0	2	0	3	10
KEB-18	RKR	Reckenroth	200	100	14	12	54	0	0	2	0	4	12
KEB-19	RET	Rettert	442	221	31	27	119	0	0	4	0	9	27
KEB-20	ROT	Roth	210	105	15	13	57	0	0	2	0	4	13
KEB-21	SBN	Schönborn	726	363	51	44	196	0	0	7	0	15	44



Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Tabelle 10: Hochrechnung der MiD-Nutzertypen 2018 nach Ortsteilen Teil 2

alte VG	Code	Ortsteil	EW 2018 HW	IV-Stamm- kunde	IV- und ÖV- Stamm- kunde	IV-Stamm- kunde mit gelegent- licher ÖV- Nutzung	IV-Stamm- kunde mit seltener ÖV- Nutzung	ÖV- Stamm- kunde (Captive, keine Pkw- Verfügbar- keit)	ÖV- Stamm- kunde (trotz Pkw- Verfügbar- keit)	ÖV- Stamm- kunde mit gelegent- licher Auto- nutzung	ÖV- Stamm- kunde mit seltener Auto- nutzung	reine Fahrrad- fahrer	wenig mobile Person
HST-1	BSW	Burgschwalbach	1077	539	75	65	291	0	0	11	0	22	65
HST-2	FLA	Flacht	1069	535	75	64	289	0	0	11	0	21	64
HST-3	HST	Hahnstätten	2963	1482	207	178	800	0	0	30	0	59	178
HST-4	KAL	Kaltenholzhausen	573	287	40	34	155	0	0	6	0	11	34
HST-5	LOH	Lohrheim	600	300	42	36	162	0	0	6	0	12	36
HST-6	MUD	Mudershausen	431	216	30	26	116	0	0	4	0	9	26
HST-7	NTZ	Netzbach	375	188	26	23	101	0	0	4	0	8	23
HST-8	NIN	Niederneisen	1428	714	100	86	386	0	0	14	0	29	86
HST-9	OBN	Oberneisen	755	378	53	45	204	0	0	8	0	15	45
HST-10	SHM	Schiesheim	272	136	19	16	73	0	0	3	0	5	16

Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Tabelle 11: Hochrechnung der Mobilitätskosten 2018 nach MiD-Nutzertypen

Anteile vollj. EW VGAE		Gesamte Wegstrecke km/Kal.-Tag	Zeitkosten €/Kal.-Tag u. Person	Fahrtkosten €/Kal.-Tag u. Person	Individuelle Fahrtkosten €/Jahr und Person	Fahrtkosten Hochrechnung VGAE T€/Jahr	Hochrechnung Zeit- u. Fahrtkosten VGAE T€/Jahr
50%	IV-Stammkunde	44	19,46 €	13,11 €	4.784 €	36.956	91.834
7%	IV- und ÖV-Stammkunde	52	32,57 €	10,35 €	3.779 €	4.087	16.944
6%	IV-Stammkunde mit gelegentlicher ÖV-Nutzung	51	28,48 €	14,68 €	5.359 €	4.968	14.605
27%	IV-Stammkunde mit seltener ÖV-Nutzung	49	28,01 €	14,82 €	5.410 €	22.567	65.208
1%	ÖV-Stammkunde (Captive, keine Pkw-Verfügbarkeit)	32	24,73 €	3,08 €	1.124 €	174	1.568
0%	ÖV-Stammkunde (trotz Pkw-Verfügbarkeit)	36	25,19 €	4,25 €	1.551 €	-	-
1%	ÖV-Stammkunde mit gelegentlicher Autonutzung	35	23,49 €	4,39 €	1.603 €	248	1.572
0%	ÖV-Stammkunde mit seltener Autonutzung	26	19,46 €	2,85 €	1.039 €	-	-
2%	reine Fahrradfahrer	13	18,24 €	0,87 €	318 €	98	2.155
6%	wenig mobile Person	7	7,49 €	0,37 €	134 €	124	2.659
<b>Gesamt</b>						<b>69.222</b>	<b>196.545</b>

**Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)**

Tabelle 12: Fremdenverkehr in das Untersuchungsgebiet (VGAE, 2018)

---

<i>Kennzahl</i>	VG_KEB	VG_HS	IST_2018 VG_AE
Gästeübernachtungen 2017	20.010	2.432	22.442
Gäste pro Tag	55	6,6	61,6
Anzahl			
Beherbergungsbetriebe	5	7	12
mittlere Verweildauer (Tage)	1,9	2,2	1,9
Bettenauslastungsgrad	38,6%	13,6%	32,6%

Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Abbildung 4: Verbindungsqualität auf nahräumigen Relationen (Google Maps, 2018)

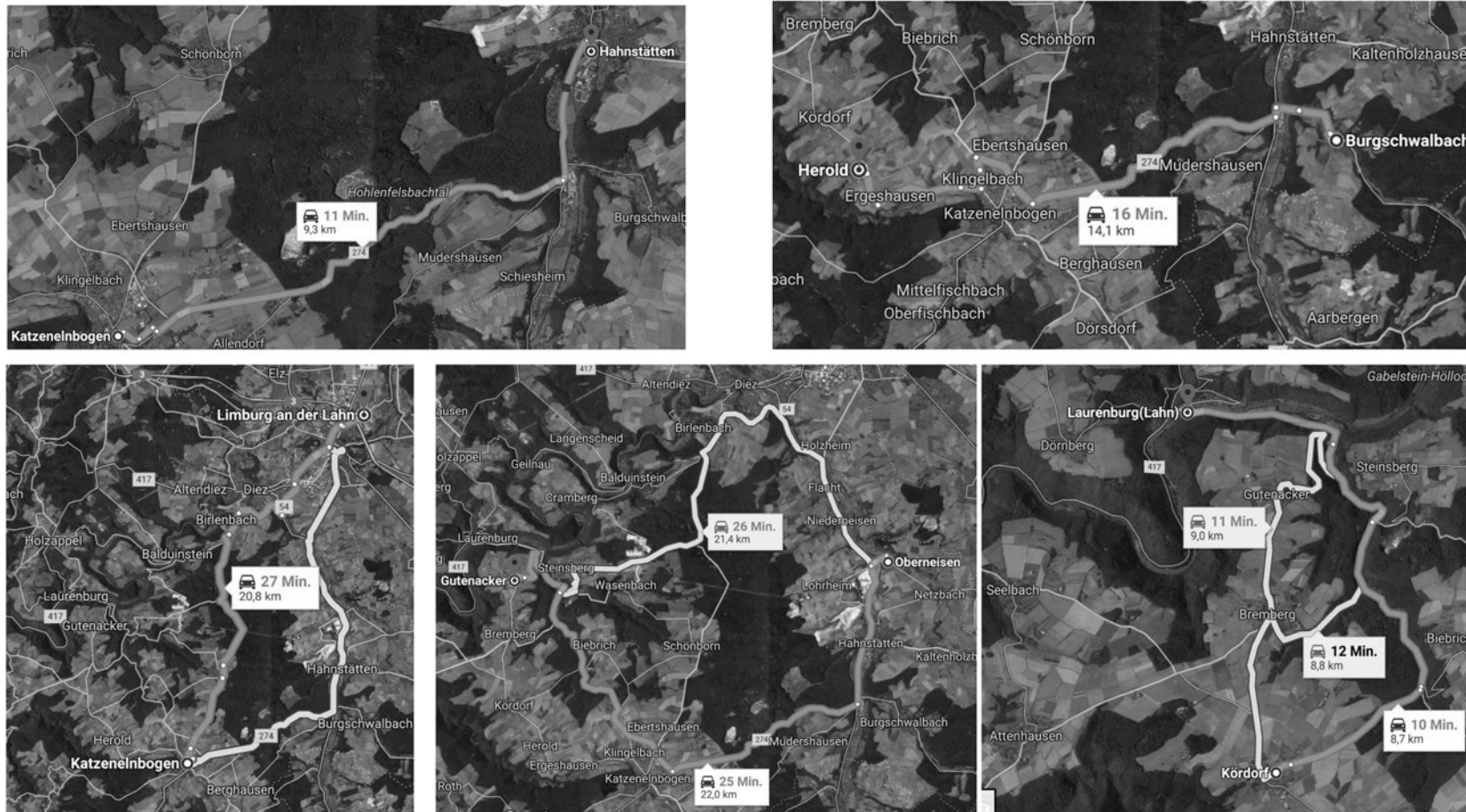


Abbildung 5: Verbindungsqualität landkreisübergreifender Relationen (Google Maps, 2018)

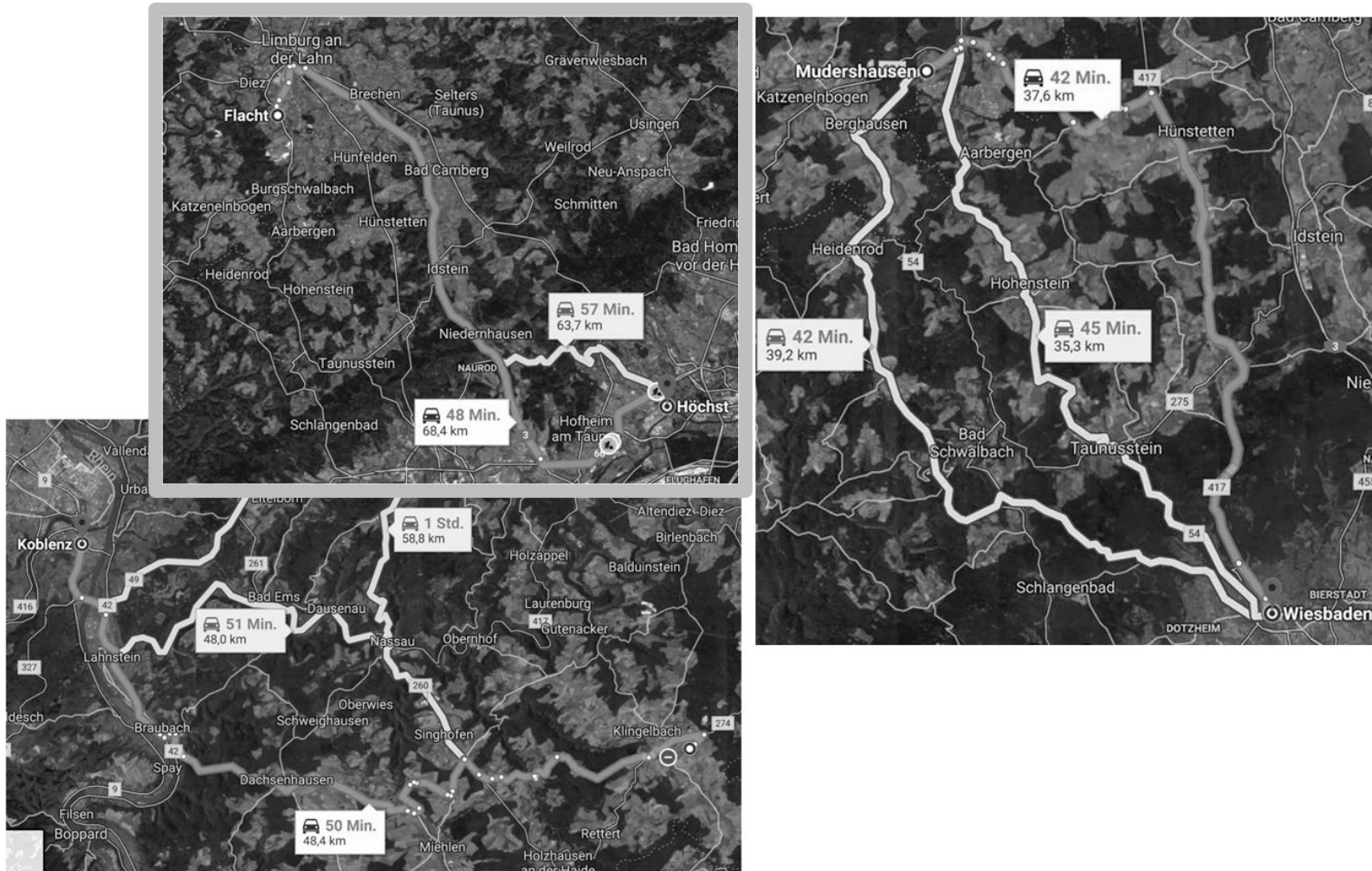
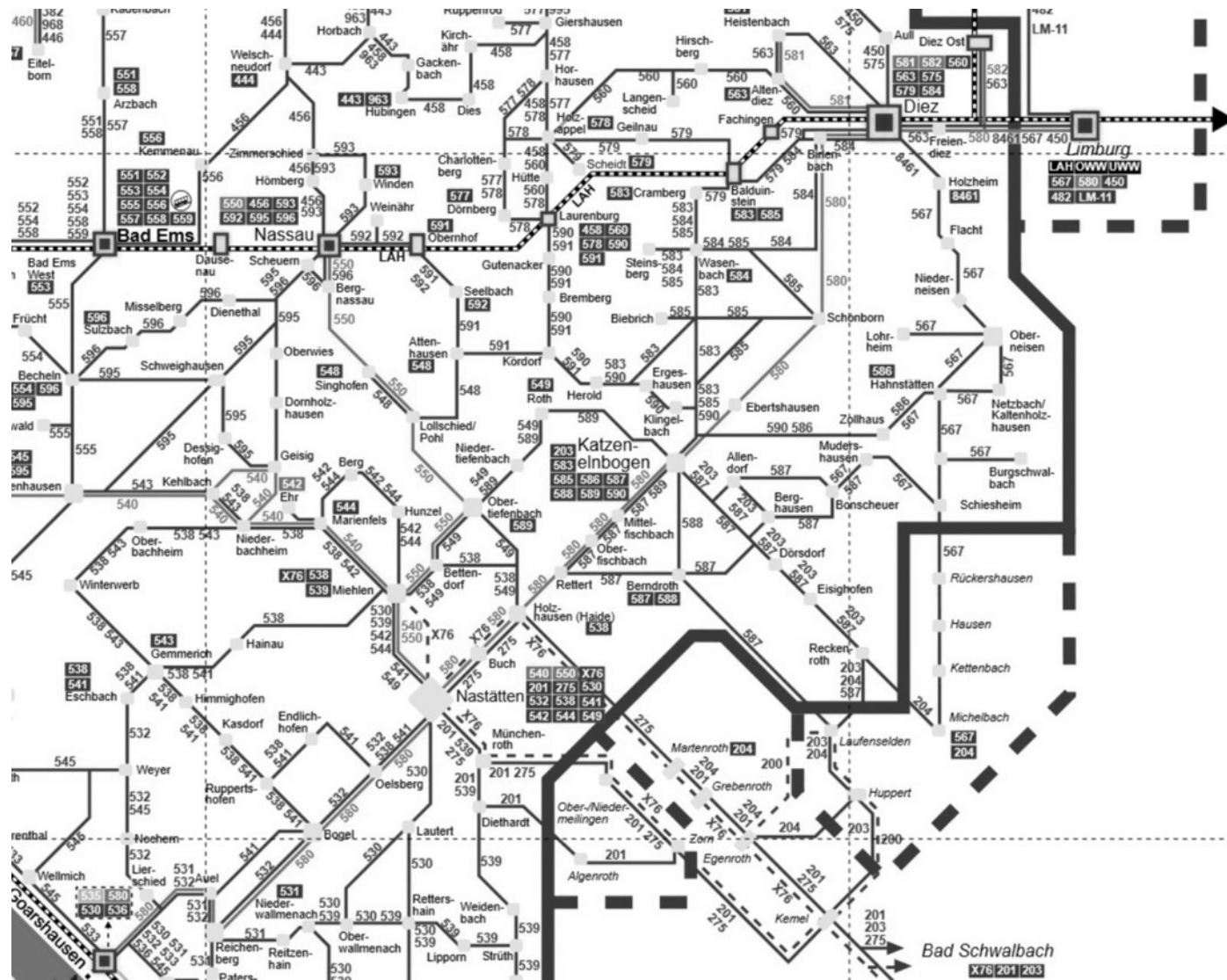


Abbildung 6: Ausschnitt des Liniennetzplans (VRM, 2018)



Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Tabelle 13: Anbindung der Ortsteile an ÖPNV-Linien, Anzahl Linienrichtungen (VRM, 2018)

alte VG	OG_Code	Ortsgemeinde	EW	275	549	567	580	585	586	587	588	589	590	591	LM33	Anb. KEB	Anb. HS	Hessen
HST-1	BSW	Burgschwalbach	1.041			1											x	1
HST-2	FLA	Flacht	1.031			2											x	1
HST-3	HST	Hahnstätten	2.934			2			2							x	x	1
HST-4	KAL	Kaltenholzhausen	580			1									2		x	2
HST-5	LOH	Lohrheim	582			1											x	1
HST-6	MUD	Mudershausen	429			1			2	2						x	x	1
HST-7	NTZ	Netzbach	372			2											x	1
HST-8	NIN	Niederneisen	1.400			1											x	1
HST-9	OBN	Oberneisen	752			2											x	1
HST-10	SHM	Schiesheim	246			2											x	1
KEB-1	ALL	Allendorf	621	2						2						x		1
KEB-2	BGH	Berghausen	289	2						2						x		1
KEB-3	BRO	Berndroth	384							1	2					x		
KEB-4	BIE	Biebrich	319					2								x		
KEB-5	BRE	Bremberg	285										2	2		x		
KEB-6	DOE	Dörsdorf	423	2						1						x		1
KEB-7	EBE	Ebertshausen	120				2	1								x		1
KEB-8	EIS	Eisighofen	270							1						x		
KEB-9	ERG	Ergeshausen	148										2			x		
KEB-10	GUT	Gutenacker	351										2	2		x		
KEB-11	HER	Herold	423										2	2		x		
KEB-12	KEB	Katzenelnbogen	2.230	2			2	2	2	2	2	2	2	2		x	x	2
KEB-13	KLI	Klingelbach	722										2			x		
KEB-14	KOE	Kördorf	529										2	2		x		
KEB-15	MFB	Mittelfischbach	128				2			2		2				x		1
KEB-16	NTB	Niedertiefenbach	188									2				x		
KEB-17	OFB	Oberfischbach	159				2	2								x		1
KEB-18	RKR	Reckenroth	203	2						1						x		1
KEB-19	RET	Rettert	422				2			1						x		
KEB-20	ROT	Roth	202		2							2				x		
KEB-21	SBN	Schönborn	720				2	2								x		1





**Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)**

Abbildung 8: Verbindungsqualität Burgschwalbach – KEB im Tagesverlauf (DBAG, 2018)

		^ Früher		Preis für alle Reisenden inkl. Ermäßigungskarten*		
Schönbachstraße, Burgschwalbach Marktstr., Katzeneinbogen	🚶 ... 5 Min.	<b>07:30</b> <b>09:01</b>	1:31	1	BUS	VRM-Tarif <a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>
<a href="#">Details einblenden</a>						
Schönbachstraße, Burgschwalbach Marktstr., Katzeneinbogen		<b>09:07</b> <b>10:29</b>	1:22	1	BUS	VRM-Tarif <a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>
<a href="#">Details einblenden</a>						
Schönbachstraße, Burgschwalbach Marktstr., Katzeneinbogen		<b>12:17</b> <b>13:29</b>	1:12	3	BUS	VRM-Tarif <a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>
<a href="#">Details einblenden</a>						
Schönbachstraße, Burgschwalbach Marktstr., Katzeneinbogen		<b>12:58</b> <b>14:29</b>	1:31	2	BUS	VRM-Tarif <a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>
<a href="#">Details einblenden</a>						
Schönbachstraße, Burgschwalbach Marktstr., Katzeneinbogen	🚶 ... 5 Min.	<b>13:44</b> <b>14:31</b>	0:47	1	BUS	VRM-Tarif <a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>
<a href="#">Details einblenden</a>						
Schönbachstraße, Burgschwalbach Marktstr., Katzeneinbogen		<b>18:09</b> <b>19:27</b>	1:18	1	BUS	VRM-Tarif <a href="#">Zur Angebotsauswahl</a>
<a href="#">Details einblenden</a>						
<a href="#">Details für alle</a>		v Später				

Abbildung 9: Verbindungsqualität Rettert – Hahnstätten im Tagesverlauf (DBAG, 2018)

Hinfahrt am 22.08.18 Druckansicht

Bahnhof/Haltestelle	Zeit	Dauer	Umst.	Produkte	Flexpreis
^ <b>Früher</b> <span style="float: right;">Preis für alle Reisenden inkl. Ermäßigungskarten*</span>					
Gemeindehaus, Rettert Rathaus, Hahnstätten	<b>07:42</b> <b>08:29</b>	0:47	1	BUS	VRM-Tarif
<input type="button" value="Details einblenden"/>	<input type="button" value="Zur Angebotsauswahl"/>				
Gemeindehaus, Rettert Rathaus, Hahnstätten	<b>08:02</b> <b>09:52</b>	1:50	2	BUS	VRM-Tarif
<input type="button" value="Details einblenden"/>	<input type="button" value="Zur Angebotsauswahl"/>				
<b>Do, 23.08.18</b>					
Gemeindehaus, Rettert Rathaus, Hahnstätten	<b>07:42</b> <b>08:29</b>	0:47	1	BUS	VRM-Tarif
<input type="button" value="Details einblenden"/>	<input type="button" value="Zur Angebotsauswahl"/>				
Gemeindehaus, Rettert Rathaus, Hahnstätten	<b>08:02</b> <b>09:52</b>	1:50	2	BUS	VRM-Tarif
<input type="button" value="Details einblenden"/>	<input type="button" value="Zur Angebotsauswahl"/>				
<b>Fr, 24.08.18</b>					
Gemeindehaus, Rettert Rathaus, Hahnstätten	<b>07:42</b> <b>08:29</b>	0:47	1	BUS	VRM-Tarif
<input type="button" value="Details einblenden"/>	<input type="button" value="Zur Angebotsauswahl"/>				

Gutachten zum Mobilitätskonzept der VG Aar-Einrich (Fassung vom 20.01.20 - nur zur internen Verwendung)

Tabelle 14: Verbindungsqualität auf Beispielrelationen des ÖPV (DBAG, 2018)

(i) Nichtferienwerktag				
Relation (km LL)	Bedienzeitraum	Bedienungsfrequenz	Umsteigehäufigkeit	Fahrzeit
KEB-Hahnstätten	5-19	stdl. +	Direkt	0:19
Burgschwalbach-Herold	5-13	Ca. stdl.	3x	1:48 .. 2:55
KEB-Limburg	5-21	Studentakt	Direkt	0:53
Oberneisen-Ergeshausen	5-18	Ca. stdl.	2x	1:05 .. 2:08
Kördorf-Laurenburg	5-20	Ca. stdl.	Direkt	0:20
(ii) Ferienwerktag				
Relation (km LL)	Bedienzeitraum	Bedienungsfrequenz	Umsteigehäufigkeit	Fahrzeit
KEB-Hahnstätten	5-19	stdl. +	Direkt	0:19
Burgschwalbach-Herold	5-13	4-stdl.	2x	2:28
KEB-Limburg	5-21	Studentakt	Direkt	0:53
Oberneisen-Ergeshausen	6-18	Ca. stdl.	2x	1:15 .. 2:02
Kördorf-Laurenburg	5-20	Ca. stdl.	Direkt	0:20
(iii) Samstag				
Relation (km LL)	Bedienzeitraum	Bedienungsfrequenz	Umsteigehäufigkeit	Fahrzeit
KEB-Hahnstätten	7-17	2 stdl.	1x F'diez	1:22
Burgschwalbach-Herold	Keine Verbindung			
KEB-Limburg	7-21	Studentakt	Direkt	0:53
Oberneisen-Ergeshausen	Keine Verbindung			
Kördorf-Laurenburg	ALT k.A.	b.B.		

Abbildung 10: Reiseplanung als Kinderspiel - Abfrage für KEB-Wiesbaden (VRM, 2019)

Fahrplan
Fahrkarten
Service
Verkehrsverbund
Freizeit

### So wird Ihre Reiseplanung zum Kinderspiel

Sie haben Ihr Ziel und wir helfen Ihnen, die bestmögliche Fahrtroute ausfindig zu machen.

#### Ihre Verbindung

**Start** Rheinstr., Katzenelnbogen am 03.07.2019 um 06:24

**Ziel** Wiesbaden Hbf

Verkehrsmittel: Geschwindigkeit: normal

[Verbindung ändern »](#) [Einfache Ansicht »](#) [Drucken »](#)

↑ früher						
#	ab/an	T	D	W	L	K
1	ab 06:34 an 07:57	1	1:23 h	0 min		86.5 km <span style="float: right;">anzeigen <input checked="" type="checkbox"/></span>
2	ab 06:34 an 08:12	0	1:38 h	0 min		90.3 km <span style="float: right;">anzeigen <input checked="" type="checkbox"/></span>
3	ab 07:29 an 08:55	1	1:26 h	0 min		86.5 km <span style="float: right;">anzeigen <input checked="" type="checkbox"/></span>
4	ab 07:29 an 09:08	0	1:39 h	0 min		92 km <span style="float: right;">anzeigen <input checked="" type="checkbox"/></span>
5	ab 08:36 an 10:08	0	1:32 h	0 min		88.7 km <span style="float: right;">anzeigen <input checked="" type="checkbox"/></span>

 ↓ später | | | | | | || 1 | ab 06:34 an 07:57 | 1 | 1:23 h | 0 min |  | 86.5 km |

**Erklärung zu Zeitangaben »** [Rückfahrt »](#) [Anschlussfahrt »](#) [In Kalender eintragen »](#) [Auf Karte anzeigen »](#)

ab 06:34 Rheinstr., Katzenelnbogen [Info »](#) [Karte »](#)

Linie 275 Richtung: Berufsschulzentrum  
**Zwischenhalte anzeigen »**  
 an 07:07 Bäderstraße, Heidenrod-Kemel [Info »](#) [Karte »](#)  
 ab 07:12 Bäderstraße, Heidenrod-Kemel [Info »](#) [Karte »](#)  
 Linie X76 Richtung: Wiesbaden Hbf  
**Zwischenhalte anzeigen »**  
 an 07:57 Wiesbaden Hbf [Info »](#) [Karte »](#)

€ Kein Tarif-Informationen vorhanden.

Abbildung 11: VGAE im Ausschnitt aus dem Tarifwabenplan (VRM, 2018)

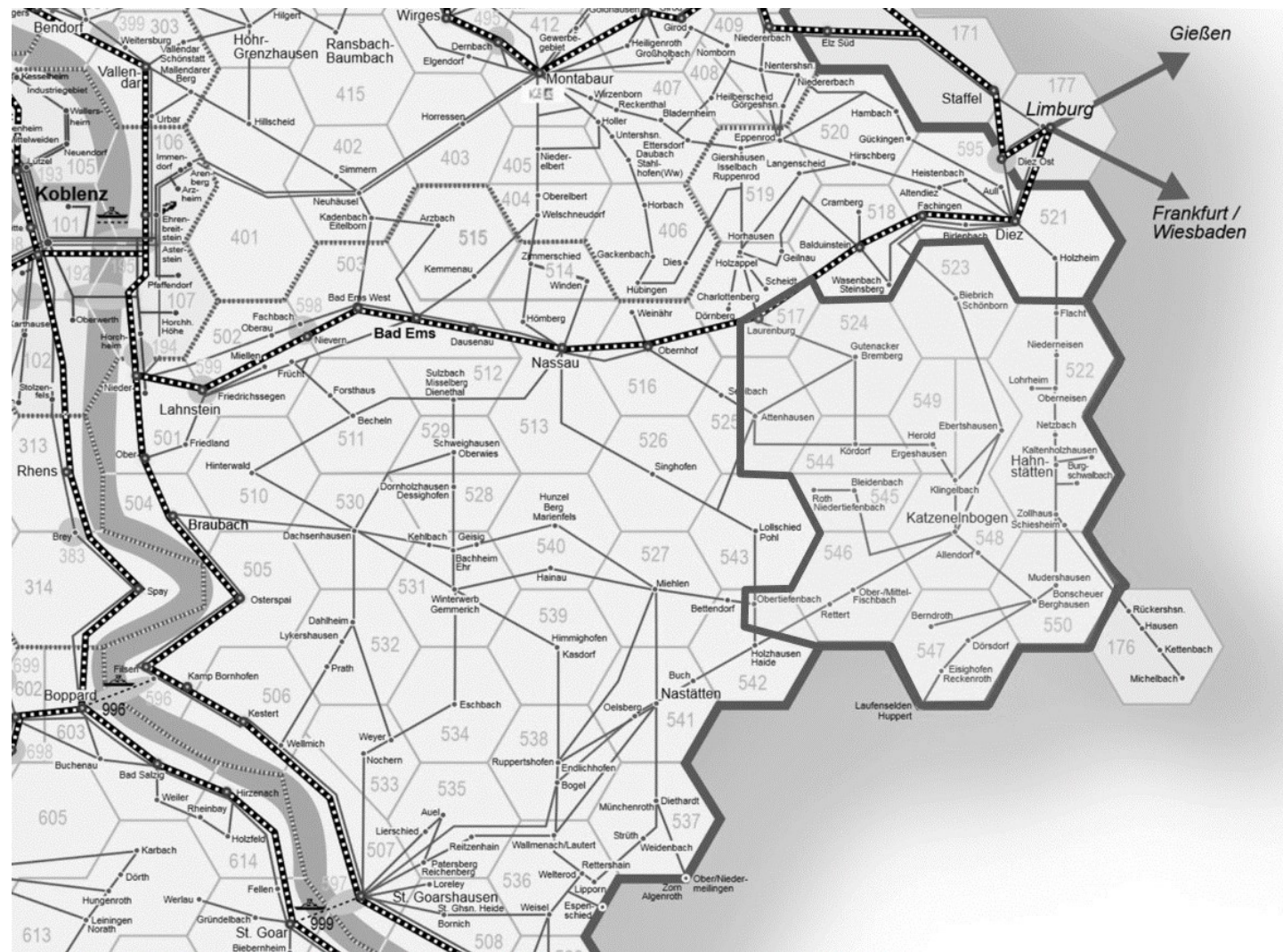



Abbildung 12: Ausschnitt aus dem Tarifverzeichnis (VRM, 2018)

VRM-Tarif gültig vom 01.01. bis zum 31.12.2018  
(Preise in €)

Fahrausweise		Tarifwaben 	1	2	3	4	5	6	7-8	9-10	>10	Netzfahrseine		
		Preisstufen	1	2	3	4	5	6	7	8	9	VRM	Neuwied	Koblenz
Einzel-Tickets	Einzelfahrschein		1,90	3,00	3,80	4,90	6,00	7,10	8,20	9,90	11,80			
	Ermäßigter Einzelfahrschein *		1,15	1,80	2,30	2,95	3,60	4,25	4,90	5,95	7,10			
	Einzelfahrschein BahnCard		1,45	2,25	2,85	3,70	4,50	5,30	6,15	7,45	8,85			
	Einzelfahrschein MobilCard **		1,50	2,40	3,05	3,90	4,80	5,70	6,55	7,90	9,45			
Freizeit-Tickets	Tageskarte		4,30	6,10	7,60	9,70	12,00	14,40	16,40	20,00	20,00	20,00	6,10	6,10
	3-Tageskarte		8,60	12,20	15,20	19,40	24,00	28,80	32,80	40,00	40,00	40,00	12,20	12,20
	Minigruppenkarte ***		7,60	10,20	15,30	19,70	23,00	23,00	23,00	23,00	23,00	23,00	10,20	10,20
Vielfahrer-Tickets	Wochenkarte		14,60	21,50	25,30	31,00	38,00	41,80	48,50	60,30	69,30	69,30	21,50	25,30
	Monatskarte		50,90	74,50	88,40	107,40	131,90	144,60	168,10	208,80	240,30	240,30	74,50	88,40
	Monatskarte im Abo		42,40	62,10	73,70	89,50	109,90	120,50	140,10	174,00	200,30	200,30	62,10	73,70
	9-Uhr-Monatskarte		35,60	52,60	61,30	76,20	91,20	99,40	117,00	142,50	163,60	163,60	48,00	58,10
	9-Uhr-Monatskarte im Abo		29,90	43,70	51,20	63,80	76,00	83,20	97,50	118,90	136,40	136,40	40,10	48,60
Schüler-Tickets	Schülerwochenkarte		11,00	16,20	19,00	23,30	28,50	31,40	36,40	45,30	52,00			
	Schülermonatskarte		38,20	55,90	66,30	80,60	99,00	108,50	126,10	156,60	180,30			
	Schülermonatskarte im Abo		31,80	46,60	55,30	67,20	82,50	90,40	105,10	130,50	150,30			
	Schüler-Plus-Ticket (verbundweit gültig)****		108,00 (Jahresgebühr)											
60-Plus-Tickets	60-Plus-Ticket (verbundweit gültig)		68,00 (Monatsgebühr)											
	60-Plus-Ticket im Abo (verbundweit gültig)		56,70 (Monatsgebühr)											
Zuschlag 1. Klasse	Wochenkarte		7,30	10,80	12,70	15,50	19,00	20,90	24,30	30,20	34,60	34,60	10,80	12,70
	Monatskarte		25,50	37,30	44,20	53,70	66,00	72,30	84,10	104,40	120,20	120,20	37,30	44,20
	Monatskarte im Abo		21,20	31,10	36,90	44,80	55,00	60,30	70,00	87,00	100,20	100,20	31,10	36,90

(\*) Kinder zwischen 6 und einschl. 14 Jahren/ Zuschlagkarte 1.Klasse/Hund Fahrradbeförderung: Bus & Bahn werktags nach 9 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags ganztägig kostenlos; Bahn werktags vor 9 Uhr ermäßigter Einzelfahrschein Preisstufe 4, Bus vor 9 Uhr nicht möglich  
 (\*\*) Preise gelten ebenfalls für den Einzelfahrschein eTicket (nur bei der evm Verkehrs GmbH und bei der KVG, KVG nur im Stadtgebiet Koblenz); Einzelfahrschein Chip-Karte nur bei der SWBV in den Stadtgebieten Neuwied und Bendorf  
 (\*\*\*) gilt Mo-Fr ab 9 Uhr, ansonsten ganztägig, für bis zu 5 Personen bis Betriebschluss gültig  
 (\*\*\*\*) gilt Mo-Fr ab 14 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie in den rheinland-pfälzischen Schulferien ganztägig  
 Rosenmontag, Heiligabend und Silvester werden tariflich wie die gesetzlichen Feiertage behandelt  
 InterCity-Züge (IC) sind im Verkehrsverbund Rhein-Mosel nur für VRM-Zeitkarteninhaber bei Zahlung eines IC-Aufpreises oder mit Fahrausweisen des DB-Tarifs nutzbar!  
 IC-Aufpreise Schülerwochenkarte: 6,80 €; Wochenkarte: 8,10 €; Schülermonatskarte, Schülermonatskarte im Abo: 21,50 €; Monatskarte im Abo, 9-Uhr-Monatskarte im Abo: 21,40 €; Monatskarte, 9-Uhr-Monatskarte: 25,00 €

Es gelten die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des VRM.

VRM-MobilCard (20 % Rabatt auf Einzelfahrschein): Jahresgebühr 9 €

Abbildung 13: Breitband-Mobilfunkabdeckung des Untersuchungsgebiets 2018 (VGAE, 2018)

