

# Nahverkehrsplan Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

## Teil A: Regionaler Nahverkehrsplan ZRNN Fortschreibung 2014

Landkreis Bad Kreuznach: beschlossen am 22. September 2014  
Landkreis Birkenfeld: beschlossen am 6. Juli 2015  
Landkreis Mainz-Bingen: beschlossen am 28. März 2014  
Stadt Bad Kreuznach: beschlossen am 26. November 2015  
Stadt Bingen: beschlossen am 15. März 2016  
Stadt Idar-Oberstein: beschlossen am 17. Dezember 2014  
Stadt Ingelheim: beschlossen am 12. Oktober 2015  
ZRNN: beschlossen am 19. November 2014



Auftraggeber:

Zweckverband Rhein-Nahe  
Nahverkehrsverbund KÖR  
Bahnhofstraße 2  
55218 Ingelheim am Rhein

Bearbeitet von:

PTV  
Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

**ZRNN**  
Zweckverband Rhein-Nahe  
Nahverkehrsverbund KÖR

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan RNN
Auftraggeber	Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum:	14.08.2013
zuletzt gespeichert:	15.10.2015 von PTV
Speicherort:	01_A_NVP2013_RNN_14.docx

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Rahmenvorgaben und Aufgabenstellung.....</b>	<b>9</b>
1.1	Vorgehen bei der Erstellung der Nahverkehrspläne.....	10
1.2	Abgrenzung des Planungsraums und der Verkehre.....	12
1.2.1	Verbundraum	12
1.2.2	Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft	13
1.3	Gesetzliche Grundlagen .....	14
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme .....</b>	<b>16</b>
2.1	Strukturdatenentwicklung.....	16
2.1.1	Einwohnerzahlen und Einwohnerentwicklung	16
2.1.2	Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte	22
2.1.3	Berufspendler	26
2.2	Raumordnung und Verkehrsplanung .....	31
2.2.1	Zentralörtliche Gliederung	31
2.2.2	Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen	33
2.3	Verkehrsnachfrage .....	35
2.3.1	Gesamtverkehrsnachfrage	35
2.4	Nachfrage im Öffentlichen Personennahverkehr.....	36
2.4.1	Entwicklung der Nachfrage im Öffentlichen Personenverkehr	38
2.5	Verkehrsangebot .....	39
2.5.1	Angebot für den Individualverkehr	39
2.5.2	Angebot im Öffentlichen Personenverkehr	41
2.5.3	Tarifstruktur	49
<b>3</b>	<b>Anforderungsprofil.....</b>	<b>52</b>
3.1	Grundlagen.....	52
3.2	Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse .....	54
3.2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	54
3.2.2	Erreichbarkeit des Mittelzentrums	54
3.2.3	Bedienungshäufigkeit	55
3.2.4	Umsteigehäufigkeit	60

3.2.5	Verknüpfungspunkte	60
3.3	Qualitätsstandards für die weitere Entwicklung.....	61
3.3.1	Haltestellenausstattung	61
3.3.2	Barrierefreiheit	63
3.3.3	Fahrzeuge	64
3.3.4	Fahrgastinformation	65
3.3.5	ÖPNV-relevantes Straßennetz	66
3.3.6	Service, Personal, Sicherheit und Sauberkeit	66
3.3.7	Einhaltung von Tariftreue	67
3.4	Einsatz flexibler Bedienungsformen.....	68
3.5	Umgang mit freigestellten Schülerverkehren.....	69
3.6	Überlegungen zur Mobilität und Grundversorgung ohne Pkw-Verfügbarkeit .....	70
<b>4</b>	<b>Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖV-Angebots .....</b>	<b>71</b>
4.1	Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse.....	71
4.2	Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen.....	71
4.3	Erreichbarkeit der Zentren .....	72
4.4	Relationsbezogene Analyse .....	73
4.4.1	Bedienungshäufigkeit	73
4.4.2	Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeiten	73
4.4.3	Ergebnisse der relationsbezogenen Auswertungen	73
4.5	Analyse der RegioLinien.....	74
4.6	Anschlusssicherung.....	77
4.7	Prüfaufträge.....	78
<b>5</b>	<b>Ergebnisse der Schwachstellenanalyse / Maßnahmendefinition.....</b>	<b>78</b>
<b>6</b>	<b>Analyse und Maßnahmenentwicklung aufgrund von Prüfaufträgen .....</b>	<b>79</b>
6.1	Befragung der Gemeinden.....	79
6.2	ÖPNV-Angebot am Wochenende, an schulfreien Tagen und abends.....	80
6.3	Angebote für den Freizeitverkehr und touristischen Verkehr.....	81
<b>7</b>	<b>Finanzierung.....</b>	<b>82</b>
<b>8</b>	<b>Linienbündelung .....</b>	<b>83</b>
8.1	Aufgabenstellung.....	83

8.2	Methodik.....	84
8.2.1	Hintergrund der gewählten Methodik	84
8.2.2	Relevanten Kriterien und erreichter Nutzen	85
8.2.3	Betriebliche Kenngrößen	86
8.3	Berücksichtigte Linien.....	87
8.4	Linienbündel im RNN (Regionalverkehre).....	88
8.4.1	Linienbündel im Landkreis Birkenfeld	88
8.4.2	Linienbündel in den Landkreisen Bad Kreuznach und Mainz-Bingen	90
<b>9</b>	<b>ÖPNV-Linien im RNN .....</b>	<b>92</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Aufgabenträgerschaft für die Verkehre	13
Tabelle 3:	Einwohnerentwicklung 2010 – 2020 Kreisebene	21
Tabelle 4:	Mittelzentren im Grund- und Ergänzungsnetz	32
Tabelle 5:	Zentrale Orte: Grundzentren in den Mittelbereichen (Raumordnungsplan)	33
Tabelle 6:	Anzahl der Verkehrszellen im Untersuchungsraum	34
Tabelle 7:	Angebot flexibler Bedienungsformen in den Landkreisen	48
Tabelle 8:	Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP	53
Tabelle 9:	Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten im Gebiet des RNN nach Verkehrszwecken	55
Tabelle 10:	Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage	57
Tabelle 11:	Zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots in den Landkreisen Bad Kreuznach und Birkenfeld	58
Tabelle 12:	Zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots im Landkreis Mainz- Bingen	59
Tabelle 13:	Ausstattungsstandards für Haltestellen	62

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Struktur des gemeinsamen Nahverkehrsplans mit den Teil-Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger	10
Abbildung 2: Bearbeitungsstruktur	10
Abbildung 3: Anzahl der Einwohner je Ortsgemeinde im Landkreis Mainz-Bingen	16
Abbildung 4: Anzahl der Einwohner je Ortsgemeinde im Landkreis Bad Kreuznach	17
Abbildung 5: Anzahl der Einwohner je Ortsgemeinde im Landkreis Birkenfeld	18
Abbildung 6: Einwohnerdichte im RNN auf Ortsgemeindeebene, basierend auf den Einwohnerzahlen mit Stand 2013	19
Abbildung 7: Einwohner Entwicklung in Prozent im Zeitraum 2008 bis 2013	20
Abbildung 8: Einwohner Prognose in Prozent bis 2020, ausgehende von 2010	21
Abbildung 9: Anzahl Lebendgeborene im Zeitraum 2000 bis 2012 in Rheinlandpfalz	23
Abbildung 10: Anzahl und Lage der Schultypen: Grundschule, Hauptschule, Grund- und Hauptschule, Integrierte Gesamtschule und Förderschule.	23
Abbildung 11: Anzahl und Lage der weiterführenden Schulen, einschließlich Freien Schulen	24
Abbildung 12: Klassifizierte Schülerströme vom Wohnort zum Schulort ab 10 Schülern	25
Abbildung 13: Entwicklung der Schülerzahlen in Rheinland-Pfalz nach Schulart in der Sekundarstufe I	25
Abbildung 14: Einpendler und Auspendler	27
Abbildung 15: Pendlerströme vom Wohnort zum Arbeitsort (Ströme > 50)	28
Abbildung 16: Berufspendler aus dem Landkreis Mainz-Bingen nach Mainz (Ströme > 50)	28
Abbildung 17: Berufspendler aus dem Landkreis Mainz-Bingen nach Wiesbaden (Ströme > 50)	29
Abbildung 18: Berufspendler aus dem Landkreis Bad Kreuznach nach Mainz (Ströme > 50)	29
Abbildung 19: Pendler aus den Landkreisen nach Frankfurt am Main.	30
Abbildung 20: Pendler aus den Landkreisen in den Raum Rüsselsheim	31
Abbildung 21: Relationskategorien	35
Abbildung 22: Landkreis Mainz-Bingen Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)	36

Abbildung 23: Landkreis Bad Kreuznach: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)	37
Abbildung 24: Landkreis Birkenfeld: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)	37
Abbildung 25: Landkreis Alzey-Worms: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)	38
Abbildung 26: Übergangsbereich zum RMV	49
Abbildung 27: Wabenplan mit Übergangsbereich zum VRN	50
Abbildung 28: Erreichbarkeit der Mittelzentren	72
Abbildung 29: RegioLinien 320 und 330	74
Abbildung 30: RegioLinien 230 und 240	75
Abbildung 31: RegioLinie 260	76
Abbildung 32: RegioLinien 640, 650 und 660	77
Abbildung 33: Mangel auf der Achse Ingelheim – Wiesbaden	79
Abbildung 34: Beispiele für Kriterien zur Punktevergabe bei Linienbündeln	86
Abbildung 35: Linienbündel im Landkreis Birkenfeld (ohne Stadtverkehr Idar-Oberstein)	88
Abbildung 36: Linienbündel in den Landkreisen Mainz-Bingen und Bad Kreuznach	90

# 1 Rahmenvorgaben und Aufgabenstellung

Am 1. August 1999 wurde der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN) gegründet und der RNN-Verbundtarif in Rheinhessen-Nahe eingeführt. Der RNN umfasst die Landkreise Bad Kreuznach, Birkenfeld, Mainz-Bingen und den nördlichen Teil von Alzey-Worms sowie das Tarifgebiet Mainz/Wiesbaden. Dieses Gebiet umfasst auch der Nahverkehrsplan mit Ausnahme der Städte Mainz und Wiesbaden sowie den Landkreis Alzey-Worms, die eigene Nahverkehrspläne erstellen. Seit August 2002 gibt es einen Übergangstarif zum Rhein-Main-Verkehrsverbund nach den Tarifregelungen des RMV-Tarifs, seit 2007 besteht ein Übergangstarif zum südlichen Rheinhessen und dem Donnersbergkreis. Seit Dezember 2007 besteht darüber hinaus ein RNN/VRN-Übergangstarif nach den Tarifregelungen des RNN-Tarifs (Übergangsbereich Alzey/Worms).

Für den Verbundraum wurde mit dem im November 2008 beschlossenen Nahverkehrsplan zum ersten Mal ein übergeordneter Rahmenplan erstellt, der die Rahmenbedingungen, die Anforderungen an den ÖPNV sowie Maßnahmen zu kreisüberschreitenden Verkehren enthält. Bei dem vorliegenden Nahverkehrsplan handelt es sich um die Fortschreibung dieses Planes. Er stellt einen gemeinsamen Nahverkehrsplan im Sinne von § 8 Absatz 1 Satz 2 des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Rheinland Pfalz) dar.

Für die Stadt Mainz besteht ein im Februar 2013 beschlossener fortgeschriebener Nahverkehrsplan, ebenso für den teilweise im Verbundgebiet des VRN liegenden Landkreis Alzey-Worms (2005). Sie werden nicht erneut überplant. Aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Alzey-Worms wurde 2008 das dort zu Grunde gelegte Anforderungsprofil als Basis für das Anforderungsprofil im Nahverkehrsplan der Landkreise im Verbund verwendet. Es wurde diskutiert, einige Details wurden modifiziert und im Zuge dieser Fortschreibung aufgegriffen und angepasst. Für den innerstädtischen Verkehr der Stadt Mainz gilt das im Nahverkehrsplan der Stadt Mainz festgelegte Anforderungsprofil, da die großstädtische Struktur andere Anforderungen an den ÖPNV stellt.

Im Rahmen der verbundübergreifenden Planungen wurde von der Verbandsversammlung des ZRNN beschlossen, den gemeinsamen bestehenden Nahverkehrsplan für den Gesamttraum fortzuschreiben. Der vorliegende Nahverkehrsplan beinhaltet daher alle verbundübergreifenden Festlegungen und Ziele und ist damit Bestandteil aller anderen Nahverkehrspläne im RNN (Abbildung 1).

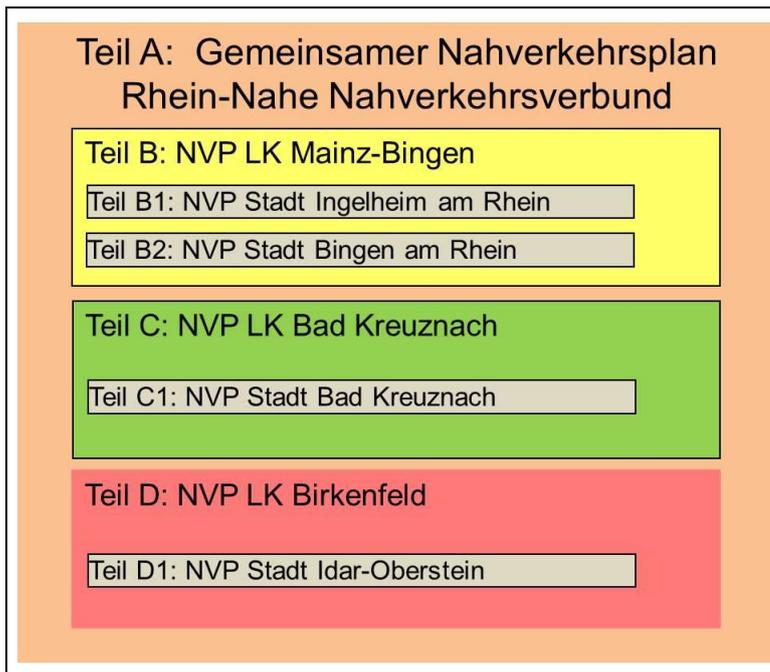


Abbildung 1: Struktur des gemeinsamen Nahverkehrsplans mit den Teil-Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger

### 1.1 Vorgehen bei der Erstellung der Nahverkehrspläne

In Abbildung 2 wird die Bearbeitungsstruktur dargestellt, deren einzelne Punkte im Folgenden kurz erläutert werden.

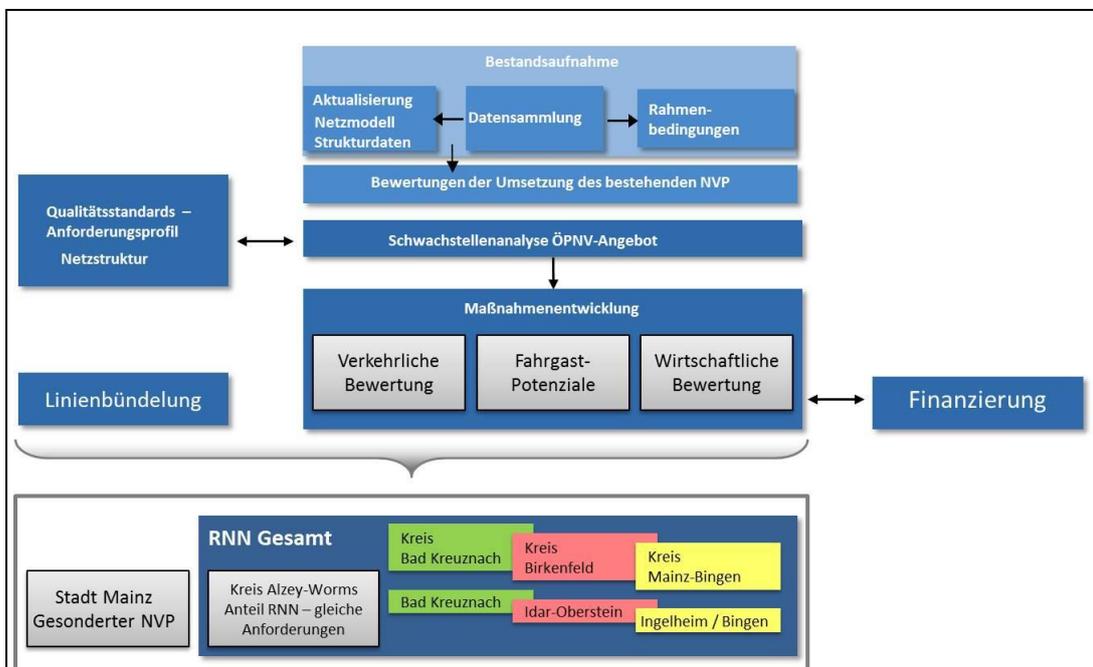


Abbildung 2: Bearbeitungsstruktur

Die **Bestandsaufnahme** dient insbesondere der Erfassung

- der Raumstruktur und der Strukturdaten
- des Verkehrsangebots im ÖPNV und MIV
- der Nachfrage im ÖPNV und MIV.

Im Hinblick auf die EU VO 1370/2007 und das novellierte PBefG (2013) ist insbesondere ein klar definiertes Anforderungsprofil sowohl für die Vergabe eigenwirtschaftlicher Verkehre als auch der Vorbereitung der Ausschreibungen von Dienstleistungsverträgen von Bedeutung. Das Anforderungsprofil für die Qualität des ÖPNV dient nicht nur als Grundlage für die Bewertung des bestehenden Angebots, sondern auch als Vorgabe für die weitere Entwicklung des ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans. Alle zukünftigen Maßnahmen sollen sich nach diesem Anforderungsprofil ausrichten, unabhängig von den konkreten, in dieser Fortschreibung vorgeschlagenen Maßnahmen. Dies betrifft insbesondere auch die Ausarbeitung von Detailplanungen, die im Nahverkehrsplan in seiner Eigenschaft als Rahmenplan nicht geleistet werden können.

Für die Ermittlung der Nachfrage im ÖPNV steht wie bereits bei der Bearbeitung des NVP 2008 lediglich die Verbunderhebung von 2003 zur Verfügung. Aktuelle Zählraten zum Fahrgastaufkommen konnten von den Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung gestellt werden.

Die Potenziale aus der Gesamtverkehrsnachfrage wurden vorwiegend auf Basis vorliegender aktualisierter Pendlerzahlen (Berufspendler und Schüler) abgeschätzt und im Einzelfall über Strukturdaten und raumspezifische Mobilitätskennziffern ergänzt.

Das **Anforderungsprofil** wurde aus dem vorherigen Nahverkehrsplan übernommen und angepasst. Mit seiner Festlegung und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse und Definition von Maßnahmen festgelegt. Das Anforderungsprofil wird vor der Schwachstellenanalyse festgelegt und dient als Basis, um den aktuellen Erfüllungsgrad der Anforderungen zu ermitteln. Veränderte Rahmenbedingungen und daraus erwachsende Forderungen wurden zur Weiterentwicklung des Anforderungsprofils herangezogen. Es wird im gemeinsamen RNN-Nahverkehrsplan dargestellt. Grundsätzlich hat es für den gesamten Raum Gültigkeit. Jedoch werden für unterschiedliche Raumstrukturen und für verschiedene Verkehrszeiten unterschiedliche, angepasste Anforderungen zu Grunde gelegt. Der Landkreis Mainz-Bingen hat aufgrund seiner verdichteten Räume die Anforderungen für die Bedienungshäufigkeit gegenüber dem NVP 2008 erhöht.

In der **Schwachstellenanalyse** wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards erfüllt werden. Die ermittelten Schwachstellen werden dargelegt und dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

Die **Maßnahmen** werden definiert und anhand des Anforderungsprofils auf ihre verkehrlichen Wirkungen geprüft. Kennziffern hinsichtlich zusätzlich entstehender oder eingesparter Fahrzeugkilometer werden berechnet und entstehende Kosten bzw. Einsparungen ermittelt. Die Wirkungen auf die Fahrgastzahlen werden im Einzelfall abgeschätzt.

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

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

#### Gesamtarbeitskreis:

- ▶ Teilnehmer waren Vertreter des RNN, aller Kreise, der Städte, die einen eigenen Teil-Nahverkehrsplan erstellen und der Verkehrsunternehmen sowie der Gutachter.
- ▶ In den Gesamtarbeitskreisen wurden Themen wie die Projektstruktur, das Anforderungsprofil, die Finanzierung, kreisübergreifende Mängel und Maßnahmen und die Zusammenführung der Ergebnisse erläutert und diskutiert.

#### Teilarbeitskreise Kreisebene

- ▶ Teilnehmer waren die jeweilige Kreisverwaltung und Vertreter der Städte, der Verkehrsunternehmen und des RNN sowie der Gutachter.
- ▶ Auf Kreisebene fanden Arbeitskreissitzungen mit der Thematik Schwachstellenanalyse und Maßnahmen statt.

## 1.2 Abgrenzung des Planungsraums und der Verkehre

### 1.2.1 Verbundraum

Die **Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH (RNN)** (siehe Abbildung 27) gehört je zur Hälfte

- ▶ dem Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund, zu dem sich die Landkreise Alzey-Worms, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Mainz-Bingen und die Stadt Mainz zusammengeschlossen haben und
- ▶ den in der Region tätigen Verkehrsunternehmen (ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe, DB Regio, Verkehrsgesellschaft Bad Kreuznach, Verkehrsgesellschaft Idar-Oberstein, Stadtwerke Bingen am Rhein, Stadtverkehr Ingelheim, BRN Busverkehr Rhein-Neckar, Herz Reisen, trans regio).

Kooperationspartner der RNN GmbH sind die im Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (VMW) zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen MVG Mainzer Verkehrsgesellschaft und ESWE Verkehr sowie das Busunternehmen Rheintal-Reisen, Büttner.

Für die Stadt Mainz und den Landkreis Alzey-Worms gilt der gemeinsame Nahverkehrsplan nur insofern, als ein- und ausbrechende Verkehre des übrigen Verbundgebiets berücksichtigt werden.

### Die Landkreise und Städte

Die Landkreise und Städte, für die zusätzlich lokale Nahverkehrspläne erarbeitet werden, umfassen

- Landkreis Mainz-Bingen mit den Städten Ingelheim und Bingen
- Landkreis Bad Kreuznach mit der Stadt Bad Kreuznach
- Landkreis Birkenfeld mit der Stadt Idar-Oberstein

Die Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne wird hier nicht durchgeführt für

- Stadt Mainz (Fortschreibung 2013 beschlossen)
- Stadt Wiesbaden (Fortschreibung 2008 beschlossen)
- Stadt Worms (Fortschreibung 2004 beschlossen)
- Landkreis Alzey-Worms (Fortschreibung 2005 beschlossen)
  - nördlicher Teil Verbundgebiet RNN
- Verbundgebiet VRN, Überlappungsbereich
  - südlicher Teil des Landkreises Alzey-Worms
  - nordöstlicher Teil des Donnersbergkreises

### 1.2.2 Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft

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

Linien	Aufgabenträgerschaft	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan
Schienenverkehre (Nahverkehr) (RE, RB)	Zweckverband ZSPNV-Süd	Übergeordnete Planungen, Vorgaben werden in den lokalen NVP übernommen
RegioLinien (Linien 230, 240, 260, 320, 330, 640, 650, 660)	Die Einrichtung von RegioLinien erfolgt im Einvernehmen zwischen ZSPNV-Süd und den lokalen Aufgabenträgern.	RegioLinien werden in die Analyse einbezogen. Gegebenenfalls sind hier Abstimmungen mit dem SPNV-Nord nötig.
Übriger Busverkehr (Stadtverkehre, Binnenverkehre der Kreise, kreisübergreifende Busverkehre)	Ortsbusverkehre liegen in der Verantwortung der jeweiligen bestellenden Gemeinde. Die Anforderungen aus dem Anforderungsprofil an den ÖPNV gelten jedoch auch dort.	Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger sind zuständig

Tabelle 1: Aufgabenträgerschaft für die Verkehre

## 1.3 Gesetzliche Grundlagen

### Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan wurde dabei in seiner Funktion gestärkt. §8 wurde neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“. (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Im §8 Abs. 3 ist zudem definiert, dass der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zuständig ist und hierfür „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definiert.

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt, hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs.3 PBefG).

Zur Beteiligung an der Erstellung am Nahverkehrsplan wird folgendes ausgesagt:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs.3 PBefG). Dies wurde bei der Fortschreibung dahingehend berücksichtigt, dass Verkehrsunternehmen im Arbeitskreis zum Nahverkehrsplan konstruktiv mitarbeiteten, insbesondere bei der Einschätzung von Schwachstellen im ÖPNV und bei der Planung von Maßnahmen.

Darüber hinaus sind nach § 8 Abs.3 PBefG „soweit vorhanden (...) Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ Dies wird im Zuge des Beteiligungsverfahrens nach der Entwurfserstellung berücksichtigt.

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs.3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit.

Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen“. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war. Ergänzt wird dies durch §13: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“ (§ 13 Abs.2a PBefG)

Hierdurch wird jedoch auch deutlich, dass sich der Nahverkehrsplan in seiner rechtlichen Wirksamkeit ausschließlich auf die Vergabe und damit letztlich auf die Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen beschränkt. Alle übrigen Festlegungen (z.B. Haltestellenausbau, Straßenbauliche Maßnahmen für den ÖPNV) sind zwar sinnvoller Bestandteil des Nahverkehrsplans im Sinne eines gut funktionierenden ÖPNV, wirken jedoch nicht direkt bindend.

### **Nahverkehrsgesetz Rheinland Pfalz**

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

Den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den ÖPNV insbesondere auf der Straße obliegt die Planung, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV nach den Zielvorgaben des Gesetzes. (§ 4, § 5). Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind die beiden Zweckverbände des Schienenpersonennahverkehrs Nord und Süd. Die Zweckverbände können im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern auch die Gestaltung regionaler Busverkehre übernehmen, „soweit diese Verkehre eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen“. (§ 6)

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

§ 8 NVG besagt:“ Jeder Aufgabenträger (...) soll einen Nahverkehrsplan aufstellen. Bei Verkehrsverbänden und sonstigen Verkehrskooperationen zwischen mehreren Aufgabenträgern soll ein gemeinsamer Nahverkehrsplan aufgestellt werden. Im Nahverkehrsplan sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. (...)“. Im Absatz (3) wird das Zusammenwirken der Beteiligten beschrieben: „Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den zuständigen regionalen Planungsgemeinschaften aufzustellen“. Alle übrigen Gebietskörperschaften, Behörden und sonstige zu Beteilende sollen beratend mitwirken.

## 2 Bestandsaufnahme

### 2.1 Strukturdatenentwicklung

#### 2.1.1 Einwohnerzahlen und Einwohnerentwicklung

Zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurden Einwohnerdaten mit dem Stand 2013<sup>1</sup> sowie Prognosezahlen<sup>2</sup> des Statistischen Landesamtes Rheinland Pfalz aus dem Jahre 2012 verwendet. Die aktuellen Einwohnerzahlen sind auf Ortsgemeindeebene erhältlich und bilden damit eine gute Datengrundlage. Die Prognosezahlen liegen auf Verbandsgemeindeebene vor.

#### Einwohner

In den nachfolgenden Abbildungen sind die aktuellen Einwohnerzahlen je Landkreis dargestellt. Es zeigt sich folgendes Bild:

#### Landkreis Mainz-Bingen

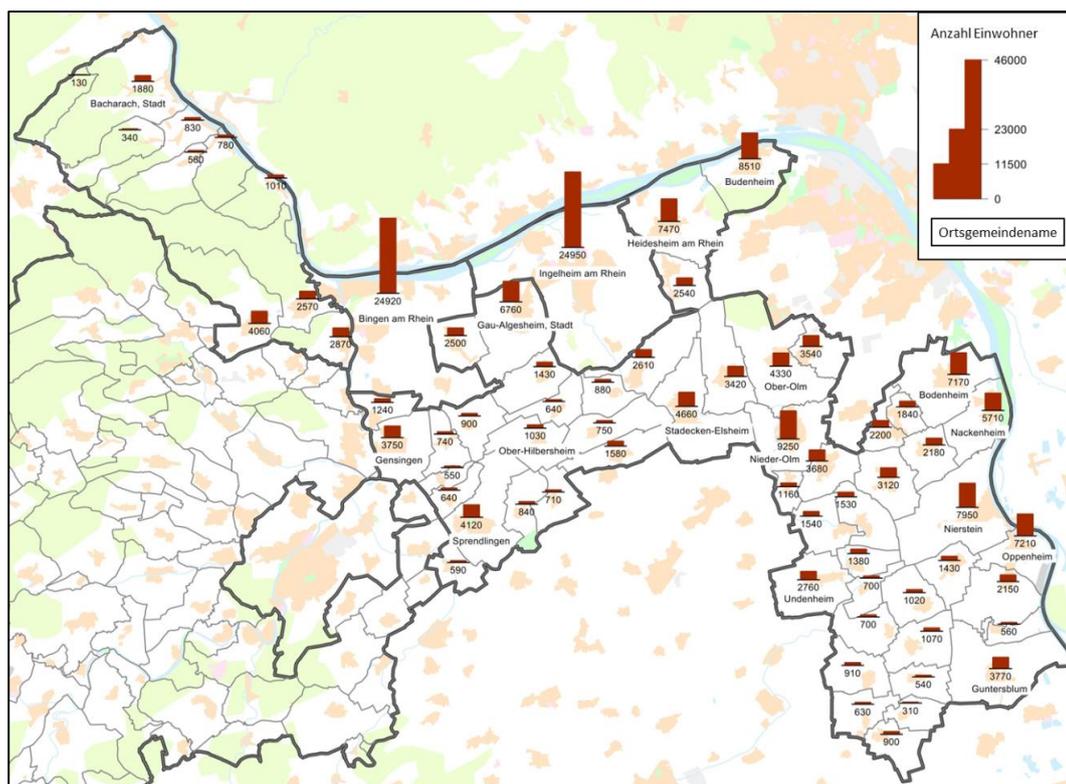


Abbildung 3: Anzahl der Einwohner je Ortsgemeinde im Landkreis Mainz-Bingen

<sup>1</sup> Quelle: Gesellschaft für Kommunikation und Wissenstransfer mbH, Mainz, Statistik Einwohner, Stichtag 30.06. 2013, <http://www.rlpdirekt.de>

<sup>2</sup> Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems, Dritte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die verbandsfreien Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2010), (Homepage des Statistischen Landesamtes – Regionalergebnisse, [www.statistik.rlp.de](http://www.statistik.rlp.de))



nördlichen Bereich der Verbandsgemeinden Rüdesheim und Bad Sobernheim sowie im Bereich der Verbandsgemeinde Meisenheim und Kirn-Land.

### Landkreis Birkenfeld

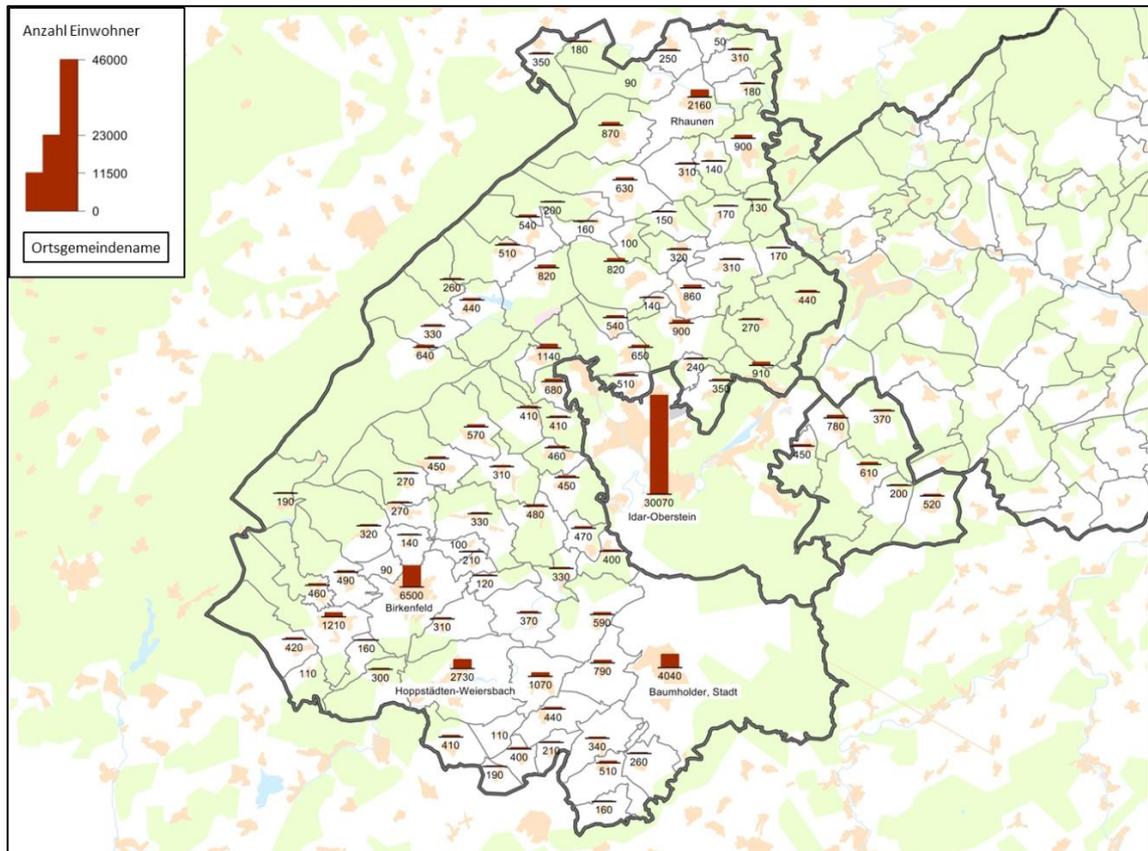


Abbildung 5: Anzahl der Einwohner je Ortsgemeinde im Landkreis Birkenfeld

Der Landkreis Birkenfeld stellt mit rund 82.000 Einwohnern den Landkreis mit dem geringsten Bevölkerungsanteil im RNN-Gebiet dar. Die Größte Stadt ist mit über 30.000 Einwohnern Idar-Oberstein. Die Kreisstadt Birkenfeld folgt mit rund 6.500 Einwohnern sowie die Stadt Baumholder mit rund 4000 Einwohnern. Es folgen die beiden Zentren Rhaunen (~ 2.100 Einwohner) und Hoppstädten-Weiersbach (~ 2.700 Einwohner). Der größte Teil des Landkreises ist geprägt von kleinen Orten mit bis zu 1.000 Einwohnern, die Mehrzahl davon weist unter 500 Einwohner auf.

### Landkreis Alzey-Worms

Der Landkreis Alzey-Worms weist mit den Städten Alzey, Wörrstadt und der Ortsgemeinde Saulheim einige größere Zentren auf. Daneben ist die Stadt Worms ein wichtiges Zentrum für den Übergangsbereich. Der Teil des Übergangsbereiches Alzey/Worms im Donnersbergkreis mit der Stadt Kirchheimbolanden ist von kleinen Orten geprägt.

### Einwohnerdichte

Die in Abbildung 6 dargestellte Einwohnerdichte zeigt noch deutlicher die unterschiedliche Struktur der Landkreise. Einwohnerdichten von über 500 Einwohner / km<sup>2</sup> treten vor allem in den an Mainz angrenzenden Gemeinden Nieder-Olm, Klein-Winternheim, Bodenheim und Budenheim auf, sowie in Ingelheim, Bingen, Bad Kreuznach und Kirn. Die niedrigere Einwohnerdichte mit 300 – 500 Einwohner / km<sup>2</sup> ist in den Städten Bad Sobernheim, Idar-Oberstein und Birkenfeld anzutreffen, dies ist in dem jeweils großen, teilweise schwach besiedelten Gemeindegebiet begründet, das weit mehr als die Kernstadt umfasst.

Deutlich zeigt sich eine Grenze, die etwa auf einer Linie Stromberg – Bad Sobernheim – Meisenheim liegt, die den dichter besiedelten östlichen Teil des RNN vom strukturschwächeren westlichen Teil abgrenzt.

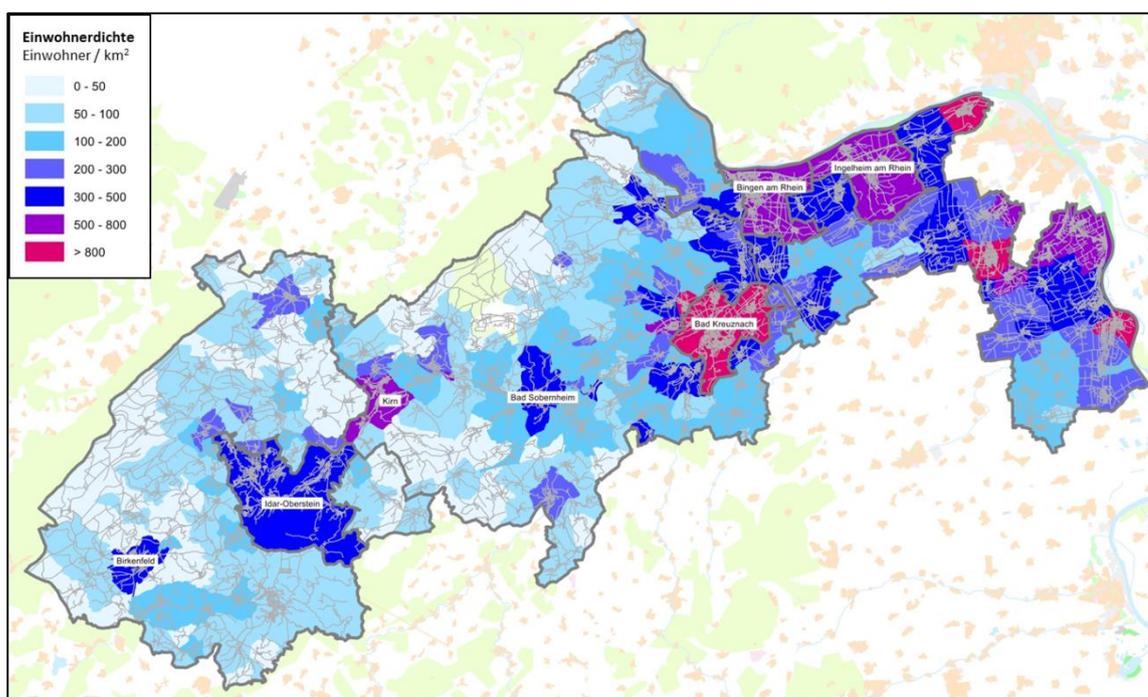


Abbildung 6: Einwohnerdichte im RNN auf Ortsgemeindeebene, basierend auf den Einwohnerzahlen mit Stand 2013

### Einwohnerentwicklung 2008 – 2013

Landkreis	Einwohner 2008	Einwohner 2013	Differenz	Differenz %
LK Mainz-Bingen	201.915	204.946	3.031	1,5%
LK Bad Kreuznach	158.001	156.540	-1.461	-0,9%
LK Birkenfeld	86.603	82.438	-4.165	-4,8%
<b>Summe</b>	<b>446.519</b>	<b>443.924</b>	<b>-2.595</b>	<b>-0,6%</b>

Tabelle 2: Einwohnerentwicklung 2008 – 2013 Hauptwohnsitze Kreisebene

Quelle: Kommwis: [www.kommwis.de](http://www.kommwis.de) (13.09.2013) und Online-Gemeinde-Statistik [www.rlpdirekt.de](http://www.rlpdirekt.de) (13.09.2013)

Im Zeitraum zwischen 2008 und 2013 ist im RNN insgesamt ein leichter Einwohnerrückgang von rund 0,6% zu verzeichnen. Diese Entwicklung verlief in den einzelnen Landkreisen sehr unterschiedlich aber weitestgehend konsistent zu der im Nahverkehrsplan von 2008 enthaltenen Entwicklungen 2001 – 2008. Im zuvor stagnierenden Landkreis Bad Kreuznach gab es nun eine geringe Abnahme von ca. 0,9%. Während in dem im Zeitraum von 2001 – 2008 stark gewachsenen Landkreis Mainz-Bingen nur noch ein Zuwachs von 1,5% zu verzeichnen ist. Im schwächer besiedelten Landkreis Birkenfeld ging die Einwohnerzahl weiter um rund 4,8% zurück. Damit weisen alle drei Landkreise denselben Trend auf, welcher in einer stärkeren Abnahme beziehungsweise ein in einem abgeschwächteren Wachstum als zuvor in den Jahren 2001 – 2008 besteht.

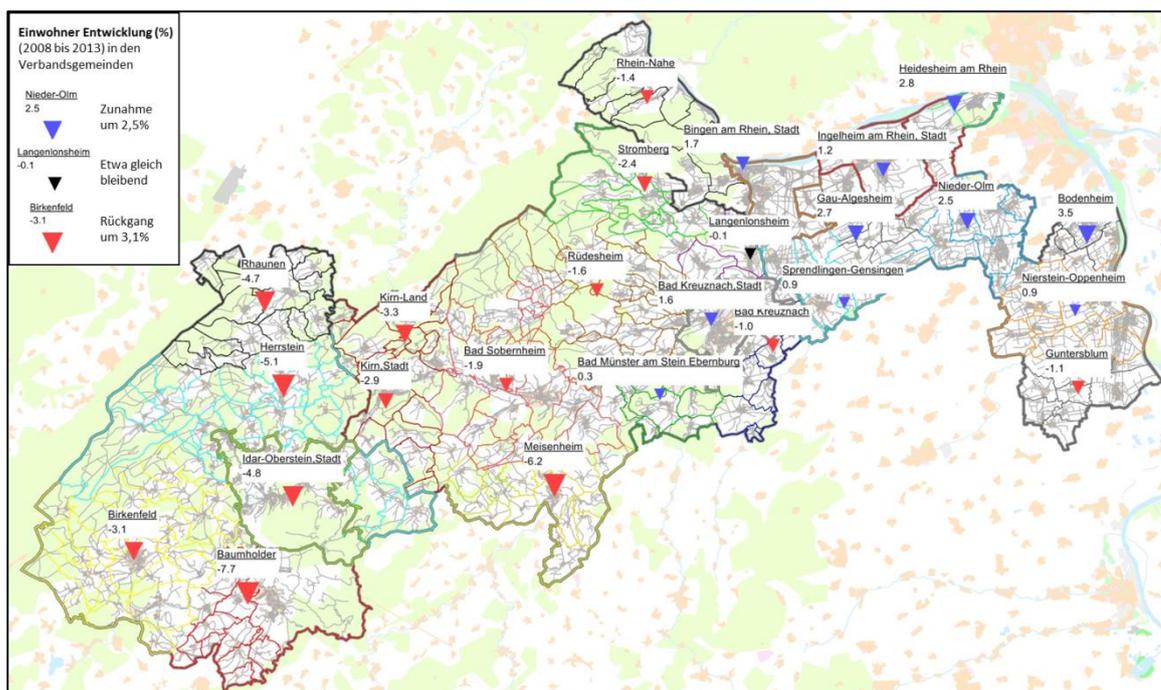


Abbildung 7: Einwohner Entwicklung in Prozent im Zeitraum 2008 bis 2013

Die in der oben stehenden Abbildung 7 dargestellten Einwohnerentwicklungen beziehen sich auf die Verbandsgemeinden und größeren Städte. Im Landkreis Mainz-Bingen sowie im östlichen Teil des Landkreises Bad Kreuznach nahm die Bevölkerung zu, Rückgänge weisen nur die Verbandsgemeinden Rhein-Nahe und Guntersblum auf. Besonders hoch sind die Zuwächse in den Umlandgemeinden von Mainz (Bodenheim, Heidesheim, Nieder-Olm). Im westlichen Teil des RNN sind überall Einwohnerrückgänge zu verzeichnen, die im Landkreis Birkenfeld mit ca. 3% bis 7% in den Verbandsgemeinden und in der Stadt Idar-Oberstein am höchsten sind.



niger stark. Ausnahmen stellen die Gemeinden Rhein-Nahe und Guntersblum mit deutlichen Rückgängen dar. In den Städten Bingen und Ingelheim ist ebenfalls mit Rückgängen von 3,1 bis 3,7% zu rechnen.

Im weniger dicht besiedelten, westlichen Bereich des RNN, ist eine Erschließung mit dem Öffentlichen Nahverkehr über den Schülerverkehr hinaus flächendeckend und zu allen Verkehrszeiten heute schon nicht möglich. Für den Nahverkehrsplan bedeutet die zu erwartende zukünftige Entwicklung, dass sich diese Situation verstärkt und in weiten Teilen des Raumes die Grundversorgung mit Linienverkehr nicht gewährleistet werden kann.

Um die Entwicklung des ÖPNV abzuschätzen, ist deshalb die Entwicklung der Schülerzahlen von großer Bedeutung.

### **2.1.2 Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte**

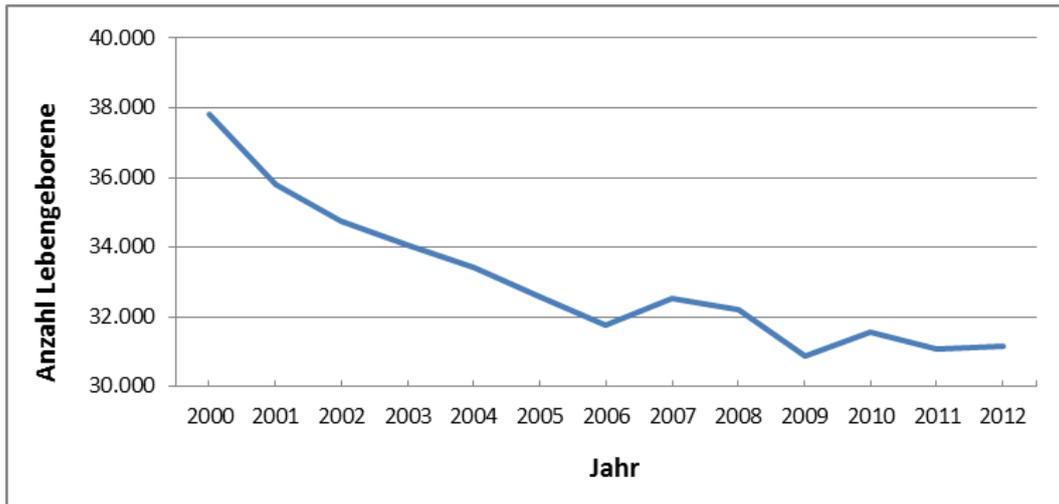
Den Analysen der Schülerströme liegen die Schülerzahlen für das Schuljahr 2012 / 2013 für die Landkreise Mainz-Bingen, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Alzey-Worms und die Kreisfreie Stadt Mainz zu Grunde. Diese enthalten neben der Schulart den Wohn- und Schulort.

Für den Landkreis Mainz-Bingen wurde eine gesonderte, nach Stunden gestaffelte Untersuchung der nachmittäglichen Schülerrückfahrten durchgeführt. Diese ist im Nahverkehrsplan des Landkreises Mainz-Bingen (NVP Teil B0) enthalten.

#### **Entwicklung der Schülerzahlen Rheinland-Pfalz**

Der allgemeine abnehmende Trend bei der Entwicklung der Schülerzahlen lässt sich anhand der Geburtenentwicklung der vergangenen Jahre im Land Rheinland-Pfalz gut nachvollziehen (siehe nachfolgende Abbildung 9). Zudem kann anhand dieser Daten eine kurzfristige aber dafür sichere Prognose für die anschließenden sechs Jahre ange stellt werden. Nach einem konstanten Geburtenrückgang im Zeitraum von 2000 bis 2006 pendeln sich die Werte um etwa 31.000 Lebendgeburten ein. Folglich wurde mit dem Beginn des Schuljahres 2012 / 2013 der vorläufige Tiefstand erreicht. Auf diesen wird in den sich anschließenden sechs Jahren ein eher gemäßiger Rückgang folgen. Über den gesamten Zeitraum von zwölf Jahren ist eine deutliche Abnahme der Geburten von rund 18% zu verzeichnen. Diese Entwicklung ist unter Berücksichtigung der regionalen Bevölkerungsstrukturen auch für die Landkreise im Gebiet des RNN gültig.

Die Entwicklung zeigt, dass immer weniger Schüler zu befördern sind. Aufgrund der bisher bereits erfolgten konstanten Rückgänge wird sich zukünftig die Entwicklung noch verschärfen, wenn die Kinder der unteren Klassenstufen in die oberen Stufen kommen. Zudem unterliegen durch die Änderung der Schullandschaft die traditionellen Schülerströme einem starken Wandel. Beide Tendenzen erschweren Planungsprozesse in der Schülerbeförderung.

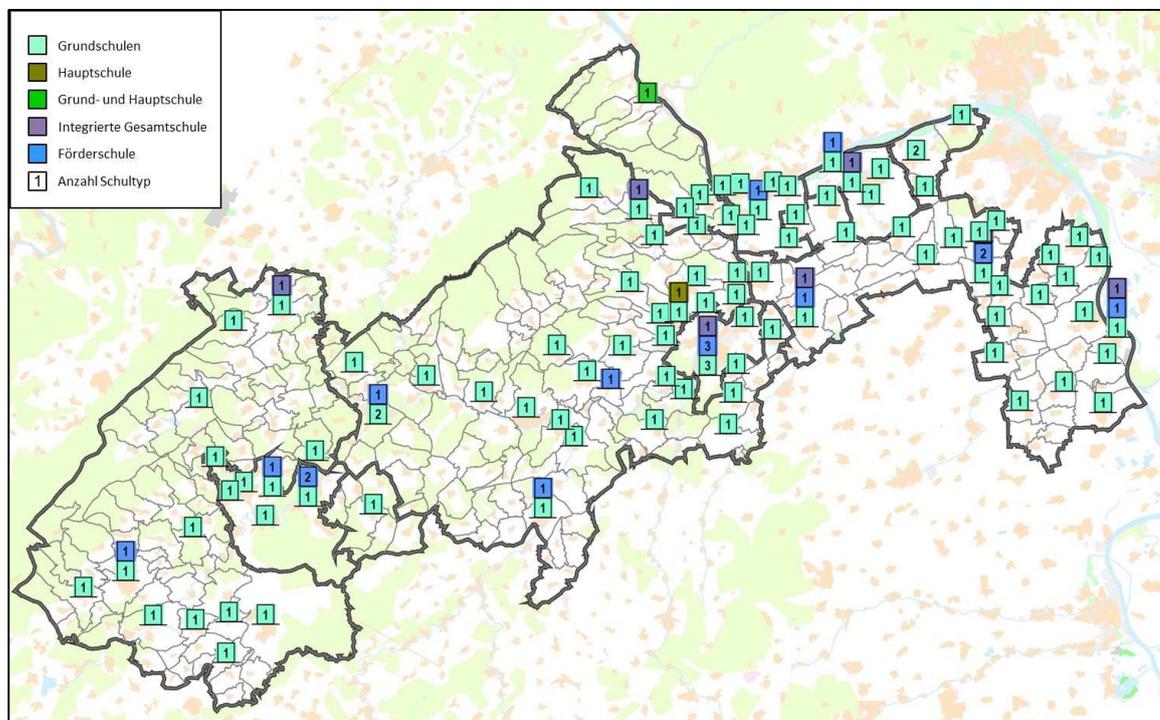


Quelle: Lebensgeborene und Gestorbene 1991 - 2012, www.statistik.rlp.de (04.09.2013)

Abbildung 9: Anzahl Lebendgeborene im Zeitraum 2000 bis 2012 in Rheinlandpfalz

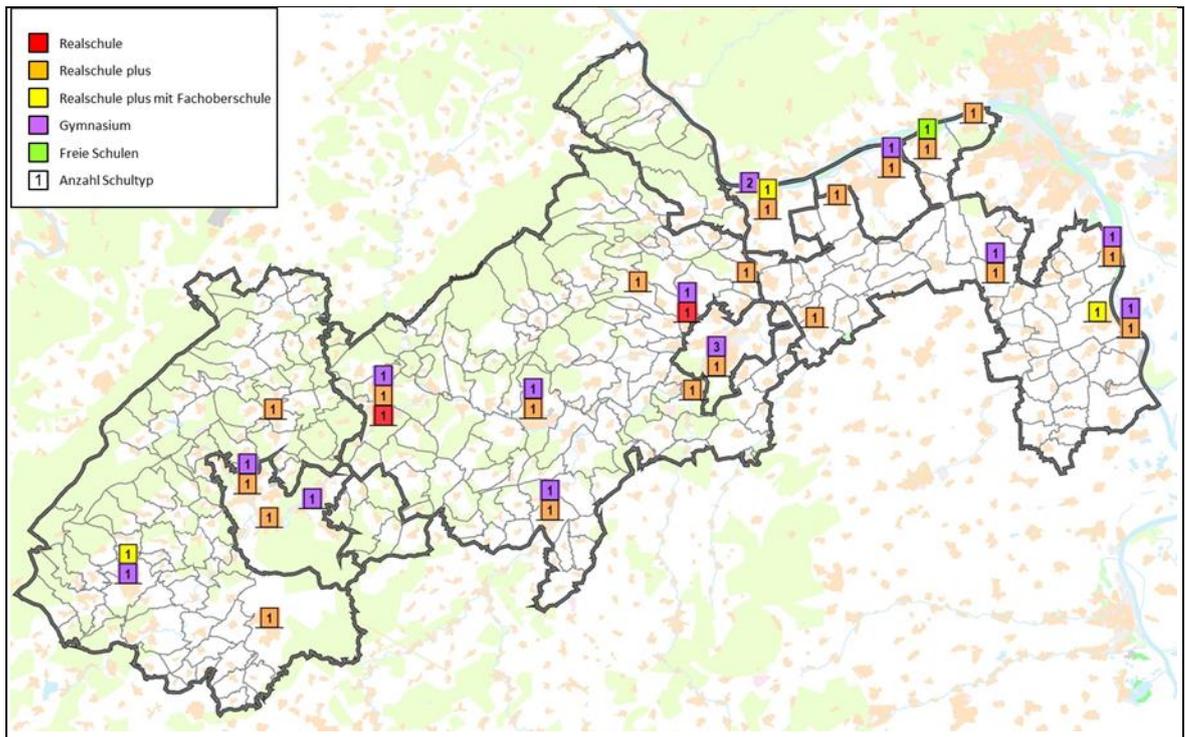
### Schulstandorte und Schülerwege

Die Schulstandorte, unterschieden nach Schularten, sind in Abbildung 10 sowie Abbildung 11 dargestellt. Grundschulen sind überall vorhanden mit Ausnahme der sehr schwach besiedelten Räume. Hier ist eine umfangreichere Schülerbeförderung auch für Grundschüler notwendig. Alle übrigen Schularten sind nur in den größeren Städten / Gemeinden vorhanden und bedingen teilweise weite Zugangswege für die Schüler.



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinlandpfalz, 2013

Abbildung 10: Anzahl und Lage der Schultypen: Grundschule, Hauptschule, Grund- und Hauptschule, Integrierte Gesamtschule und Förderschule.

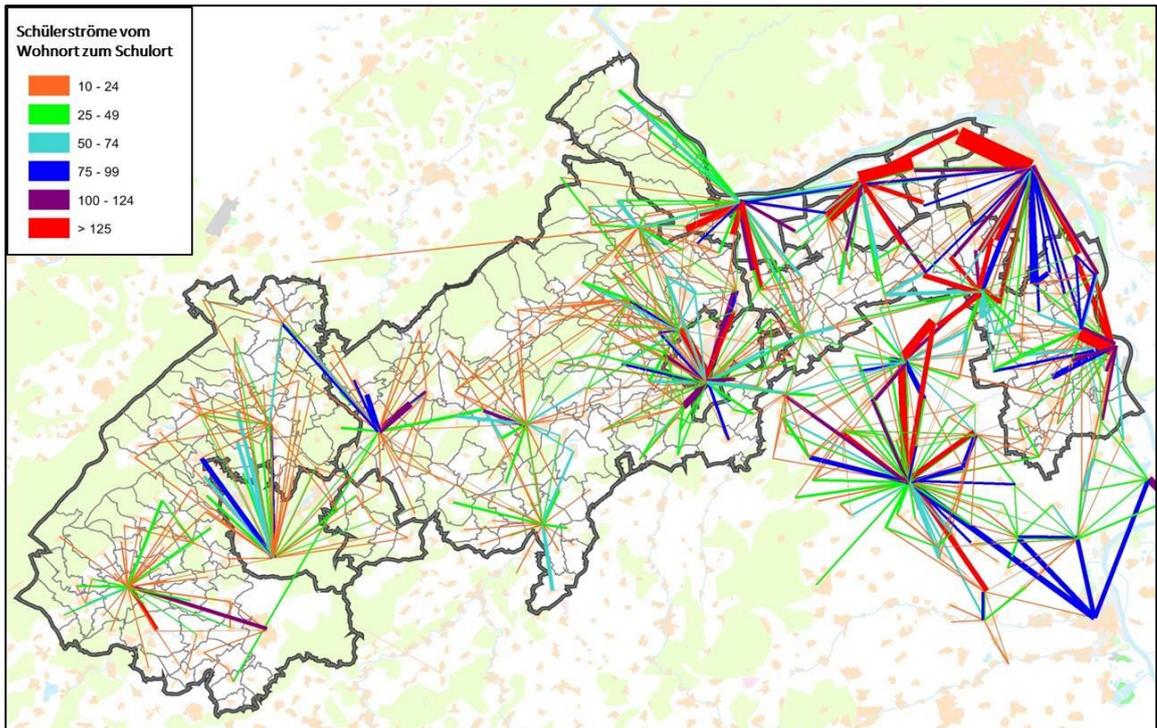


Quelle: Statistisches Landesamt Rheinlandpfalz, 2013

Abbildung 11: Anzahl und Lage der weiterführenden Schulen, einschließlich Freien Schulen

Die Wege der Schüler sind in der nachfolgenden Abbildung 12 für die Schulen in den Landkreisen Birkenfeld, Bad Kreuznach, Mainz-Bingen und Alzey-Worms sowie für die Landeshauptstadt Mainz dargestellt. Der Abbildung liegen Schülerdaten mit Wohn- und Schulort des Statistischen Landesamtes für das Schuljahr 2012/2013 zu Grunde. Zur besseren Verständlichkeit wurde auf die Darstellung der Ströme unter zehn Schülern verzichtet.

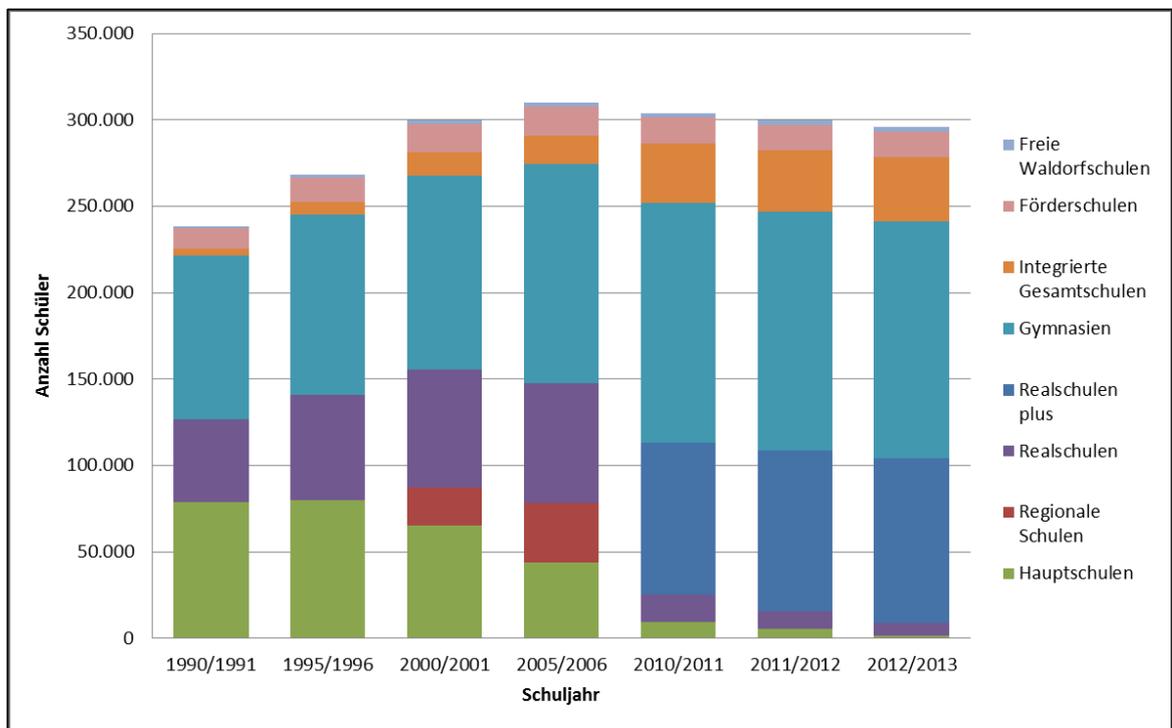
Es zeigt sich, dass eine Vielzahl von Verbindungen mit unter 50 Schülern am Tag bestehen und dass teilweise weite Wege in Kauf genommen werden. Die stärksten Ströme führen in die Schulen nach Mainz, gefolgt von weiteren wichtigen Schulstandorten Ingelheim, Bad Kreuznach, Bingen, Idar-Oberstein, Nieder-Olm, Nackenheim, Oppenheim und Alzey. Im Vergleich mit der in Abbildung 11 dargestellten weiterführenden Schulen zeigt sich, dass insbesondere Schulstandorte die sowohl eine Realschule als auch ein Gymnasium besitzen einen großen Einzugsbereich mit starken Strömen aufweisen. Auch die gestiegene Nachfrage nach den integrierten Gesamtschulen (IGS) verursacht zusätzliche und weitere Wege.



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinlandpfalz, 2013

Abbildung 12: Klassifizierte Schülerströme vom Wohnort zum Schulort ab 10 Schülern

Abbildung 13 zeigt die Schülerentwicklung der Sekundarstufe I.



Quelle: Allgemeinbildende Schulen in den Schuljahren 1990/91 bis 2012/13, www.statistik.rlp.de (03.09.2013)

Abbildung 13: Entwicklung der Schülerzahlen in Rheinland-Pfalz nach Schulart in der Sekundarstufe I

Hier wird die Umstellung auf die neue Schulstruktur zum Schuljahr 2009/10 deutlich. Statt der vorher neben dem Gymnasium dominierenden Regionalen Schulen und Realschulen zeigt sich nun eine starke Konzentration auf die „Realschule(n) plus“ sowie eine stärkere Nachfrage der Integrierten Gesamtschulen. Dafür sinkt die Zahl der Hauptschüler stark, da diese Schulform ausläuft.

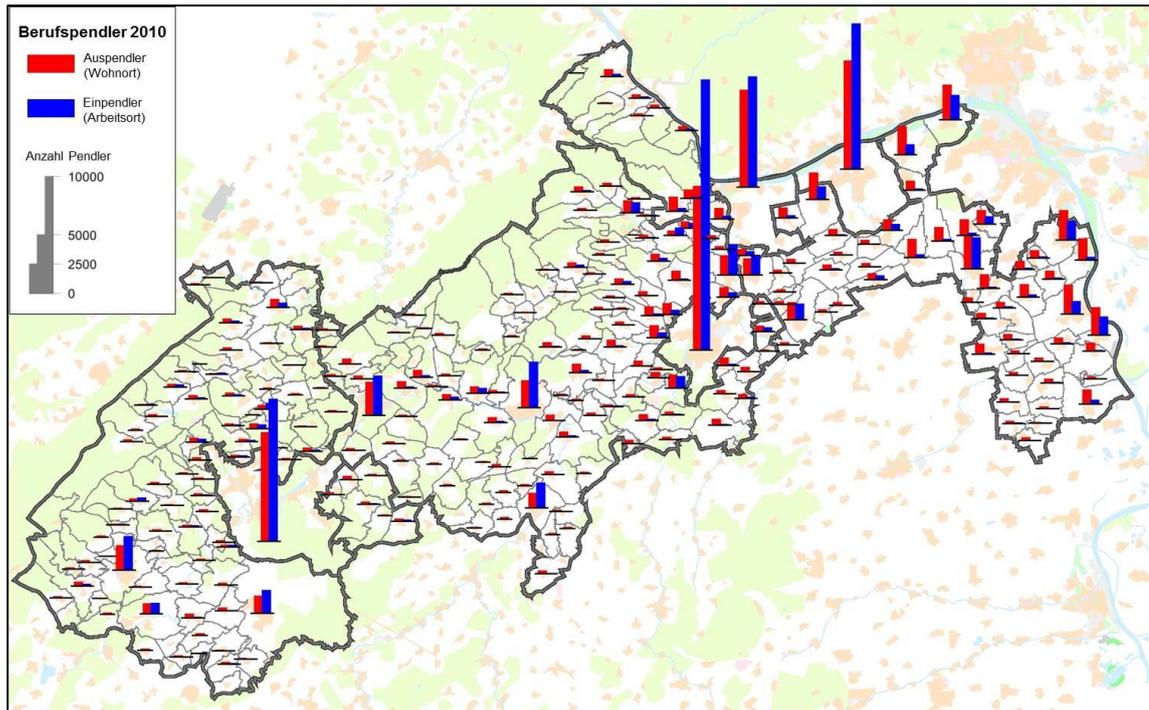
Diese Entwicklung bedeutet, dass die Schüler der Sekundarstufe I auf im Wesentlichen drei Schularten konzentriert sind (Realschule plus, Gymnasium und Integrierte Gesamtschule). Anhand der in Abbildung 10 und Abbildung 11 dargestellten Standorte dieser Schularten wird deutlich, dass die Schüler an weniger Standorten konzentriert werden als dies in der früheren Schulstruktur der Fall war.

Das heißt, dass jede Schule einen großen Einzugsbereich hat, die Schüler müssen somit längerfristig weiter befördert werden als bisher. Der Rückgang der Schülerzahlen bedeutet zwar, dass weniger Schüler befördert werden müssen, diese sind aber ebenso wie vorher auf alle Orte in den Kreisen verteilt. Für die Schülerbeförderung heißt dies, dass in den einzelnen Orten zwar weniger Schüler abgeholt werden müssen, sich die Anzahl der anzufahrenden Wohnorte und Schulstandorte dadurch jedoch nicht verringert, im Fall der Schulstandorte durch die neue Schulstruktur sogar eher noch ansteigt. Für die Rückfahrt werden durch zunehmenden Nachmittagsunterricht teilweise mehr Fahrten benötigt als vorher, da die Schüler zu unterschiedlichen Zeiten Schulschluss haben.

Daraus ist zu schließen, dass die Schülerbeförderung trotz sinkender Schülerzahlen nicht weniger aufwändig wird, im Gegenteil sogar weitere Wege entstehen.

### **2.1.3 Berufspendler**

Für die Auswertungen der Berufspendler liegen für das Jahr 2010 aus Modellrechnungen Tagesarbeitswege vor, die mit Eckdaten der Pendlermatrix kalibriert wurden, vor. Diese stehen zur Aufstellungszeit des Nahverkehrsplans als geeignete Datengrundlage zur Verfügung und enthalten die Anzahl der Pendler mit Wohn- und Arbeitsort. Daraus lassen sich Nachfrageströme ableiten sowie eine Einteilung in Orte mit mehr Auspendlern (bei vorwiegender Wohnfunktion) und Orte mit hohen Arbeitsplatzzahlen, in die viele Berufstätige einpendeln (siehe nachfolgende Abbildung).



Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV; Eckwerte Bundesversicherungsanstalt für Angestellte

Abbildung 14: Einpender und Auspendler

Orte mit hohen Einpenderzahlen sind Bad Kreuznach, Ingelheim, Idar-Oberstein und Bingen. Mehr Ein- als Auspendler weisen außerdem folgende Gemeinden auf: Bad Sobernheim, Kirn, Birkenfeld, Langenlonsheim, Meisenheim, Baumholder, Gensingen und als neuer Arbeitsplatzschwerpunkt Waldlaubersheim. In allen übrigen Orten überwiegen die Auspendler.

Die Pendlerströme im Gebiet des RNN sind der Abbildung 15 zu entnehmen. In den Abbildung 16 bis Abbildung 18 werden Auswertungen relevanter Pendlerströme aus den Gemeinden der Landkreise Mainz-Bingen und Bad Kreuznach nach Mainz und Wiesbaden dargestellt.

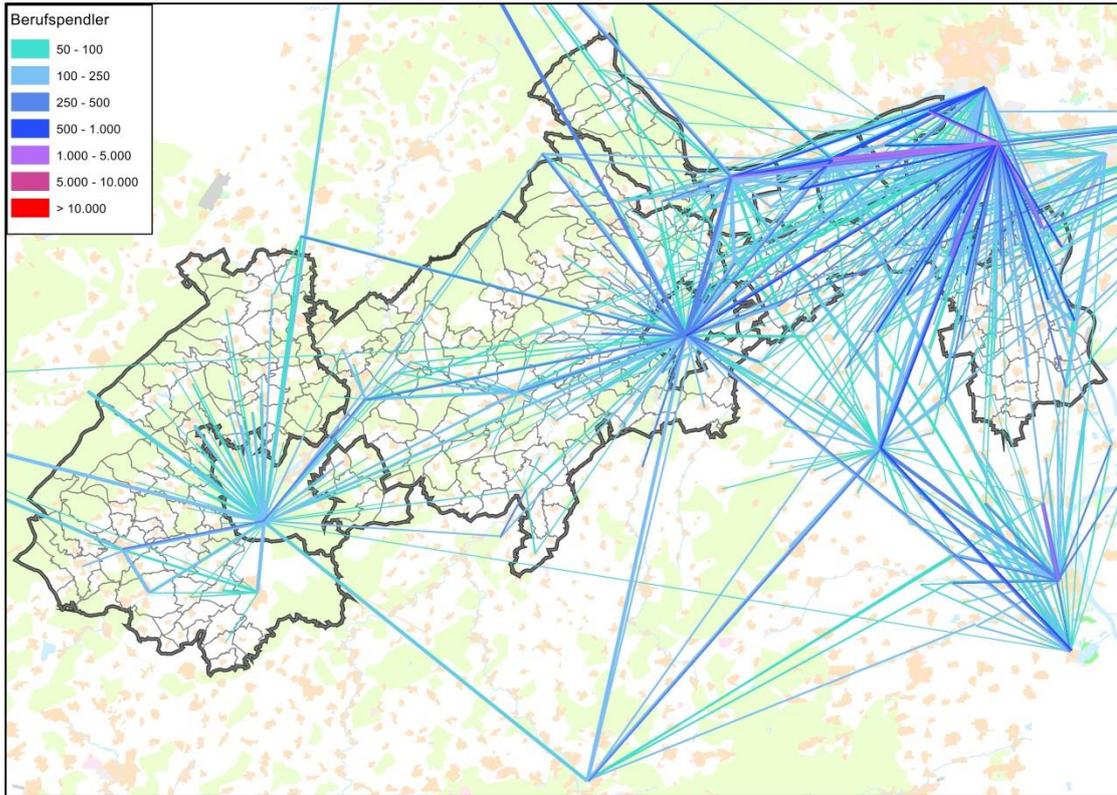


Abbildung 15: Pendlerströme vom Wohnort zum Arbeitsort (Ströme > 50)

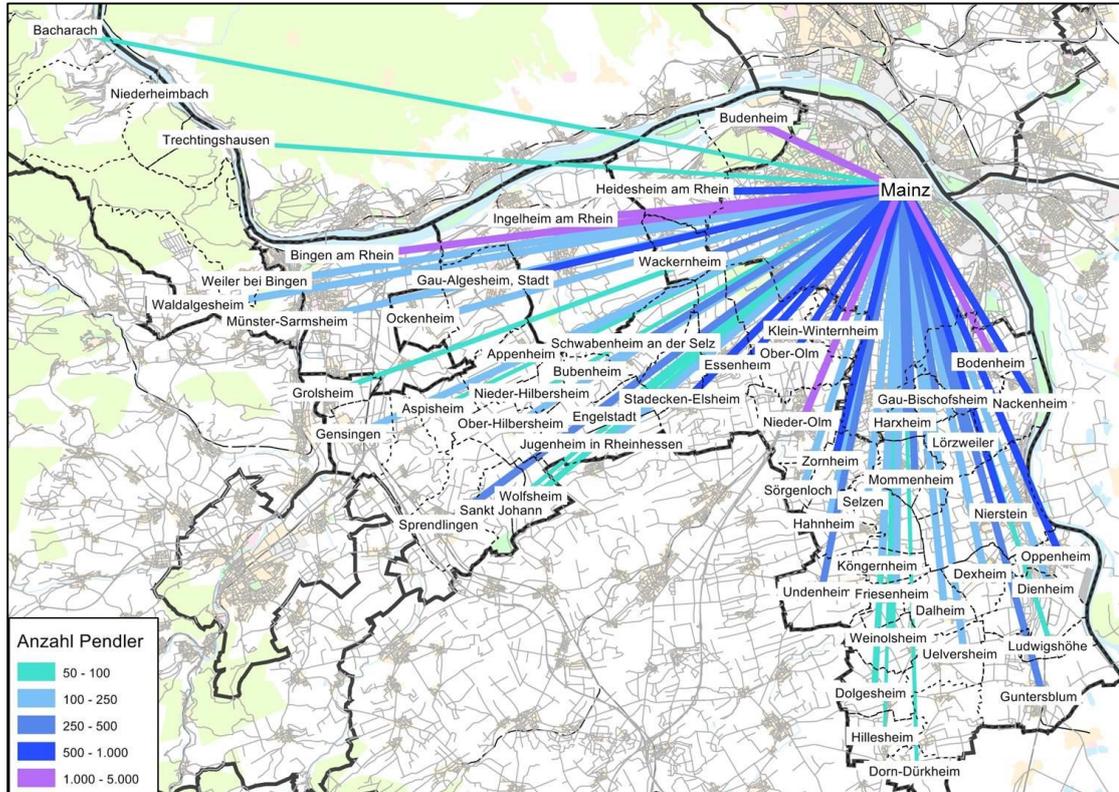


Abbildung 16: Berufspendler aus dem Landkreis Mainz-Bingen nach Mainz (Ströme > 50)

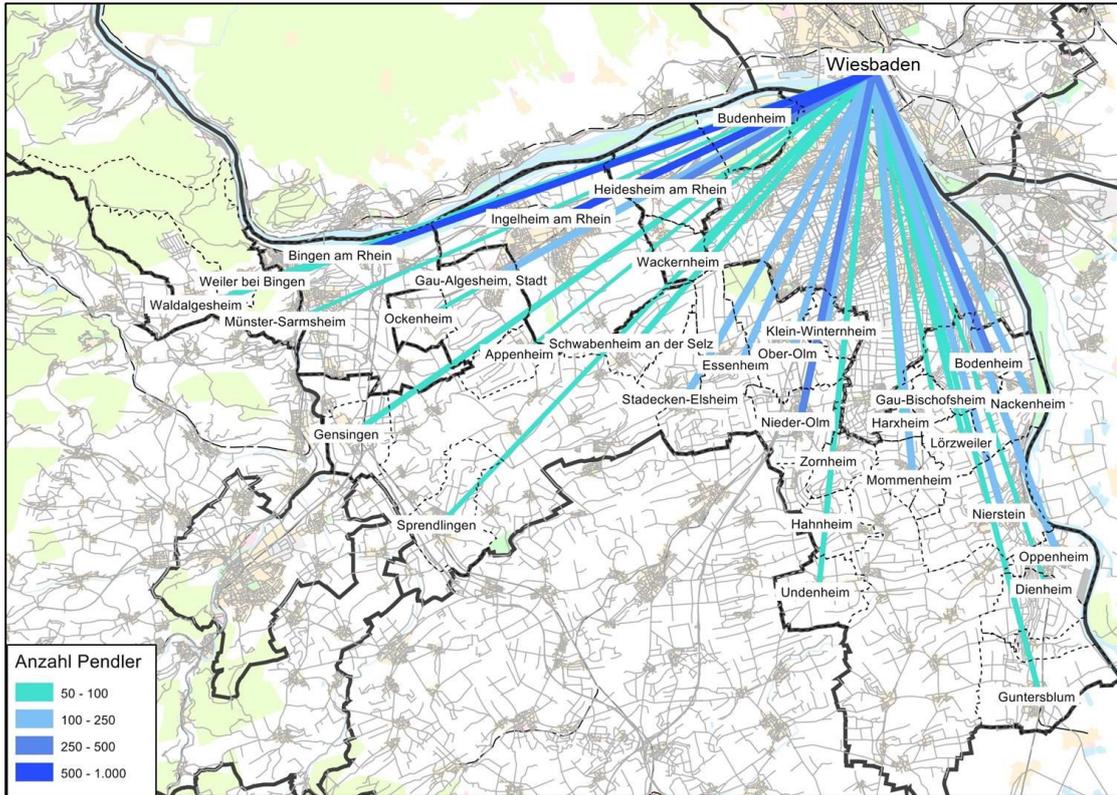


Abbildung 17: Berufspendler aus dem Landkreis Mainz-Bingen nach Wiesbaden (Ströme > 50)

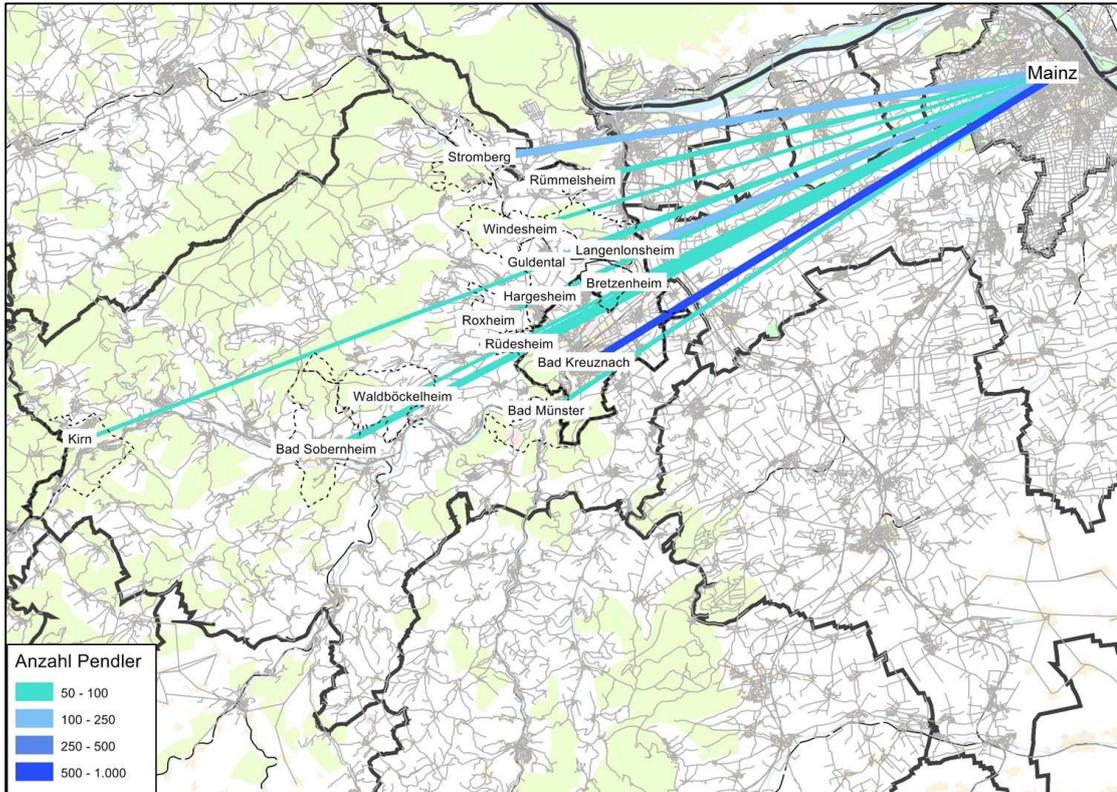


Abbildung 18: Berufspendler aus dem Landkreis Bad Kreuznach nach Mainz (Ströme > 50)

Weitere Pendlerströme nach Mainz und Wiesbaden:

- Pendler aus dem Landkreis Bad Kreuznach nach Wiesbaden (Ströme >100) bestehen nur aus Bad Kreuznach mit rund 300 Pendlern.
- Die Pendlerströme aus dem Landkreis Birkenfeld sind im Vergleich zu den anderen Landkreisen alle geringer. Die stärksten auf Ziele außerhalb des Landkreises gerichteten Ströme verteilen sich in Richtung Bad Kreuznach, Trier, Kaiserslautern und Koblenz.

Die folgenden Grafiken in Abbildung 19 und Abbildung 20 zeigen die Pendlerströme in die rechtsrheinischen Gebiete Frankfurt am Main und Rüsselsheim. Daraus ist deutlich zu erkennen, dass die Pendlerströme nach Frankfurt am Main im Wesentlichen von den östlichen Gemeinden des Landkreises Mainz-Bingen ausgehen. Weitere starke Ströme kommen aus den größeren Städten Ingelheim und Bingen. Die einzigen Pendlerströme aus den Landkreisen Bad Kreuznach und Birkenfeld mit einem Potenzial über 50 Personen stammen aus den Städten Bad Kreuznach und Idar-Oberstein. Für diese Landkreise stellt Frankfurt am Main nur ein untergeordnetes Ziel für die Pendler dar.

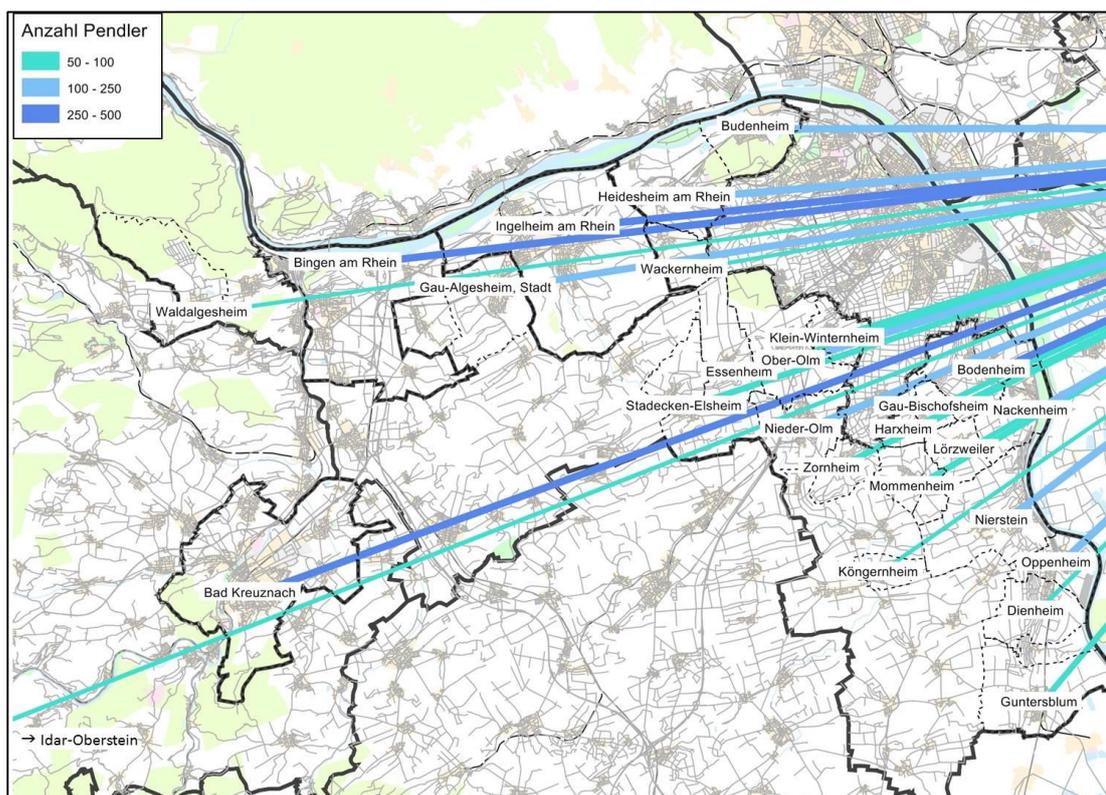


Abbildung 19: Pendler aus den Landkreisen nach Frankfurt am Main.

Unten stehende Abbildung 20 beinhaltet die Pendler aus den Landkreisen in den Raum Rüsselsheim. Diese weisen nahezu dieselben Relationen wie in der Abbildung der Pendler nach Frankfurt am Main auf. Es ist im Vergleich eine Konzentration auf die größeren und näher gelegenen Orte festzustellen, sowie eine Verringerung der Stromstärke, so dass keine Ströme über 250 Pendler existieren. Zudem beschränkt sich der

Einzugsbereich im Wesentlichen auf den Landkreis Mainz-Bingen und die Stadt Bad Kreuznach.

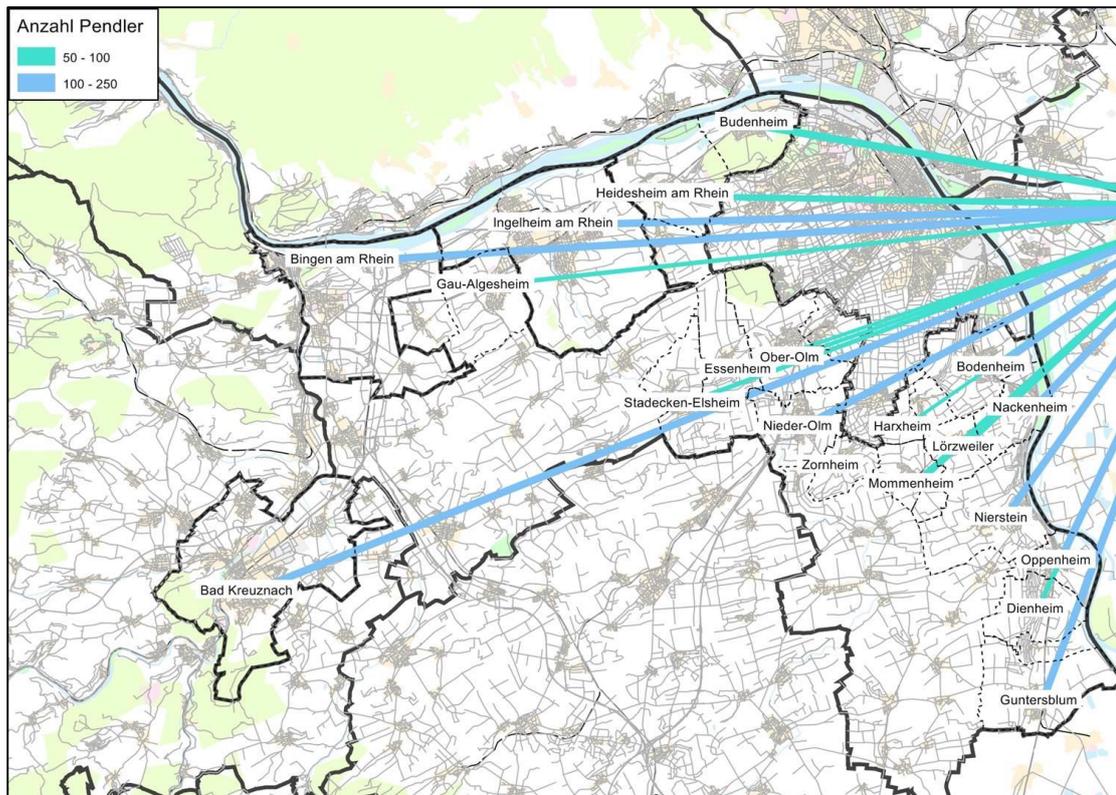


Abbildung 20: Pendler aus den Landkreisen in den Raum Rüsselsheim

Die Pendlerzahlen dienen im Nahverkehr auch zu einer Abschätzung der Gesamtnachfrage auf den einzelnen Relationen (siehe Kapitel 2.2.2).

## 2.2 Raumordnung und Verkehrsplanung

### 2.2.1 Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung dient als Grundlage für die Einstufung von Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Orten. Die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungszentren ist eine wichtige Aufgabe des ÖPNV. Daher wird die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge hier beschrieben. Grundlage ist der Raumordnungsplan 2009 <sup>3</sup>

Das einzige Oberzentrum (Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs) im Raum ist Mainz, weitere wichtige Oberzentren in der Umgebung sind Wiesbaden, Frankfurt am

<sup>3</sup> Rheinhessen-Nahe 2020: ausgewählte Ergebnisse der Raumbewertung zur Sicherung der Daseinsvorsorge in der Region Rheinhessen-Nahe; Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, 2009

Main und Saarbrücken. Die Einteilung der Städte und Gemeinden in Mittelzentren (Deckung des gehobenen Bedarfs) und Grundzentren (Versorgung im Nahbereich, täglicher Bedarf) ist dort wie folgt in Tabelle 4 und Tabelle 5 definiert.

Mittelzentren im Grundnetz	Mittelzentren im Ergänzungsnetz
Mainz (OZ)	Oppenheim/Nierstein
	Nieder-Olm
Alzey	
Bad Kreuznach	
Bingen am Rhein	
Idar-Oberstein	Baumholder
Birkenfeld	
Ingelheim am Rhein	
Kirn	Meisenheim/Bad Sobernheim
Worms	

Tabelle 4: Mittelzentren im Grund- und Ergänzungsnetz

Grundzentren	Grundzentren im Ergänzungsnetz	Den Grundzentren zugeordnete Nahbereiche
<b>Mittelbereich Alzey</b>		
Flonheim		Bornheim, Erbes-Büdesheim, Lonsheim, Nack, Nieder-Wiesen
Gau-Odernheim		Bechtolsheim, Biebelnheim, Framersheim, zum Nahbereich Alzey: Albig, Bechenheim, Bermersheim von der Höhe, Dintesheim, Eppelsheim, Esselborn, Flomborn, Fremersheim, Gau-Heppenheim, Kettenheim, Mauchenheim, Ober-Flörsheim, Offenheim, Wahlheim.
Wörrstadt		VG Wörrstadt
<b>Mittelbereich Bad Kreuznach</b>		
Bad Kreuznach Stadt		VG Bad Kreuznach
Bad Münster am Stein-Ebernburg		VG Bad Münster am Stein-Ebernburg
Langenlonsheim		VG Langenlonsheim
Rüdesheim	Waldböckelheim	VG Rüdesheim (alle Gemeinden mit Ausnahme der unten genannten) Allenfeld, Bockenau, Boos, Burgsponheim, Gebroth, Oberstreit, Schloßböckelheim, Sponheim, Winterbach
Stromberg		VG Stromberg
Wöllstein		VG Wöllstein
<b>Mittelbereich Kirn / Meisenheim / Bad Sobernheim</b>		
Kirn		VG Kirn-Land
Meisenheim		VG Meisenheim
Sobernheim		VG Sobernheim

Grundzentren	Grundzentren im Ergänzungszugnetz	Den Grundzentren zugeordnete Nahbereiche
<b>Mittelbereich Bingen</b>		
Bacharach		VG Rhein-Nahe mit Ausnahme der Gemeinden Münster-Sarmsheim, Waldalgesheim und Weiler bei Bingen (zum Nahbereich Bingen am Rhein)
Sprendlingen		VG Sprendlingen-Gensingen
<b>Mittelbereich Idar-Oberstein/Birkenfeld</b>		
Herrstein		VG Herrstein
Rhaunen		VG Rhaunen
<b>Mittelbereich Ingelheim</b>		
Gau-Algesheim		VG Gau-Algesheim
<b>Mittelbereich Mainz</b>		
Budenheim		Selbstversorgerort
Bodenheim	Nackenheim	VG Bodenheim
Guntersblum		VG Guntersblum
Heidesheim am Rhein		VG Heidesheim am Rhein
<b>Mittelbereich Worms</b>		
Osthofen		Selbstversorgerort
Eich		VG Eich
Monsheim		VG Monsheim
Westhofen		VG Westhofen

Tabelle 5: Zentrale Orte: Grundzentren in den Mittelbereichen (Raumordnungsplan)

## 2.2.2 Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen

Die Aufgabenträger haben das Ziel, für alle Städte und Gemeinden ein an der Raumstruktur orientiertes ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zu sichern. Eine Angebotsgestaltung, die im ganzen Verbundraum eine identische Bedienungsqualität vorsieht, ist unrealistisch. Das ÖPNV-Angebot muss entsprechend der Siedlungsstruktur geplant werden. Um die einzelnen Quell-Ziel-Relationen im Raum entsprechend einteilen und bewerten zu können, ist eine Untergliederung und Charakterisierung des Raumes notwendig. Die im unten folgenden Anforderungsprofil beschriebenen Untersuchungsmerkmale beziehen sich teilweise auf die Betrachtung von Quell-Ziel-Relationen, wie beispielsweise die Untersuchung der Schnelligkeit oder der Fahrtenhäufigkeiten. Hierfür wird die Kategorisierung der Relationen entsprechend ihrer Bedeutung im zentralörtlichen Gefüge und der Gesamtverkehrsnachfrage vorgenommen. Die alleinige Zuordnung entsprechend der zentralörtlichen Einteilung ist nicht ausreichend, da hier kreisüberschreitende Beziehungen nicht berücksichtigt werden. Zudem sind Orte häufig nicht zu dem ihnen zugeordneten Grundzentrum sondern zum näher gelegenen nächsten Grund- oder Mittelzentrum hin orientiert.

Um eine objektive Sicht zu gewährleisten, werden die Raumkategorien zunächst unabhängig vom bestehenden ÖPNV-Angebot festgelegt. Unterschieden wird zwischen Achsen unterschiedlicher Bedeutung, Verbindungen und Verflechtungen.

Es wird folgende Einteilung angesetzt:

► **Achse:**

Relationen hoher Gesamtverkehrsnachfrage, insbesondere zwischen Mittelzentren und sonstigen Orten mit hohem ÖPNV-Potenzial

► **Verbindung:**

Anschluss der übrigen zentralen Orte und größeren Ortsteile an das ÖPNV-Netz und Verbindung mit den höherrangigen Zentren sowie untereinander

► **Verflechtung (Landkreise Bad Kreuznach und Birkenfeld):**

Relationen zwischen Ortsteilen und ihrem übergeordneten Zentrum nächster Ordnung.

► **Verflechtung I (Landkreis Mainz-Bingen):**

Relationen zwischen allen sonstigen Ortsteilen, wo eine Bedienung mit vertretbarem Aufwand sinnvoll ist und die Ortsteile eine Einwohnerzahl von über 500 aufweisen

► **Verflechtung II (Landkreis Mainz-Bingen):**

Relationen zwischen Ortsteilen und ihrem übergeordneten Zentrum nächster Ordnung im Landkreis Mainz-Bingen für Ortsteile mit einer Einwohnerzahl von unter 500.

Die Unterteilung in Verflechtung erster und zweiter Ordnung, in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl, wurde für ein verschärftes Anforderungsprofil bei der Analyse der Bedienungshäufigkeit im Landkreis Mainz-Bingen erstellt (siehe NVP Teil B0).

Die so festgelegte Einteilung ist in Abbildung 21 abgebildet. Die Relationen wurden zunächst hinsichtlich der Zentralität ihrer Quell- und Zielorte festgelegt. Für Orte, deren Ausrichtung der Quellverkehre so nicht klar zuzuordnen ist, wurde die Einteilung anhand der Gesamtverkehrsnachfrage bestimmt.

Die Einteilung erfolgt auf der Ebene der Verkehrszellen, wobei weitestgehend jeder Ort einen Bezirk darstellt. Größere Städte sind in mehrere Bezirke unterteilt.

Raum	Anzahl Verkehrszellen
Landkreis Mainz-Bingen	80
Landkreis Bad Kreuznach	125
Landkreis Birkenfeld	109
Landkreis Alzey-Worms / weiterer Übergangsbereich / Nachbarkreise und -Städte	118
<b>Summe</b>	<b>432</b>

Tabelle 6: Anzahl der Verkehrszellen im Untersuchungsraum

Somit ergeben sich 432 Verkehrszellen innerhalb des erweiterten Untersuchungsraums.

Die Informationen und Kenngrößen zu den Bezirken sowie die Auswertungen aller damit abbildbaren Quell-Ziel-Relationen (von jeder Zelle zu jeder anderen - ca. 190.000 Relationen) wurden im Netzmodell sowie in einem Datenbanksystem verwaltet. Näher untersucht wurden dann die mit einer Relationskategorie versehenen Quell-Ziel-Relationen.

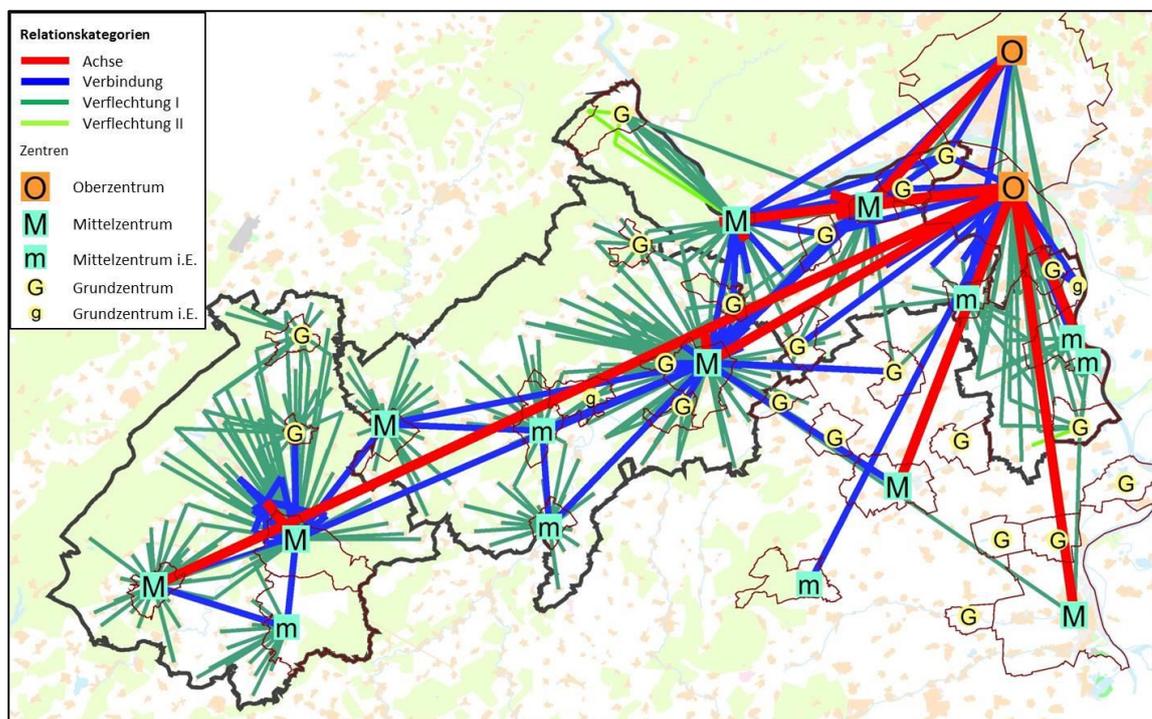


Abbildung 21: Relationskategorien

## 2.3 Verkehrsnachfrage

### 2.3.1 Gesamtverkehrsnachfrage

Die Gesamtverkehrsnachfrage stellt das Potenzial für den ÖPNV dar.

Zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans standen für den Untersuchungsraum keine aktuellen Nachfragedaten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Form von Quell-Ziel-Matrizen, z.B. als Verkehrsmodell zur Verfügung. Als Basis zur Abschätzung des Nachfragepotenzials für ausgewählte Relationen standen folgende Datenquellen zur Verfügung:

- Berufspendlerzahlen aus Modellrechnungen: Tagesarbeitswege, die mit Eckdaten der Pendlermatrix kalibriert wurden (2010)
- Schülerzahlen mit Wohnort und Schulort (2012/13)
- Strukturdaten und Zentrenkonzept zur Abschätzung der Verkehrsströme im Versorgungs- und Freizeitverkehr

## 2.4 Nachfrage im Öffentlichen Personennahverkehr

Nachfragedaten für den ÖPNV lagen aus dem Jahr 2003 aus der Verbunderhebung des RNN vor. Da neuere Nachfragematrizen nicht vorliegen, werden die Zahlen und Abbildungen aus dem Nahverkehrsplan 2008 übernommen. Sie dienen einer groben Orientierung der Hauptströme, deren grundsätzliche Ausrichtung sich nicht verändert hat.

Starke Ströme sind vor allem entlang der Schienenstrecken im Landkreis Mainz-Bingen und zwischen Bad Kreuznach und Mainz zu verzeichnen sowie nach außerhalb nach Wiesbaden und in Richtung Frankfurt am Main. Außerdem sind die innerstädtischen Verkehre stark nachgefragt in Bad Kreuznach, Idar-Oberstein, Ingelheim und Bingen. Etwas geringer sind die Ströme entlang der Schienenstrecke Idar-Oberstein - Bad-Kreuznach.

Zusammengefasst ergeben sich folgende Ströme

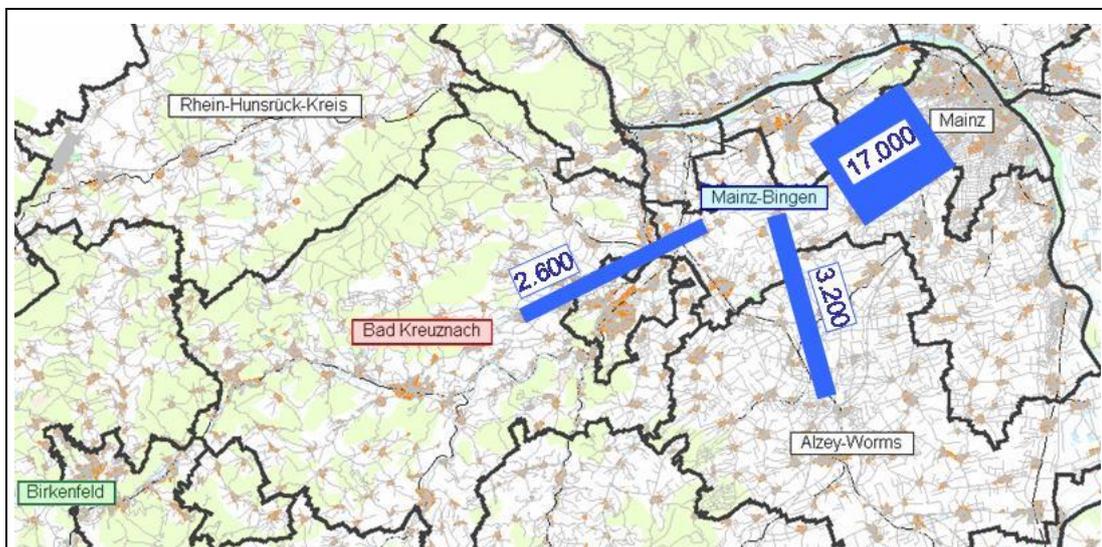


Abbildung 22: Landkreis Mainz-Bingen Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)

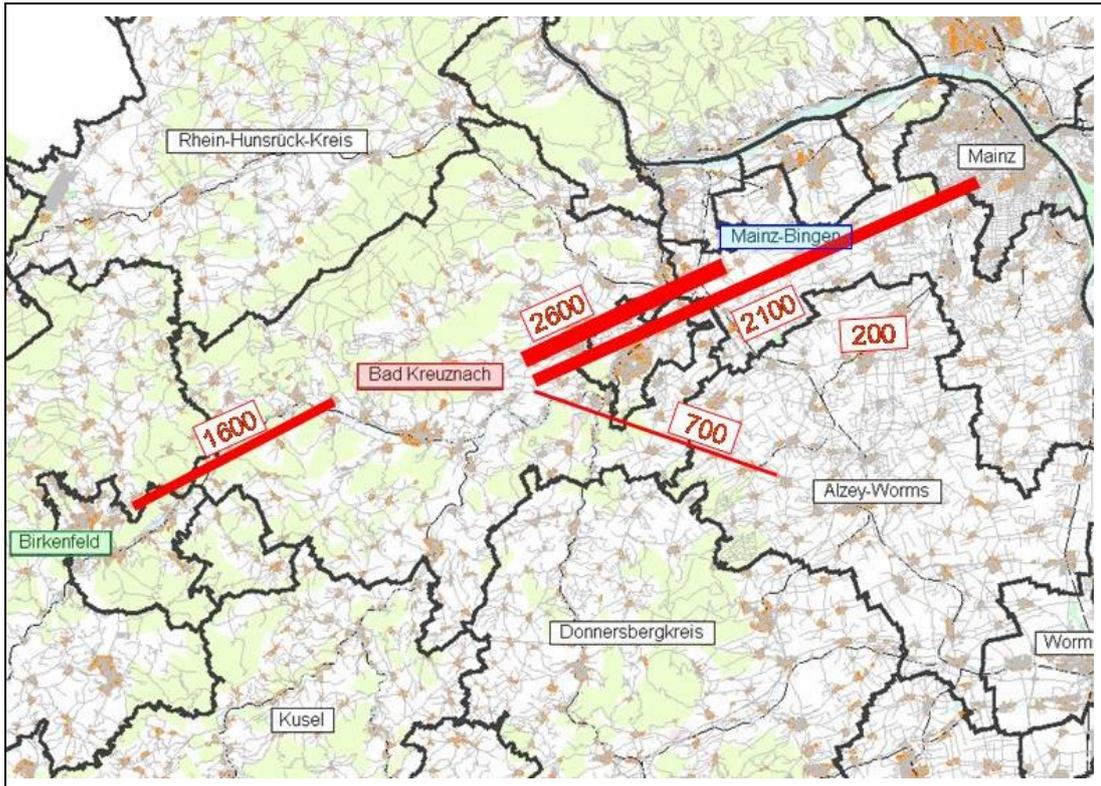


Abbildung 23: Landkreis Bad Kreuznach: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)

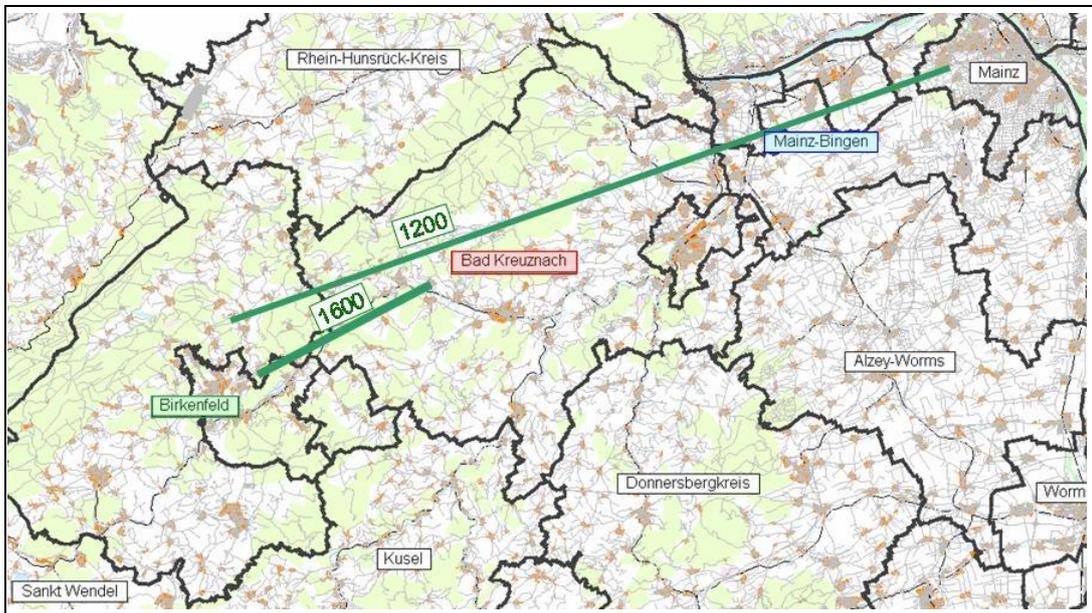


Abbildung 24: Landkreis Birkenfeld: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)

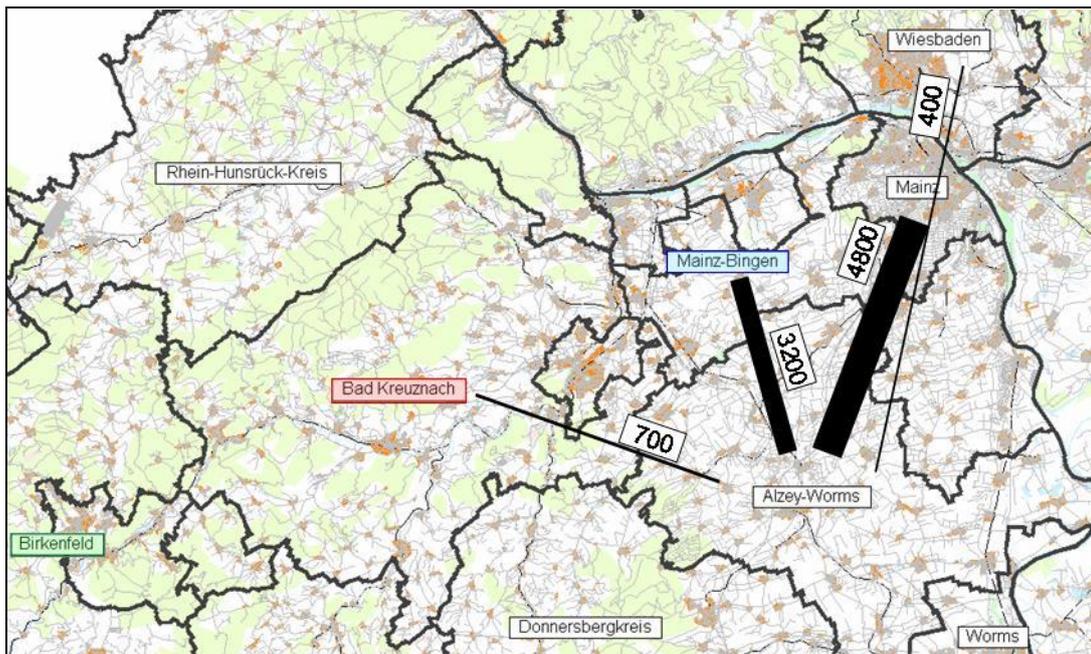


Abbildung 25: Landkreis Alzey-Worms: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)

## 2.4.1 Entwicklung der Nachfrage im Öffentlichen Personennverkehr

Die Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV ist abhängig von den folgenden Faktoren:

- Angebot im ÖPNV
- Strukturdatenentwicklung – Veränderungen bei Einwohnern und Schülerzahlen
- Punktuelle Veränderungen wie Neueinrichtung oder Ausweitung von Gewerbegebieten, Wohngebieten, Freizeiteinrichtungen

Die Veränderungen durch Neubaugebiete werden im Zuge der Schwachstellenanalyse berücksichtigt. Die Gebiete werden insbesondere der Erschließungsanalyse zu Grunde gelegt.

Übergreifende Veränderungen der Verkehrsnachfrage lassen sich auf Basis der Strukturdatenprognose (Kapitel 2.1) feststellen:

### Konsequenzen der Einwohnerprognose

Die vom statistischen Landesamt prognostizierten Einwohnerrückgänge vor allem im westlichen Untersuchungsraum lassen einen Rückgang der ÖPNV-Nutzung um ca. 2% bis 6% der heutigen Werte erwarten. Allerdings werden mögliche wanderungsbedingte Rückgänge vor allem die Bevölkerungsgruppen betreffen, die am wahrscheinlichsten eine hohe Pkw-Verfügbarkeit aufweisen (Berufstätige, Familien). Die auf den ÖPNV angewiesene Bevölkerungsgruppe (ohne Berücksichtigung der Schüler) dürfte demgegenüber weniger zurückgehen. Dies bedeutet, dass die Notwendigkeit, eine Grundversorgung sicherzustellen trotz zu erwartender Fahrgastrückgänge hohe Priorität behält.

Städte und Gemeinden, die in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich Einwohner gewinnen werden, liegen vorwiegend in heute bereits vergleichsweise gut bedienten Räumen, entlang der Bahnstrecken oder RegioLinien. Gerade in den Räumen mit Einwohnerzuwächse von bis zu ca. 6 % sind auch im Laufe des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans punktuelle Entwicklungen zu berücksichtigen, wie die Errichtung von Neubaugebieten, die erschlossen werden müssen.

### **Konsequenzen der Schülerprognose**

Aufgrund des Schülerrückgangs ist für die beiden Landkreise Bad Kreuznach und Birkenfeld vor allem in den schwach besiedelten Räumen mit folgenden Konsequenzen zu rechnen:

- ▶ Der Rückgang der Schüler bedingt eine geringere Auslastung der Linienbusse und möglicherweise geringere Zuweisungen aus Ausgleichsmitteln nach §45a PBefG. Jedoch lassen sich möglicherweise nicht in gleichem Umfang Fahrleistungen einsparen, da weiterhin jeder Ort und jede Schule angefahren werden müssen, auch wenn die Schülerzahlen in den einzelnen Orten geringer ist.
- ▶ Möglicherweise realisierte Schulschließungen sowie die weitere Differenzierung von Schulsystem und Schulstandorten können zu längeren Beförderungswegen für Schülerverkehre führen.

Die Veränderungen in der Schulstruktur, die entsprechend der neuen Leitlinien für die Schulentwicklung seit 2009/10 realisiert wurden weisen tendenziell die Richtung der zukünftigen Entwicklungen im Schülerverkehr. Die Aufgliederung der weiterführenden Schulen in die Schularten Gymnasium, Integrierte Gesamtschule (IGS) und die neue Realschule plus führte zu einem zunehmend dispersen Schülerverkehr, mit individuellen und längeren Schulwegen.

## **2.5 Verkehrsangebot**

### **2.5.1 Angebot für den Individualverkehr**

#### Motorisierter Individualverkehr

Im Raumordnungsplan<sup>4</sup> werden die Straßen für den motorisierten Individualverkehr wie folgt kategorisiert:

Straßen für den großräumigen Verkehr (Kategorie I)

- ▶ A 60            AD Nahetal - Mainz - Weisenauer Brücke
- ▶ A 61            (Koblenz) - Alzey - Worms (- Speyer)
- ▶ A 62            (Landstuhl - AS Freisen -) AS Birkenfeld (- Trier)

---

<sup>4</sup> Regionaler Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe; Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, 2004

➤ A 63 Mainz - Alzey (- Kaiserslautern)

➤ A 643 Schiersteiner Brücke

Straßen für den überregionalen Verkehr (Kategorie II)

➤ B 9 Mainz - Worms (- Ludwigshafen/Rhein)

➤ B 41 AS Bad Kreuznach - Birkenfeld - A 62 (- Marnheim - A 63)

➤ B 420 Meisenheim - Wöllstein - Wörrstadt – Nierstein

➤ B 270 / L 160 / L 180 / L 190 „Hunsrückspange“ Fischbach - Herrstein - Rhaunen (- Hahn)

Straßen für den regionalen Verkehr (Kategorie III) sind:

➤ B 9 Bacharach - Bingen einschl. Anbindung an die A 61

➤ B 9 Bingen-Büdesheim - Bingen-Gaulsheim

➤ B 48 Bingen - Bad Kreuznach - Hochstätten

➤ B 269 (Morbach -) Birkenfeld (- Nohfelden)

➤ B 421 Simmertal - (Gemünden - Kirchberg)

➤ B 422 Idar-Oberstein - (Thalfang)

➤ B 428 Frei-Laubersheim - Bad Kreuznach

➤ L 167 Birkenfeld - (Nonnweiler)

➤ L 176 / L 169 / L 348 Idar-Oberstein - Baumholder - (Freisen) (A 62)

➤ L 176 Baumholder - (Kusel)

➤ L 232/ L 234 Meisenheim - Bad Sobernheim

➤ L 395 Offstein - Heppenheim - Horchheim - Worms-Stadtmitte

➤ L 406 / L 438 / L 440 Alzey - Alsheim - Gernsheimer Fahrt

➤ L 409 / K 5 Alzey - Wendelsheim - Wöllstein

➤ L 425 Mainz - Harxheim - Köngernheim - Westhofen

➤ L 428 / L 413 Ingelheim - Nieder-Olm - Bodenheim

➤ K 2 / K 6 Worms äußerer Ring zwischen B 47neu und B 9

➤ B 50 Verbindungsstraße Bingen - Gensingen - Sprendlingen / Gau-Bickelheim

Ergänzt wird das Netz durch flächenerschließende Straßen.

Im Landkreis Mainz-Bingen steht ein dichtes Netz an Bundesautobahnen zu Verfügung, die Landkreise Bad Kreuznach und Birkenfeld sind nur peripher durch Bundesautobahnen erschlossen.

### Radverkehrsnetz

Laut Raumordnungsplan verbindet das großräumige Radwegenetz alle Landesteile und somit sämtliche Ober- und Mittelzentren sowie fast alle Grundzentren miteinander. Das regionale Radwegenetz dient dem zwischenörtlichen Verkehr und erfüllt zusätzlich Zu-bringerfunktionen zum großräumigen Radwegenetz.

Der Raumordnungsplan sieht vor, dass das regionale Radwegenetz an geeigneten Standorten mit dem ÖPNV (insb. dem SPNV) verknüpft wird und parallel zu bereits bestehenden Straßen und in Flusstälern vervollständigt und ausgebaut werden soll. Insbesondere im Umland des Oberzentrums Mainz soll die Einrichtung von Radwegen für den Freizeitverkehr sowie entlang der Hauptpendlerachsen, sowie für den Freizeitverkehr vorgesehen werden.

## **2.5.2 Angebot im Öffentlichen Personenverkehr**

Das derzeitige ÖPNV-Angebot im RNN gliedert sich in folgende Systeme:

### **Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

Auf Grundlage des Gesetzes zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs vom 27.12.1993 wurde die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder übertragen.

In Rheinland-Pfalz liegt die Aufgabenträgerschaft auf kommunaler Ebene. Die Kreise und kreisfreien Städte sind in Rheinland-Pfalz zur Wahrnehmung dieser Aufgabe durch das Gesetz in zwei Zweckverbänden organisiert. Maßgebend für das Gebiet des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes ist somit der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) mit Sitz in Kaiserslautern.

Der vorliegende Nahverkehrsplan kann aufgrund der unterschiedlichen Zuweisung der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV und SPNV keine verbindlichen Zielaussagen zum SPNV enthalten. Da sich aber das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV in den Nahverkehrsplänen im hierfür notwendigen Umfang behandelt.

Im Folgenden werden deswegen für die den RNN betreffenden Schienenstrecken die wesentlichen Funktionen und – auf Grundlage der von der Verbandsversammlung des ZSPNV Süd beschlossenen Angebotskonzeption („Rheinland-Pfalz-Takt 2015“) – die maßgeblichen weiteren Entwicklungsmöglichkeiten genannt.

#### a. KBS 471 (RE 2 Koblenz – Bingen (Rhein) – Mainz – Frankfurt und RB 32 Koblenz – Bingen (Rhein) – Mainz)

Auf dieser Schienenstrecke überlagern sich Güterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr, letzterer untergliedert in den (schnelleren) RegionalExpress und die Regionalbahn.

Zum Güter- und zum Fernverkehr können keine Aussagen getroffen werden, Angebot und weitere Entwicklung entziehen sich weitestgehend der Zuständigkeit des ZSPNV.

Das Angebot im RegionalExpress-Verkehr der Linie RE 2 besteht heute (Fahrplanjahr 2013) aus einem 2-Stunden-Takt an den Wochentagen Montag bis Freitag zwischen Koblenz und Frankfurt am Main, dieses wird in den Hauptverkehrszeiten ansatzweise zu einem 1-Stunden-Takt verdichtet. Am Wochenende verkehrt die Linie RE 2 heute nicht. Die Angebotskonzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sieht vor, dieses Angebot auf dem Streckenabschnitt Bingen (Rhein)-Mainz durch eine Überlagerung mit den Zügen zum Flughafen Hahn (s. dort) zu einem ganztägigen 1-Stunden-Takt zu ergänzen.

Im Regionalbahn-Verkehr werden durch die Linie RB 32 derzeit alle Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Koblenz und Mainz an allen Tagen der Woche im 1-Stunden-Takt bedient. Zwischen Bingen und Mainz wird dieses Angebot an Werktagen Mo-Fr bis auf wenige zeitliche Lücken zu einem Halbstunden-Takt verdichtet. Die Schließung dieser Angebotslücken wird dringend empfohlen.

Mit dem Ziel, weitere Nachfragepotenziale für den SPNV zu erschließen, ist der Neubau eines Knotenbahnhofs Mainz Schott in Planung. Aufgrund seiner Lage am Schnittpunkt der Schienenstrecken Bingen-Mainz, Alzey-Mainz und Wiesbaden-Mainz werden sich nach Inbetriebnahme dieses Haltepunktes wesentliche neue bzw. erheblich verbesserte Umsteigemöglichkeiten zwischen allen dort verkehrenden Regional- und S-Bahnen sowie einzelnen RegionalExpress-Linien ergeben, so maßgeblich auch auf der „Übereck-Verbindung“ von Bingen und Ingelheim nach Wiesbaden. Ebenfalls ergeben sich in Mainz Schott verbesserte Umsteigemöglichkeiten von und zum Mainzer Stadtverkehr.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke und zur Verbesserung der Betriebsqualität (Pünktlichkeit) wird der dreigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Mainz-Gau Algesheim für erforderlich gehalten.

#### b. KBS 645.8 (S8 Wiesbaden – Mainz – Frankfurt – Hanau) und KBS 651 (RB 75 Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg)

Beide SPNV-Linien berühren das Verbundgebiet lediglich auf dem Streckenabschnitt zwischen Mainz Nord und Mainz Römisches Theater, sind aber dennoch von erheblicher Bedeutung für die Anbindung des Verbundraumes an das Zentrum der Metropolregion Rhein-Main, nach Wiesbaden und nach Südhessen.

Deswegen sollten aus Sicht des ZSPNV langfristig weitere Attraktivitätssteigerungen durch die Verbesserung des Fahrplanangebotes und die Modernisierung der Infrastruktur (Strecken und Stationen) angestrebt werden. Zuständig hierfür ist allerdings größtenteils der Rhein-Main-Verkehrsverbund.

c. KBS 660 (RE 4 Mannheim/Karlsruhe – Worms- Mainz und RB 44 Mannheim – Ludwigshafen – Worms – Mainz)

Auch auf dieser Schienenstrecke überlagern sich Güterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr, letzterer untergliedert in den (schnelleren) RegionalExpress und die Regionalbahn.

Die zur KBS 471 getroffenen Aussagen zu Güter- und Fernverkehr gelten entsprechend.

Das Angebot im RegionalExpress-Verkehr besteht heute (Fahrplanjahr 2013) aus einem 2-Stunden-Takt der Linie RE 4 an den Wochentagen Montag bis Freitag zwischen Mainz- Worms-Ludwigshafen-Speyer-Karlsruhe, an den Wochenenden verkehren lediglich einzelne Zugpaare. Die zwischenzeitlich erfolgte wettbewerbliche Vergabe des sog. „Elektro-RE-Netzes“ sieht vor - sofern trassentechnisch möglich und in Abstimmung mit der DB Fernverkehr AG -, dieses Angebot ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 auf dem Streckenabschnitt Mainz-Ludwigshafen durch eine Überlagerung mit 2-stündlich verkehrenden RE-Zügen einer neu einzurichtenden Verbindung Mainz-Worms-Ludwigshafen-Mannheim zu einem an allen sieben Wochentagen ganztägigen 1-Stunden-Takt zu ergänzen.

Im Regionalbahn-Verkehr werden auf der Linie RB 44 derzeit alle Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Mainz und Mannheim an allen Tagen der Woche im 1-Stunden-Takt bedient. Montags bis Samstags (bis ca. 14:00 Uhr) wird dieses Angebot zu einem Halbstunden-Takt verdichtet.

Die drei Aufgabenträger des SPNV im Rhein-Neckar-Raum, das Land Baden-Württemberg, der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sowie die VRN GmbH bereiten derzeit die Ausschreibung der 2. Stufe der S-Bahn RheinNeckar vor, diese umfasst die Betriebsleistungen auf der Strecke Mainz - Mannheim. Wesentliches Ziel dieses Wettbewerbsverfahrens ist für die Aufgabenträger eine noch wirtschaftlichere Gestaltung des Betriebes.

In diesem Zusammenhang soll die Regionalbahnverbindung Mainz – Worms – Mannheim in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden bei gleichzeitiger Modernisierung aller Bahnhöfe, dem Bau neuer Haltepunkte in Dienheim (und Frankenthal Süd) sowie unter Beibehaltung der heutigen Anschlussystematik.

Mit der Betriebsaufnahme der S-Bahn im Dezember 2017 ist zudem die Einrichtung eines täglichen durchgängigen 30-Min-Taktes auf der Gesamtstrecke zwischen Mannheim und Mainz vorgesehen.

Im Vorgriff auf diese Angebotserweiterungen soll bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 einerseits die derzeit zwischen 21:52 Uhr und 23:25 Uhr bestehende Angebotslücke bei den Abfahrten der RB 44 in Mainz Hbf geschlossen werden und andererseits das Fahrtenangebot an Wochenenden um eine zusätzliche Fahrtmöglichkeit gegen 0:45 Uhr ab Worms nach Mainz ergänzt werden. Hierbei steht die Einrichtung der Spätverbindung von Worms nach Mainz allerdings unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.

#### d. KBS 661 (RE 13 Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden, RB 31 Mainz – Alzey und RB 47 Alzey - Kirchheimbolanden)

Auf der KBS 661 ergänzen sich stündlich verkehrende RegionalExpress-Züge der Linie RE 13 und ebenfalls stündliche Regionalbahnen (mit allen Unterwegshalten der Linie RB 31) zu einem Halbstunden-Takt. Dieses Angebot wird an allen Tagen der Woche bis ca. 20:00 Uhr vorgehalten, anschließend wird ein 1-Stunden-Takt im Regionalbahn-Verkehr angeboten.

Die RegionalExpress- und Regionalbahnleistungen auf der KBS 661 sind Bestandteil des Loses 2 des sog. „Dieselnetzes Südwest“. Die Betriebsaufnahme soll im Dezember 2014 erfolgen.

Wesentliche Bestandteile des Angebotskonzeptes sind

- eine Verbesserung der Anschlüsse in Mainz Hbf an die S-Bahn Rhein-Main,
- eine Stabilisierung des Fahrplans durch zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen (insb. Neubau eines Kreuzungsbahnhofs in Wörrstadt),
- die Durchbindung der RegionalExpress-Züge von bzw. nach Kirchheimbolanden sowie einzelne umsteigefreie Verbindungen zwischen Frankfurt und Alzey,
- der Bau neuer Haltepunkte in Nieder Olm Nord, Obersaulheim und Sulzheim.

#### e. KBS 662 (RB 35 Worms – Alzey – Bingen (Stadt))

Auch die stündlich zwischen Worms und Bingen (Stadt) verkehrenden Regionalbahnen der Linie RB 35 sowie die an Werktagen von Montag bis Freitag verkehrenden Verdicht-erzüge zwischen Monsheim und Worms sind Bestandteil des sog. „Dieselnetzes Südwest“ (Los 1, Betriebsaufnahme vorgesehen im Dezember 2015).

Aufgrund der erheblichen Infrastrukturbeschränkungen im gesamten Teilnetz Bingen/Worms und Kirchheimbolanden/Alzey/Mainz können Angebotsverbesserungen nur in beschränktem Umfang umgesetzt werden. Der Fokus liegt deswegen auf

- einer Verbesserung des Übereckanschlusses zwischen Bingen und Kirchheimbolanden,
- einer Stabilisierung der Anschlüsse in Alzey aus und in Richtung Mainz sowie
- einer Verbesserung des Angebotes in den Abendstunden

#### f. KBS 672 (RB 65 Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Kaiserslautern)

Die an allen Wochentagen stündlich zwischen Kaiserslautern und Bingen Hbf verkehrenden Regionalbahnen der Linie RB 65 waren Bestandteil des vom ZSPNV Süd europaweit ausgeschriebenen und an die DB Regio vergebenen sog. „Westpfalz-Netzes“. Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2008 wurden auf der Alsenzstrecke moderne Fahrzeuge mit erhöhtem Sitzkomfort und erweiterter Fahrrad-Kapazität zum Einsatz kommen. Das bisherige Angebot wurde durch einen beschleunigten Zug morgens von Kaiserslautern nach Bad Kreuznach sowie ein an Freitagen und Samstagen verkehrendes

Zugpaar in den späten Abendstunden ergänzt. Mit Betriebsaufnahme des sog. „Dieselnetzes Südwest“ (Los 2) im Dezember 2014 werden neue, umsteigefreie Verbindungen im Berufsverkehr zwischen Kaiserslautern und Mainz, bzw. ab Dezember 2016 eine zweistündlich verkehrende Regionalexpress-Linie zwischen Koblenz, Bingen und Kaiserslautern eingeführt. Diese überlagert dann den bisherigen 1-Stunden-Takt zwischen Bingen und Kaiserslautern.

#### g. KBS 672.1 (Langenlonsheim-Flughafen Hahn)

Die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn von Langenlonsheim über die Kreisstadt Simmern bis zum Terminal des Flughafens Hahn ist ein Projekt mit landespolitischer Bedeutung. Neben der besseren Erreichbarkeit des Flughafens steht als gleichwertiges Ziel dieser Infrastrukturmaßnahme die Verbesserung der Standortqualität der Hunsrückregion im Vordergrund. Im Bereich des RNN würden die Gebietskörperschaften im Guldenbachtal von einer Schienenanbindung an die Mittelzentren Bingen und Bad Kreuznach sowie die Oberzentren im Ballungsraum Rhein-Main (darunter die Landeshauptstadt Mainz) profitieren.

Um die Ertüchtigung der seit einigen Jahren nicht mehr regelmäßig befahrenen Strecke (der planmäßige Personenverkehr endete 1976 bzw. 1984) zu vollziehen, werden zwei Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Planfeststellungsabschnitt 1 betrifft den Streckenteil in den Verbandsgemeinden Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen und Simmern und damit, in Bezug auf die Gemeinden im Landkreis Bad Kreuznach, den Bereich des RNN. Hier sind die Vorarbeiten für das entsprechende Verfahren weit fortgeschritten. Im kommenden Jahr 2014 ist mit der Offenlage durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als Anhörsungsbehörde zu rechnen. Der Beginn der Ausbaumaßnahmen an der Hunsrückquerbahn soll bis zum Jahr 2016 erfolgen.

In Ergänzung der ursprünglichen Planung ist vorgesehen, im Bereich des RNN durch zusätzliche Halte die regionale Erschließungsfunktion zu verbessern. Damit würden, neben den geplanten Stationen im Rhein-Hunsrück-Kreis, zwischen Simmern und Langenlonsheim neben Stromberg weitere Gebietskörperschaften wieder an die Schiene angeschlossen werden.

Das derzeit angedachte Betriebsprogramm sieht im Bereich der Hunsrückquerbahn einen Stundentakt vor, die Reisezeiten sollen im Zielzustand zwischen Mainz und dem Flughafen Hahn etwa 90 Minuten betragen. Ob dieses Betriebsprogramm so umgesetzt werden kann, bedarf noch weiterer Untersuchungen. Entscheidend wird letztlich sein, ob nach der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel ausreichend Bundesmittel zur Verfügung stehen, um den Betrieb auf der Hunsrückquerbahn ohne Beeinträchtigung bestehender SPNV-Angebote finanzieren zu können<sup>5</sup> und ob die dann eingehenden Angebote zum Betrieb des SPNV die hierfür nötigen finanziellen Freiräume bieten.

---

<sup>5</sup> Vgl. Auszug aus dem diesbezüglichen Beschluss der Verbandsversammlung des ZSPNV RLP Süd am 19. Dezember 2005:

*Die Zweckverbandsversammlung geht davon aus, dass die erforderlichen Investitionsmittel und die Zuschüsse für den laufenden Betrieb der Hunsrückbahn nicht zu Lasten anderer Projekte gehen.*

Angesichts der hohen Kosten für den Ausbau und den Betrieb ist deshalb eine schrittweise Umsetzung der Maßnahme denkbar.

#### h. KBS 680 (RE 3 Frankfurt – Mainz – Bad Kreuznach – Saarbrücken und RB 33 Mainz – Bad Kreuznach – Türkismühle)

Auf der KBS 680 ergänzen sich stündlich verkehrende RegionalExpress-Züge zwischen Saarbrücken und Mainz bzw. Frankfurt am Main und ebenfalls stündlich verkehrende Regionalbahnen zwischen Türkismühle und Mainz (mit allen Unterwegshalten) zu einem Halbstunden-Takt. Dieses Angebot wird zwischen Mainz und Kirn an allen Tagen der Woche bis ca. 21:00 Uhr vorgehalten. Die Regionalbahn verkehrt an Wochenenden zwischen Kirn und Idar-Oberstein lediglich im 2-Stunden-Takt. Während nach 21:00 Uhr ab Idar-Oberstein keine Fahrtmöglichkeiten mehr in Richtung Mainz angeboten werden, gibt es ab Mainz noch weitere vier Fahrtmöglichkeiten in den Abendstunden in Richtung Bad Kreuznach (teilweise bis Idar-Oberstein).

Die RegionalExpress- und Regionalbahnleistungen auf der KBS 680 sind Bestandteil des Loses 2 des sog. „Dieselnetzes Südwest“ mit Betriebsaufnahme im Dezember 2014

Wesentliche Bestandteile der umzusetzenden Angebotskonzeption sind

- Ergänzung des Angebotes um zusätzliche Fahrten in den frühen Morgen- bzw. späten Abendstunden,
- eine zeitliche Ausdehnung des Angebotes auf alle sieben Wochentage,
- der Bau neuer Haltepunkte u. a. in Idar-Oberstein-Weierbach, Niederhausen, Bad Kreuznach (Rheingrafenstraße) und Bad Kreuznach (Planig)
- Einführung einer an allen sieben Wochentagen stündlich zwischen Kirn und Baumholder verkehrenden Regionalbahn (s. KBS 680.1)

Zur Verbesserung der Anbindung von Neubrücke wird der Streckenabschnitt Neubrücke – Türkismühle bis zur Betriebsaufnahme elektrifiziert werden und die stündlich verkehrende Regionalbahn Saarbrücken – Türkismühle wird von/bis Neubrücke verkehren.

#### i. KBS 680.1 (RB 34 Baumholder – Kirn)

Durch die beabsichtigte Reaktivierung der Schienenstrecke Baumholder-Heimbach soll nicht nur das Mittelzentrum Baumholder (ca. 4.500 Einwohner) wieder an das regionale Schienennetz angebunden werden, sondern auch die Attraktivität des SPNV an der Oberen Nahe in seiner Gesamtheit gesteigert werden.

Nach den derzeitigen Überlegungen soll das Regionalbahn-Angebot der Linie RB 33 durch eine stündlich an allen sieben Wochentagen zwischen Kirn und Baumholder verkehrende Regionalbahn der Linie RB 34 ergänzt werden. In Kirn würde dann der Anschluss an die RegionalExpress-Züge von bzw. nach Mainz/Frankfurt (Main) hergestellt werden.

### Ausweitung und Optimierung der Zugangsmöglichkeiten

Durch den Bau neuer SPNV-Haltepunkte in Niederhausen, Bad Kreuznach-Planig und Bad Kreuznach-Rheingrafenstraße im Landkreis Bad Kreuznach sollen die Zugangsmöglichkeiten zu den Angeboten des Rheinland-Pfalz-Taktes verbessert werden.

Zwischen Bad Sobernheim und Kirn soll das Angebot mit dem Ziel einer integrierten Gesamtkonzeption „Bus-Schiene“ überprüft werden. Gleiches gilt für eine eventuelle Reaktivierung des Schienenhaltepunktes Niederhausen.

### **Bus RegioLinien**

Sie bilden seit 1996 ein Netz von starken regionalen Buslinien, die in der Regel Montag-Freitag im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt verkehren. Im RNN werden sie von der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) betrieben. (Siehe auch Kapitel 4.5). Sie stehen in der Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd.

### **Übrige Buslinien**

Die übrigen Buslinien nach § 42 PBefG dienen der Erschließung und der Verbindung zwischen den Gemeinden und Gemeindeteilen. Im schwach besiedelten Gebieten sind sie hauptsächlich auf die Zeiten der Schülerbeförderung beschränkt. Zudem bestehen in mehreren Städten eigene Stadtverkehre (siehe Nahverkehrspläne der Städte).

Zwischen den Verkehrsunternehmen sind die Busverkehre wie folgt aufgeteilt (Kilometerleistung am Schultag, einschließlich der RegioLinien):

In den Landkreisen wird der Verkehr zu 80 % von der ORN GmbH betrieben. Die übrigen 20% sind fast ausschließlich Stadtverkehre.

Alle Linien sind im Einzelnen in Kapitel 9 beschrieben.

### **Flexible Bedienungsformen:**

In den untersuchten Landkreisen bestehen heute folgende Angebote an flexiblen Bedienungsformen.

Angebot	Bedienungsraum	Bedienungszeit	Ort der Abholung	Voranmeldezeit	Fahrschein
<b>Landkreis Birkenfeld</b>					
RUDI (Landkreis)	Orte um Birkenfeld nach Birkenfeld Thalweiherplatz	Mo.-Fr. 9.00-12.00 und 14.00-16.00 Uhr	nach Vereinbarung	60min	Komfortzuschlag
RUDI (Landkreis)	Orte um Rhaunen nach Rhaunen Markt	Mo.-Fr. 9.00-12.00 und 14.00-16.00 Uhr	nach Vereinbarung	60min	Komfortzuschlag (Koordination Taxi-Unternehmen)
ANDI (VG Herrstein) – Linie 393RT	Alle Gemeinden der Verbandsgemeinde	Mo.-Fr. 9.00-11.30, Di. und Do. auch nachmittags	In der Regel an Haltestellen		Komfortzuschlag

Angebot	Bedienungsraum	Bedienungszeit	Ort der Abholung	Voranmeldezeit	Fahrschein
	Fahrten zum Krankenhaus Idar-Oberstein	Mo.-Fr. 14.00-16.00 Uhr	In der Regel an Haltestellen		Komfortzuschlag
AST Idar-Oberstein	Zwischen allen Haltestellen des Stadtgebiets und drei Haltestellen des Stadtzentrums	Abendverkehr an allen Wochentagen (stündlich)	Haltestellen	30min	Komfortzuschlag
<b>Landkreis Bad Kreuznach</b>					
AST Stadt Bad Kreuznach Linie 209RT	Zwischen allen Haltestellen des Stadtgebiets und sechs Haltestellen des Stadtzentrums	Abendverkehr an allen Wochentagen (stündlich)	Haltestellen	30min	Komfortzuschlag (2.-€),
<b>Landkreis Mainz-Bingen</b>					
Ruftaxi Ingelheim	Vier Linien zwischen Bahnhof und - Stauferring - Großwinterheim - Sporkenheim - Frei-Weinheim	Abendverkehr an allen Wochentagen auf den Linien des – Stadtverkehrs (acht Fahrten am Abend)	Haltestellen/fester Fahrplan	30min	Komfortzuschlag in Höhe des Fahrpreises Preisstufe 21 (Stadtverkehr Ingelheim)
Rufbus Bingen	Sonntags im Sommer zum Binger Wald (Ausflugverkehr)	wenige Fahrten sonntags	Haltestellen/fester Fahrplan	Vorbestellung am Vortag 14.00 Uhr	kein Zuschlag

Tabelle 7: Angebot flexibler Bedienungsformen in den Landkreisen

## Fähren und Schiffsverkehr

Folgende Schiffsverkehr- und Fährenverkehre bestehen auf dem Rhein

### Rheinfähren rheinaufwärts

- Niederheimbach - Lorch
- Personenfähre Bingen Stadt - Rüdesheim
- Autofähre Bingen Hafen - Rüdesheim
- Oestrich-Winkel Mittelheim - Ingelheim am Rhein
- Budenheim - Walluf
- Wiesbaden Schierstein
- Nierstein - Kornsand
- Guntersblum - Kühkopf
- Guntersblum - Erfelden

### Rheinschiffahrt

- Mainz - Wiesbaden - Bingen - Bacharach - Boppard - Koblenz (KD Köln-Düsseldorfer)

- Rüdesheim - Bingen - Bacharach - Oberwesel - St. Goar (Bingen-Rüdesheimer)
- Bingen - Rüdesheim - Assmannshausen - Burg Rheinstein (Rössler-Linie)
- Ingelheim - Oestrich - Eltville - Heidenfahrt (Charterliner van de Lücht)

### 2.5.3 Tarifstruktur

Alle Verkehrsunternehmen müssen für Verkehre im RNN-Gebiet den RNN-Tarif anwenden und vertreiben. Dies gilt ebenso für ggf. relevante Übergangstarife.

Das Verbundgebiet des RNN ist in Waben unterteilt, die der Einteilung der Preisstufen dienen. Die Großwabe Mainz/Wiesbaden zählt dabei als 2 Waben (siehe Abbildung 27).

#### RMV / RNN - Übergangstarif

Seit August 2002 gilt in bestimmten Gebieten zwischen Rheinhessen-Nahe und Rhein-Main der RMV/RNN-Übergangstarif (siehe Abbildung 26).

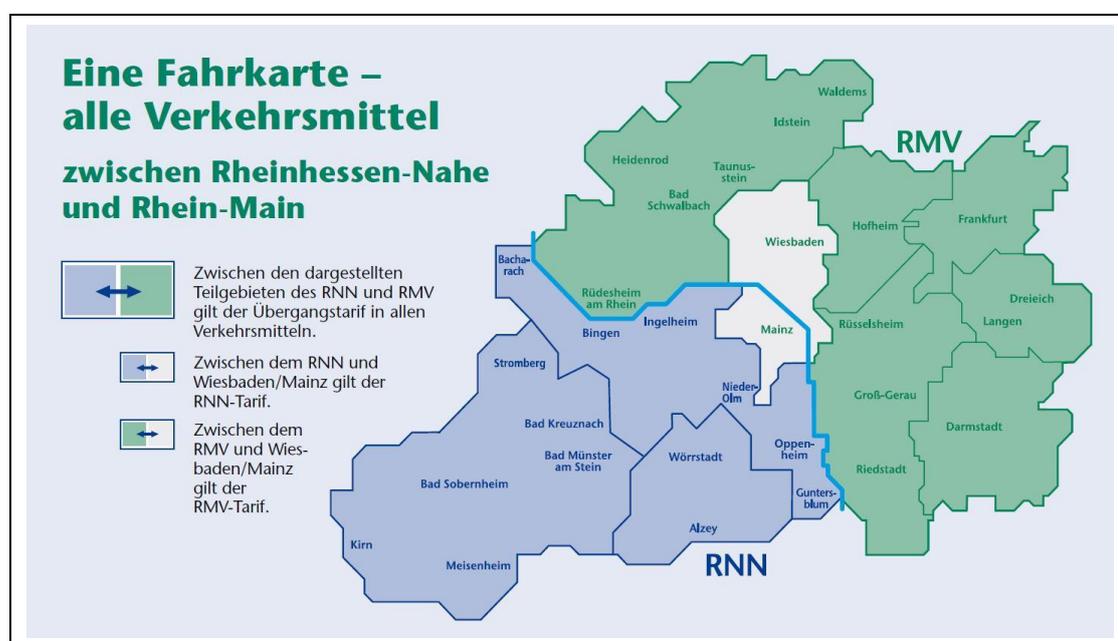


Abbildung 26: Übergangsbereich zum RMV

Für Fahrten zwischen dem RNN-Gebiet und den in Abbildung 26 grün markierten Gebiete des RMV kann der RMV/RNN-Übergangstarif genutzt werden. Für Fahrten von und nach Wiesbaden/Mainz (hellgrau markiert) wird je nach Zielrichtung der RMV-Tarif (Richtung Süd- und Mittelhessen) oder RNN-Tarif (Richtung Rheinhessen-Nahe) angewendet.

#### Übergangsbereich südliches Rheinhessen und Donnersberg

Seit Dezember 2007 besteht zwischen dem RNN-Kerngebiet und dem VRN-Gebiet im Landkreis Alzey-Worms und einem Teil des Donnersbergkreises ein Übergangsbereich

(siehe Abbildung 27). Einige VRN-Zeitkarten gelten ebenfalls im nördlichen Landkreis Alzey-Worms.

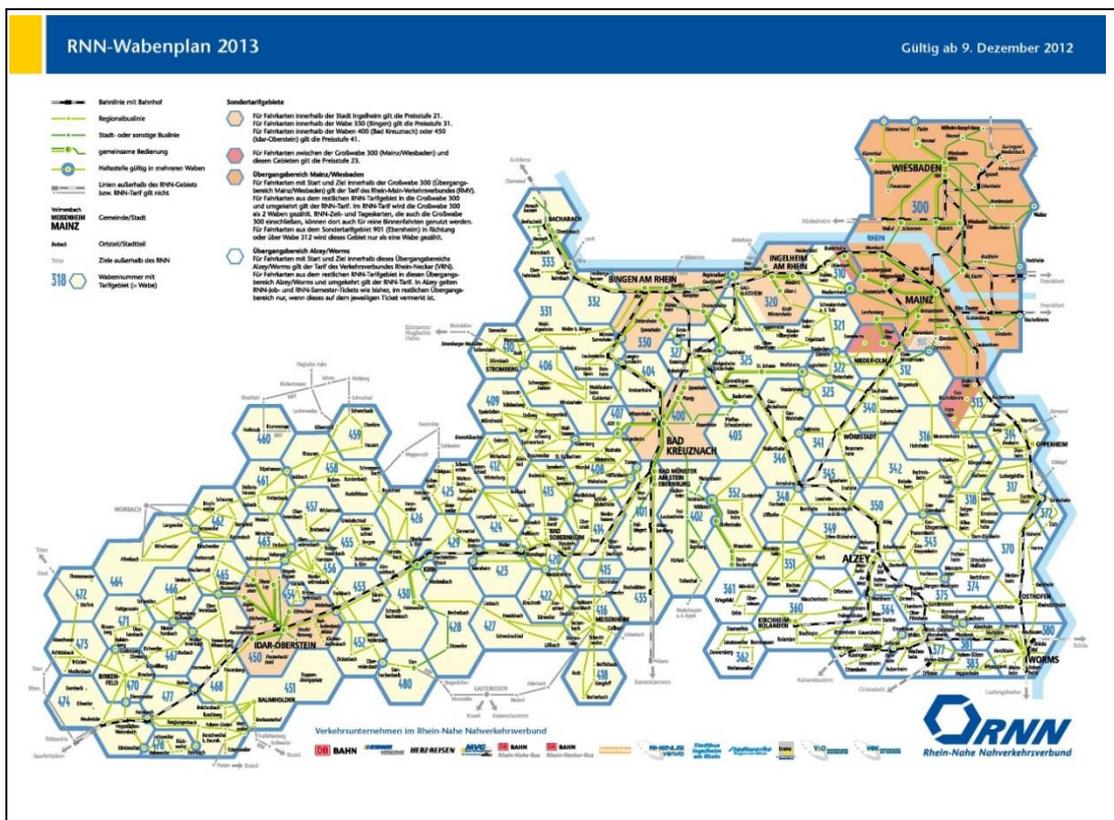


Abbildung 27: Wabenplan mit Übergangsbereich zum VRN

Der RNN strebt die Weiterentwicklung sachgerechter Übergangstarife an.

### Fahrscheinpalette

#### Einzel-, Tages- und Mehrfahrtenkarten

- Einzelfahrkarte
- Einzelfahrkarte BahnCard
- Single-Tageskarte für 1 Person
- Gruppen-Tageskarte für bis zu 5 Personen
- Mehrfahrtenkarte

#### Zeitkarten Jedermann

- Wochenkarte Jedermann
- Monatskarte Jedermann
- Jahreskarte Jedermann
- 9 Uhr-Monatskarte
- 9 Uhr-Abo extra

- Anschlussfahrkarte

#### Zeitkarten Ausbildung

- Wochenkarte Ausbildung
- Monatskarte Ausbildung
- Jahreskarte Ausbildung
- FRITZ

#### Sonstige Fahrkarten

- RNN-SemesterTicket
- RNN-Anschluss-SemesterTicket
- RNN-JobTicket
- RNN-KombiTicket
- RNN-Neubürger-Ticket
- 1.Klasse-Zuschlag
- Rheinland-Pfalz-Ticket
- Fahrradmitnahme

#### **Vertrieb**

An folgenden Orten können Fahrscheine erworben werden:

Im Fahrzeug: Alle Einzel-, Wochen- und Monatskarten können in den Regionalbussen und den meisten Stadtverkehren erworben werden. In den Fahrzeugen werden im Stadtverkehr Bingen keine Wochen- und Monatskarten und in Mainz/Wiesbaden keine Mehrfahrtenkarten und Wochen-/Monatskarten ausgegeben, da dort die Möglichkeiten, Fahrscheine an Automaten oder Verkaufsstellen zu erwerben, ausreichen.

In Kundenbüros, an Schaltern und an Automaten: Dort können jeweils die meisten Fahrscheinarten erworben werden, kleine Unterschiede bestehen bei den Stadtverkehren.

## 3 Anforderungsprofil

### 3.1 Grundlagen

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

Die Kriterien und die Mindeststandards wurden im Wesentlichen aus dem 2008 beschlossenen Nahverkehrsplan des RNN übernommen. Diese wurden im begleitenden Arbeitskreis erneut diskutiert und modifiziert. Ziel ist die Entwicklung einer Rahmenkonzeption zur Bedienungs- und zur Beförderungsqualität.

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

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

- dem Netz des ÖPNV
- den Verknüpfungspunkten
- den Schnittstellen zum motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr
- der Bedienungshäufigkeit, Taktichte und Anschlussbeziehungen
- Maßnahmen alternativer Verkehrsbedienung
- Tarifgestaltung
- Vertriebssystemen
- der baulichen Gestaltung und Ausstattung
- Beschleunigungsmaßnahmen
- Fahrzeugstandards
- den Belangen von behinderten und alten Menschen, von Kindern, Familien mit Kindern und Frauen.

Darüber hinaus wird im PBefG gefordert, dass eine vollständige Barrierefreiheit bis 2022 erreicht ist für sensorisch eingeschränkte und mobilitätseingeschränkte Personen. Ausnahmen müssen benannt und begründet werden. Die letztendliche planerische Ausgestaltung dieser Barrierefreiheit kann im Zuge der nächsten Fortschreibung des NVP vollendet werden. In dieser Fortschreibung sind dazu bereits weitreichende Ansätze gegeben.

Auf dieser Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen und um andererseits das bestehende Angebot konkret untersuchen zu können und Maßnahmen abzuleiten. Daher können die Merkmale in zwei Gruppen eingeteilt werden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind (s. Tabelle 8):

- Für einen Teil der Merkmale werden auf Basis der vorgegebenen Standards Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen definiert. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie z.B. Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten.
- Andere Merkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung lassen sich sinnvoll nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert.

Kategorie	Merkmal	Definition von Standards und Schwachstellenanalyse	Definition von Standards für die weitere ÖV-Entwicklung
Verkehrser-schließung	Erschließung - Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	X	
	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	X	
Angebotsqualität	Bedienungshäufigkeit	X	
	Umsteigehäufigkeit		X
	Verknüpfungspunkte		X
Bedienungs-qualität	Barrierefreiheit		X
	Fahrzeugausstattung		X
	Haltestellenausstattung		X
	Service, Personal, Sicherheit, Sauberkeit		X
	Fahrgastinformation		X
	ÖPNV-relevantes Straßennetz		X
	Tariftreue		X

Tabelle 8: Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP

Im Folgenden werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, sowie werden Kriterien für die qualitativen Merkmale benannt.

## 3.2 Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse

### 3.2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (z.B. Steigungen, umwegige Fußwegführung). Dies wird in der Schwachstellenanalyse ggf. im Einzelfall berücksichtigt (z.B. Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Alle Siedlungen mit mehr als 50 Einwohnern sollen erschlossen werden, jedoch muss im Einzelfall entschieden werden, ob dies bei sehr kleinen Siedlungen mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Zudem sollen noch kleinere Siedlungen erschlossen werden, wenn dies die Schülerbeförderung erfordert.

#### Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle

Siedlungsfläche	Bahn	Bus
Zentrum*	1000m	300-400m
Gemeinde	1000m	600m

\* Stadtgebiete Ingelheim am Rhein, Bingen am Rhein, Bad Kreuznach und Idar-Oberstein (Kernstadt)

Bearündete Ausnahmen sind zulässig.

Die Werte basieren auf den Angaben des 2008 beschlossenen Nahverkehrsplans des RNN sowie Erfahrungswerten und Anforderungen in vergleichbaren Räumen.

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen. Zu welchen Zeiten die jeweiligen Siedlungsräume durch den ÖPNV zu erschließen sind, ist abhängig von der jeweiligen Raumstruktur und den ÖPNV-Potenzialen.

### 3.2.2 Erreichbarkeit des Mittelzentrums

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Beförderungszeiten definiert, innerhalb derer für Fahrgäste von ihrem Wohnort aus mit dem ÖPNV das nächste Mittelzentrum zu erreichen sein soll:

**Maximale Beförderungszeit zum Erreichen des nächsten Mittelzentrums:  
60 Minuten**

Begründete Ausnahmen sind zulässig (z.B. bei flexibler Bedienung).

### 3.2.3 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Bedienungsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der ÖPNV-Nutzer hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

**Ausbildung:** Wege von und zur Schule oder zum Ausbildungsort

**Beruf:** Wege von und zur Arbeitsstelle

**Versorgung:** Wege zu Einkaufszwecken, Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches

**Freizeit:** Wege zu Freizeitaktivitäten

Der ÖPNV kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (vor allem im Schülerverkehr), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr.

Tabelle 9 zeigt die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Bedienungsqualitäten auf den einzelnen Kategorien, die im Kapitel 2.2.2 definiert wurden. Während der Schülerverkehr in allen Kategorien eine hohe Nachfrage aufweist, trifft dies im Berufsverkehr bei Verflechtungen nicht mehr zu. Hier genügt als Mindestanforderung eine Grundversorgung.

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

XX: hohe Nachfrage

X: Grundnachfrage

(X): eingeschränkte Nachfrage

Tabelle 9: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten im Gebiet des RNN nach Verkehrszwecken

Für den Versorgungsverkehr genügt auf Achsen bereits ein Grundangebot, auf Verflechtungen ist eine eingeschränkte Bedienung ausreichend, d.h. nur dort, wo es durch

die Nachfrage gerechtfertigt ist, sollen Fahrten stattfinden. Für den Freizeitverkehr (vor allem am Wochenende und abends) kann eine komfortable Bedienung auf Verflechtungen wegen der dispersen Nachfrage nicht mehr durchgeführt werden. Auf Verbindungen ist nur noch eine eingeschränkte Bedienung auf einzelnen Relationen möglich.

Um für die einzelnen Bedienungskategorien Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten abzuleiten, wird in der folgenden Tabelle 10 dargestellt, wann üblicherweise eine Verkehrsnachfrage für die unterschiedlichen Aktivitäten auftritt.

Für den Berufsverkehr sind Hinfahrten zur Arbeitsstelle in hoher Dichte zwischen 6.30 und 8.30 Uhr notwendig, in geringerem Umfang auch bereits vor 6.30 Uhr. Rückfahrten im Berufsverkehr finden schwerpunktmäßig erst nach 16.00 Uhr statt, zum Teil besteht im Berufsverkehr auch um die Mittagszeit eine Verkehrsnachfrage, insbesondere für Teilzeitkräfte. Am Samstag beschränkt sich der Berufsverkehr im Wesentlichen auf Beschäftigte im Handels- und Dienstleistungssektor.

Der Schülerverkehr hat seine Hauptverkehrszeit für die Beförderung zur Schule morgens zwischen 6.30 und 8.00 Uhr. Für die Rückfahrten haben sich aufgrund des Nachmittagsunterrichts die Schwerpunktezeiten entzerrt. Allerdings bedeutet das auch, dass zu unterschiedlichen Stunden Rückfahrten angeboten werden müssen.

Der Versorgungsverkehr findet üblicherweise in den Bedienungslücken des Berufs- und Ausbildungsverkehrs in den Vormittags- und Nachmittagsstunden statt (entsprechend der Öffnungszeiten von Geschäften, Behörden usw.). Hier ist das besondere Augenmerk auf die Belange von Personen zu legen, die sich mit der Versorgung von Haushalt und Familie beschäftigen, eventuell verbunden mit einer zusätzlichen Berufstätigkeit, und die daher ein besonders hohes Mobilitätsbedürfnis aufweisen. Versorgungswege können häufig erst nach Schulbeginn und der Öffnung von Kindergärten beginnen und müssen bereits vor Schulschluss wieder beendet sein. Die gleiche Anforderung wird von älteren Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit gestellt, um vormittags das nächste Zentrum für Besorgungen oder Arztbesuche aufzusuchen. Daher kann der Versorgungsverkehr nicht befriedigend im Rahmen des Angebots für den Schul- und Berufsverkehr durchgeführt werden. Ihn auf jeder Relation zu ermöglichen ist jedoch sehr kostenintensiv. An Samstagen hat der Einkaufsverkehr während der Ladenöffnungszeiten generell eine besonders große Bedeutung. Zur Problematik der Versorgung in der Region sei auch auf Kapitel 3.6 verwiesen.

Die Verkehrsnachfragezeiten im Freizeitverkehr sind so vielschichtig wie die Freizeitaktivitäten selbst. Dennoch ist es möglich, gezielte Fahrten in diesem Bereich anzubieten. Die meisten Freizeitaktivitäten finden nachmittags und abends sowie am Wochenende statt. Zu diesen Zeiten sollen Angebote bereitgestellt werden. Insbesondere der Besuch von Abendveranstaltungen soll ermöglicht werden. Hierzu sind Hinfahrten mit Ankunftszeiten vor 20.00 Uhr und Rückfahrten mit Abfahrtszeiten nach ca. 21.00 Uhr vorzusehen. Am Wochenende besteht ganztags eine Verkehrsnachfrage im Freizeitverkehr. Dies ist in der Regel jedoch nur auf den Achsen und Verbindungen möglich, da die Nachfrage auf den Verflechtungen zu gering ist. Gegebenenfalls ist für den Freizeitverkehr das Angebot alternativer Bedienungsweisen möglich.

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

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

X: Nachfrage vorhanden  
(X): Nachfrage teilweise vorhanden

Tabelle 10: Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

Die Verknüpfung von Tabelle 9 und Tabelle 10 zeigt, wann auf den verschiedenen Bedienungskategorien Fahrten angeboten werden sollen (Tabelle 11).

Auf der Achse soll montags bis sonntags eine mehrfache Bedienung stattfinden, hier ist eine Vertaktung und Einpassung in den Rheinland-Pfalz-Takt anzustreben auch im Hinblick auf das veränderte Angebot 2015. Auch abends und an Wochenenden sollen auf den Achsen Fahrten angeboten werden. Auf den Verbindungen soll ebenfalls eine mehrfache Bedienung vorhanden sein, allerdings können vereinzelte Bedienungslücken in den Nebenverkehrszeiten sowie abends und am Wochenende auftreten. Bei den Verflechtungen konzentriert sich die Bedienung auf die Hauptverkehrszeiten.

Die Anforderungen wurden in enger Anlehnung an das Anforderungsprofil für die Bedienungshäufigkeiten des Nahverkehrsplans 2008 festgelegt. Geltung hat die Anforderungen aus Tabelle 11 für die Landkreise Bad Kreuznach und Birkenfeld.

Montag bis Freitag (Schultag)												
Zeit	vor 6.30		6.30 bis 8.30		8.30 bis 12.00		12.00 bis 14.00		14.00 bis 16.00		16.00 bis 19.00	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungskategorie												
Achse	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Verbindungen	(X)		XX		X	X	X	XX	X	X	(X)	XX
Verflechtungen	(X)		X		(X)	(X)	(X)	X	(X)	(X)		(X)
Montag bis Freitag					Samstag					Sonntag		
Zeit	19.00 bis 21.00		nach 21.00		vor 9.00		9.00 bis 14.00		nach 14.00			
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungskategorie												
Achse	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Verbindungen	(X)	X		(X)	(X)		X	X	(X)	(X)	(X)	(X)
Verflechtungen		(X)			(X)		(X)	(X)		(X)		
XX: mehrfache Bedienung (jeweils mehrere Fahrten bzw. Taktverkehr) X: Grundversorgung (mindestens eine Fahrt) (X): eingeschränkte Bedienung (Fahrten nur bei hinreichender Nachfrage)												

Tabelle 11: Zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots in den Landkreisen Bad Kreuznach und Birkenfeld

Für den Landkreis Mainz-Bingen wurde ein erweitertes Profil zur Bedienung aufgestellt. Dieses liegt in der, im Vergleich mit den anderen Landkreisen, abweichenden Struktur des Landkreises begründet. So ist in diesem die Dichte der Einwohner wesentlich höher und es existieren mehrere Zentren, welche eine starke Vernetzung untereinander aufweisen (siehe Kapitel 2.1.1 und Kapitel 2.2.2). Zudem besteht eine starke Ausrichtung auf die großen Städte außerhalb des Landkreises, insbesondere auf die Landeshauptstadt Mainz. Zur eingehendere Analyse wurden die Anforderungen auf den Verflechtungen für diesen Landkreis wie folgt erhöht:

- Verflechtung I: Ausdehnung auf mehrfache Bedienung beziehungsweise Grundversorgung statt eingeschränkter Bedienung in Lastrichtung
- Verflechtung II: Entspricht Fahrtenangebot auf Verflechtung in den übrigen Landkreisen

Die Definition der Unterscheidung Verflechtung I und Verflechtung II ist Kapitel 2.2.2 zu entnehmen. Tabelle 12 fasst die Anforderungen zur Bedienung für den Landkreis Mainz-Bingen zusammen.

Montag bis Freitag (Schul- und Ferientage)												
Zeit	vor 6.30		6.30 bis 8.30		8.30 bis 12.00		12.00 bis 14.00		14.00 bis 16.00		16.00 bis 19.00	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungskategorie												
Achse	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Verbindungen	(X)		XX		X	X	X	XX	X	X	(X)	XX
Verflechtungen I	X		X		X	X	(X)	X	(X)	X		XX
Verflechtungen II	(X)		X		(X)	(X)	(X)	S:X F:(X)	(X)	(X)		(X)
Montag bis Freitag					Samstag					Sonntag		
Zeit	19.00 bis 21.00		nach 21.00		vor 9.00		9.00 bis 14.00		nach 14.00			
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungskategorie												
Achse	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Verbindungen	(X)	X		(X)	(X)		X	X	(X)	(X)	(X)	(X)
Verflechtungen I		X			(X)		X	X		(X)		
Verflechtungen II		(X)			(X)		(X)	(X)		(X)		
XX: mehrfache Bedienung (jeweils mehrere Fahrten bzw. Taktverkehr) X: Grundversorgung (mindestens eine Fahrt) (X): eingeschränkte Bedienung (Fahrten nur bei hinreichender Nachfrage) S: Schultag, F: Ferientag												

Tabelle 12: Zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots im Landkreis Mainz-Bingen

### Bedeutung für die Schwachstellenanalyse

Da viele Verkehrsrelationen von mehreren Linien bedient werden, soll die Bewertung des ÖPNV-Angebots nicht allein aus einer Betrachtung von Strecken und Linien erfolgen, sondern anhand der kategorisierten Quell-Ziel-Relationen, die die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsraum repräsentieren. Die Bedienungshäufigkeit wird auf die in den Tabelle 11 und 12 definierten Mindestanforderungen hin überprüft. Wenn aufgrund der örtlichen Nachfragestruktur das Angebot über diesen Mindestanforderungen liegt, so bleibt dies von der Analyse unberührt.

Bei erkennbaren Mängeln wird im Rahmen der Maßnahmendefinition im Einzelfall geprüft, ob eine Bedienung mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist.

### 3.2.4 Umsteigehäufigkeit

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist z.B. immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen. Daher wird festgelegt:

**Auf allen kategorisierten Relationen soll maximal ein Umsteigevorgang notwendig sein**

Begründete Ausnahmen sind zulässig (z.B. bei flexibler Bedienung).

### 3.2.5 Verknüpfungspunkte

#### Zwischen ÖPNV-Linien

Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen untereinander zeitlich gut verknüpft sein. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen zur Schiene sowie zu den RegioLinien. Bei der Verwirklichung integraler Taktfahrpläne wie dem Rheinland-Pfalz-Takt, bestehen an definierten Knotenpunkten kurze Umsteigezeiten.

Es werden Verknüpfungspunkte festgelegt, an denen die Fahrpläne und Taktfolgen der zu verknüpfenden Verkehrsmittel so aufeinander abgestimmt sind, dass in der Regel ein Anschluss innerhalb einer Übergangszeit von maximal 10 Minuten gewährleistet ist. Dabei sollen sich die Fahrpläne an den nachfragestärksten Relationen und den Zeiten der Hauptlastrichtung ausrichten. Durch entsprechende Kommunikationsmittel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV und SPNV ist das Umsteigen auch bei Verspätungen des SPNV zu gewährleisten.

#### Zwischen IV und ÖPNV (P+R / B+R)

Zur Sicherung des Übergangs zwischen dem MIV und dem ÖPNV sollen an wichtigen Haltepunkten der Schiene P+R-Anlagen errichtet werden. B+R-Anlagen sind an allen Schienenhaltepunkten sowie möglichst an Busverknüpfungspunkten mit größerem Verkehrsaufkommen einzurichten.

## 3.3 Qualitätsstandards für die weitere Entwicklung

### 3.3.1 Haltestellenausstattung

Als Visitenkarte des ÖPNV sollten Haltestellen funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen.

Die Klassifizierung unterscheidet zwei Kategorien für Bahnhofhaltepunkte/Bahnhöfe,

- Regionalbahn-/S-Bahnhaltepunkt und
- RE-Haltepunkt

und drei Kategorien für Haltestellen des Busverkehrs,

- Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion
- Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion und
- Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen (Bus-Bus).

In Tabelle 13 sind die Ausstattungsmerkmale aufgelistet, wie sie auch im vorherigen 2008 beschlossenen Nahverkehrsplan des RNN gefordert waren und im Detail ergänzt. Grundsätzlich ist jedoch zu unterscheiden, welche Ausstattungsmerkmale die Verkehrsunternehmen beizutragen haben (in jedem Fall Haltestellenmast und Aushangfahrplan) und welche Merkmale durch die jeweilige Kommune erstellt werden müssen. Im Wesentlichen ist die übrige Ausstattung kommunale Angelegenheit, kann jedoch vertraglich geregelt auch vom Verkehrsunternehmen übernommen werden (z.B. Wartehäuschen).

Für jeden Bahnhof soll eine Bushaltestelle als Haltestelle für Schienenersatzverkehre ausgewiesen werden. Der Busersatzverkehr soll an dieser Haltestelle an einer (Busbahnhof) bzw. zwei (Richtungshaltestellen) Haltepositionen durchgeführt werden. Diese Bushaltestellenposition(en) sind mit dem SEV-Emblem zu kennzeichnen und am Bahnhof soll ein Plan dem Fahrgast den Fußweg zu diesen Haltestellen zeigen.

Haltestellenbezeichnung	Bahn		Bus		
	Regionalbahn / S-Bahnhalt	RE-Halt	Haltestelle ohne Aufenthalt-funktion	Haltestelle mit Aufenthalt-funktion	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen
<b>Merkmal</b>					
<b>Aufenthalt</b>					
Mülleimer, Ascher	X	X		X	X
Sitzgelegenheit	X	X	E	X	X
Witterungsgeschützte Wartegelegenheit	X	X	E	E	X
Geschlossener Warteraum	E	X			
<b>Informationen</b>					
Haltestellenschild (reflektierend)	X	X	X	X	X
Beschilderung der Haltestellen im Ort	X	X			E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Aushang, etc,	X	X			
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	X	X			
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)					X
Lautsprecheransagen	X	X			
Uhr	X	X			X
Fahrpläne an-/ abfahrender Züge / Busse	X	X	X	X	X
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	E	X	X
Tarifinformationen	X	X		X	X
Umgebungsplan / Ortsplan	X	X	E	E	X
Informationen über Veranstaltungen /Touristik	X	X			E
<b>Sicherheit</b>					
Beleuchtung	X	X	E	X	X
Notrufmöglichkeit über Telefonzelle / Notrufsäule	X	X			X
Videoüberwachung	E	E			
Bahnsteig- und Bordsteinhöhe (cm)	55/76	55			18***
<b>Service</b>					
Telefonzellen / -hauben	X	X			X
Briefkasten	E	X			E
Toiletten (behindertengerecht)	E	X			E
Wickelraum		E			
Gepäckschließfächer		X			
<b>Fahrscheinverkauf</b>					
Fahrscheinverkauf am Schalter	E	X			
Fahrausweisautomat	X	X			E
<b>Verknüpfung</b>					
Abstellanlage Pkw (Park+Ride)*	X	X			E
Abstellanlage Fahrräder (Bike+Ride)**	X	X			E
Abschließbare Fahrradboxen	E	E			
<b>Versorgung</b>					
Getränkeautomat / Süßwaren		E			E
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)		X			

X: Bestandteil des Standards, E = im Einzelfall zu prüfen, 55 = mindestens 55 cm

\* bei P+R-Anlagen ist das Angebot nach Bedarf und verfügbarer Fläche auszurichten

\*\* B+R-Anlagen sind überdacht, beleuchtet und mit Bügelausführung herzustellen

\*\*\* bei Erfordernis ist eine niedrigere Bordsteinhöhe möglich

Es ist auf eine behindertengerechte baulich Gestaltung zu achten (taktiler Leitstreifen), eine barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten und das Umfeld der Haltestelle ist in die Gestaltung mit einzubeziehen.

Tabelle 13: Ausstattungsstandards für Haltestellen

### 3.3.2 Barrierefreiheit

Das PBefG sieht folgendes vor:

- (PBefG §8 Abs.3 Satz 3): Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.
- (Satz 4): Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Grundsätzlich kann diese Vorgabe vom Land eingeschränkt werden, §62 Abs 2 besagt: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Da derzeit aber keine Ausnahmeregelungen des Landes Rheinland-Pfalz bestehen, ist die Barrierefreiheit gemäß §8 zu definieren.

Um den Interessen von teilweise oder ständig mobilitätseingeschränkten oder sensorisch eingeschränkten Menschen gerecht zu werden, sind stark frequentierte Haltestellen und andere, vom Aufgabenträger in Abstimmung mit den Behindertenverbänden festgelegte Haltestellen barrierefrei auszubauen. An Bahnhöfen sind ein barrierefreier Zugang zu allen Gleisen und entsprechende Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen zu gewährleisten. Eine Definition auch für weniger frequentierte Haltestellen kann auf die nächste Fortschreibung des NVP vertagt werden, da diese deutlich vor 2022 erstellt werden soll.

#### **Verkehrsräume:**

- Belebtes Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen, gute Erreichbarkeit, ggf. durch Querungshilfen
- Berücksichtigung der Belange von gehörlosen Personen (Anzeigetafeln, elektronische Informationen, dynamische Fahrgastinformationen an wichtigen Umsteigehaltestellen)
- Zur Berücksichtigung der Belange Sehbehinderter wird angestrebt, an zentralen Haltestellen akustische Fahrgastinformation anzubieten (gegebenenfalls durch das Fahrpersonal)
- Erreichbarkeit für Rollstuhlfahrer, Übersichtlichkeit, Beleuchtung, kurze Umsteigewege, barrierefreie Rampen oder Aufzüge
- Ausreichend große Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte

#### **Verkehrsanlagen:**

- Haltestellen: Orientierungsplan, Informationsplan, Fahrscheinautomat in 85 cm Greifhöhe, dynamische Fahrgastinformationen an wichtigen Umsteigehaltestellen

- ▶ Bahnsteige mit niveaugleichen Plattenbeläge, Plattenbelagswechsel zum Beispiel vor Treppen und am Fahrbahnrand, taktile Leitstreifen

**Bedienung** (siehe auch Bedienungshäufigkeit, Kapitel 3.2.3):

- ▶ Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktur mit ÖPNV: z.B. Krankenhäuser, Alteneinrichtungen, Einkaufszentren
- ▶ Bedienung auch außerhalb der HVZ, ggf. flexible Bedienformen
- ▶ Berücksichtigung längerer Umsteigezeiten von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen

### **Personal**

- ▶ Durch regelmäßige Schulung des Personals im Verhalten gegenüber mobilitätsbehinderten Personen soll für eine notwendige Sensibilisierung des Fahrpersonals gesorgt werden (Beispielsweise Information sehbehinderter Fahrgäste an Haltestellen).

### **Fahrzeuge**

- ▶ Hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge gelten die in Kapitel 3.3.3 festgelegten Standards. Grundsätzlich ist der Einsatz niederfluriger Fahrzeuge vorzusehen.
- ▶ Ausnahmen können bestehen, wenn die finanziellen Möglichkeiten des Landkreises es nicht erlauben, das Angebot mitzufinanzieren und eigenwirtschaftliche Angebote keine vollständige Niederflurigkeit ermöglichen. Die Barrierefreiheit ist dann dahingehend zu gewährleisten, dass bei vorheriger Anmeldung (ca. 2 Stunden vorher) durch den mobilitätseingeschränkten Fahrgast, die Möglichkeit gegeben ist, bedarfsgerecht ein entsprechendes Angebot bereitzustellen. Möglichkeiten hierfür bestehen im Einsatz einzelner Fahrzeuge mit Hublift, ein entsprechendes flexibles Klein-Fahrzeug des Verkehrsunternehmens oder eine flexible Bedienung mit entsprechend ausgestatteten Anruftaxis ermöglicht wird.

### **3.3.3 Fahrzeuge**

Fahrzeuge sollten grundsätzlich sauber und bequem sein. Darüber hinaus soll folgende Mindestausstattung gewährleistet sein:

- ▶ Fahrzeuge müssen die gesetzlichen Anforderungen an Barrierefreiheit, wie in Kapitel 3.3.2 beschrieben, erfüllen.
- ▶ Fahrgastinformation
  - ▶ Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen vorne und seitlich, sowie im Fahrzeug)
  - ▶ Informationstafeln im Wagen (Netzplan, Linienverlauf, Tarifinformation)
  - ▶ Haltestellenansage, Haltestellenanzeige bei neuen Fahrzeugen

- Einstiegs- und Innenraumkomfort
  - möglichst niveaugleiche Einstiege, mind. eine doppelbreite Tür ohne Mittelpfosten
  - Mehrzweckflächen (Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten)
  - Haltewunschtaaste muss für mobilitätseingeschränkte Personen aus der Sitzposition erreichbar sein
  - Gefahrenstellen sind durch starke optische Kontraste hervorzuheben
- Gewährleistung des Ein- und Ausstiegs mobilitätseingeschränkter Personen (insbesondere Rollstuhlfahrer), möglichst durch Niederflurfahrzeuge. Einstiegshilfen, Mehrzweckflächen, „Rollstuhlkennzeichnung“ im Fahrplan, Haltegriffe, Rufkontakt zum Fahrpersonal (Stadtverkehr und Grundnetz)
- Betreiber des ÖPNV / SPNV im Verbundgebiet des RNN müssen ausgerüstet und in der Lage sein, Echtzeitdaten zu verarbeiten. Sie sind verpflichtet, die landesweit zuständige Datendrehscheibe des VRN kostenfrei mit Echtzeitdaten zu beliefern und Daten von dort abzunehmen.
- Optionale Zusatzausstattung: Klimaanlage

### 3.3.4 Fahrgastinformation

Zusätzlich zu den im Rahmen der Haltestellen- und Fahrzeugausstattung sowie der Anforderungen an die Barrierefreiheit genannten Kriterien, muss die Fahrgastinformation wie folgt gestaltet sein:

- Einfach, verständlich, begreifbar
- Einheitliches Layout im Verbundgebiet - die RNN-Zugehörigkeit muss aus dem Layout einfach und klar zu erkennen sein
- Fahrpläne für gesamtes Verbundgebiet
- Servicefreundliches ÖPNV-Personal
- Alle Anforderungen sollen bei Neuanschaffungen nach und nach vor allem im Grundnetz eingeführt werden

Zusammenfassend soll die Fahrgastinformation folgendes beinhalten:

- Fahrplan- und Tarifinformationen
- Durchsagen
- Verlässliche Anzeige und Ansage von Haltestellennamen in Bussen und Bahnen
- Fahrzeugbezeichnung (Verbundlogo, Zielanzeige, etc.)
- Haltestellenbezeichnung und –aushänge (siehe auch Haltestellenausstattung, Kapitel 3.3.1)

- Internetauftritt (Fahrplan- Tarifinformationen, Informationen zu aktuellen Änderungen, Downloadbereich mit Fahrplänen und Wabenplänen, Nutzungsbedingungen)
- Fahrplan-App für Smartphones mit Verbund-Informationen in Sondersituationen
- Marketing (attraktive Ticketangebote, einheitlicher Verbundauftritt bei Informationsmaterial, Werbeveranstaltungen – „Events“ etc.)
- Klare Linienführungen mit, wenn möglich, weitestgehend gleichem Linienweg
- Fahrplan übersichtlich und leicht merkbar
- Wenn möglich, Vertaktung des Angebots
- Die Fahrpläne sollen alle angebotenen Fahrten enthalten.
- Einrichtung eines Kundenbüros / einer Servicestelle vor Ort

### 3.3.5 ÖPNV-relevantes Straßennetz

Die Gestaltung des öffentlichen Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Dazu wird folgendes festgelegt:

- Vermeidung negativer Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den ÖPNV:
- In Tempo 30-Zonen soll die Bustrasse vorfahrtberechtigt sein
- Einbauten (Aufpflasterungen etc.) sollen busverträglich sein
- Für den MIV gesperrte Gebiete sollten, wenn möglich Durchfahrmöglichkeiten für den Bus bieten
- Bei Planungen sollen Verkehrsunternehmen beteiligt werden
- Der ÖPNV soll möglichst bevorrechtigt werden zur Vermeidung negativer Auswirkungen bei Staus

Grundsätzlich sollten Auswirkungen von Staus auf den ÖPNV, sowie Sicherheitsmängel an Haltestellen und Behinderungen durch mangelnde Aufstellflächen z.B. an Schulen verhindert werden.

### 3.3.6 Service, Personal, Sicherheit und Sauberkeit

#### Service-Qualität

Um eine fahrgastfreundliche Servicequalität sicherzustellen werden folgende Punkte als Standards festgelegt:

- Ausreichende Fahrscheinverkaufsstellen oder Kundenzentren
- Unternehmensübergreifende Fahrscheine aller Art
- Information aus einer Hand

- Beratung
- Informationsmaterial und Verkauf von Fahrplänen
- gegebenenfalls Fahrradverleih
- gegebenenfalls Taxi-Ruf
- gegebenenfalls Koppelung an Reisebüros oder Einzelhandel
- Informationen und Kommunikation über Telefon, Fax, Internet und E-Mail

### **Personal**

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahrpersonal ist sicherzustellen durch

- Schulungen hinsichtlich Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und, Tarifkenntnisse)
- Schulung im Verhalten gegenüber Schul- und Kindergartenkindern
- Beherrschung der deutschen Sprache durch das Fahrpersonal

### **Sicherheit**

Die tatsächliche und subjektive Sicherheit soll gestärkt werden (Übersichtliche Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung, Notrufmöglichkeiten, Videoüberwachung, Personalpräsenz)

Die Sicherheit junger Fahrgäste soll gefördert werden (z.B. durch Informationsveranstaltungen an Schulen, Kindergärten)

### **Sauberkeit**

Um eine weitest mögliche Sauberkeit der Fahrzeuge zu erreichen wird gefordert:

- Regelmäßige Reinigung, im Bedarfsfall auch zusätzlich kurzfristig
- Anstrengungen zur Vermeidung von Verunreinigung und Beschädigung von Fahrzeugen

## **3.3.7 Einhaltung von Tariftreue**

Am 1. Dezember 2010 wurde das „Landesgesetz zur Schaffung tariftreurechtlicher Regelungen“ beschlossen. Dieses hat auch Auswirkungen auf das Nahverkehrsgesetz (§8 Abs. 2 Nr. 11 NVG) und damit auf den Nahverkehrsplan<sup>6</sup>.

- Für Vergaben von öffentlichen Aufträgen über Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene gilt das Landestariftreuegesetz vom 1. Dezember 2010 (GVBl. S. 426ff.) in der jeweiligen Fassung.

---

<sup>6</sup> Folgender Text basiert auf einem Mustertext zur Tariftreue des Landesamtes für Soziales, Jugend und Versorgung, Rheinland-Pfalz sowie für eigenwirtschaftliche Verkehre auf einem Mustertext des Landesbetrieb Mobilität

- ▶ Während der Laufzeit von Konzessionen für Nahverkehrsleistungen im eigenwirtschaftlichen Verkehr verpflichtet sich das Verkehrsunternehmen im Anwendungsbereich des Nahverkehrsplans
  - ▶ den Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Rheinland-Pfalz für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und während der Ausführungszeit Änderungen nachzuvollziehen,
  - ▶ Nachunternehmer sorgfältig auszuwählen und insbesondere deren Angebote daraufhin zu überprüfen, ob sie auf der Basis der anzuwendenden Lohn- und Gehaltstarife kalkuliert sein können,
  - ▶ im Falle der Durchführung des Linienverkehrs durch Nachunternehmer oder Beschäftigte eines Verleihers sowie Beschäftigte des Verleihers des Nachunternehmers die Erfüllung der Tariftreueverpflichtung durch die Nachunternehmer bzw. Verleiher sicherzustellen,
  - ▶ vollständige und prüffähige Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereitzuhalten, diese der Genehmigungsbehörde auf deren Verlangen hin vorzulegen und die Beschäftigten auf die Möglichkeit von Kontrollen hinzuweisen,
  - ▶ Die Kenntnisnahme der Liste der Tarifverträge vom Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie als Verwaltungsvorschrift im Ministerialblatt der Landesregierung von Rheinland-Pfalz.

### 3.4 Einsatz flexibler Bedienungsformen

#### Grenzen des konventionellen ÖPNV

Die Frage nach den Grenzen des ÖPNV stellt sich in den Fällen, in denen eine Grundversorgung der Bewohner in Gebieten mit niedriger Einwohnerdichte nicht durch Linienbetrieb gewährleistet werden kann.

Wo außerhalb der Hauptverkehrszeiten Fahrten mit sehr wenigen Fahrgästen oder ganz ohne Fahrgäste stattfinden, können sie ggf. durch bedarfsorientierte Angebote ersetzt werden. Auf Relationen mit einer Mindestnachfrage im Gesamtverkehr können sich Möglichkeiten eröffnen, die geringe vorhandene Nachfrage in Rahmen einer Grundversorgung kostengünstiger und attraktiver zu bedienen, als dies durch den Betrieb mit Linienbussen möglich ist.

#### Formen und Wirtschaftlichkeit von Flexiblen Betriebsweisen

Es bestehen niedrigere Kosten bei Ersatz einzelner Fahrten konventioneller Linienverkehre (z.B. bei schwacher Auslastung der Busse außerhalb des Schülerverkehrs), eine Kostendeckung kann in der Regel jedoch nicht erreicht werden.

Es gibt vielfältige Lösungen für Verkehrsangebote im ÖPNV für nachfrageschwache Räume und Zeiten:

- Umfassende flexible Angebote in ländlichen Räumen als Ersatz für zuvor schwach ausgelastete Linienverkehre, z.B. im Versorgungsverkehr
- Ergänzende Angebote etwa anstelle von Linienverkehren während der Abendstunden oder an Wochenenden
- Spezielle Angebote, die auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt sind
- Beförderungsdienste zu Hauptverkehrsstrecken

In der Praxis besteht für ähnlich strukturierte Angebote eine Vielzahl von Bezeichnungen. Hierbei dienen als Unterscheidungsmerkmale:

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

### **Einsatz im RNN**

Im RNN-Raum wird bereits eine Reihe von flexiblen Bedienungsformen angeboten, sie sind in Tabelle 7 dargestellt.

Im Rahmen der Maßnahmendefinitionen in den einzelnen Landkreisen werden teilweise weitere Einsatzmöglichkeiten für flexible Angebote definiert. Insbesondere dienen sie hier dazu, Bedienungslücken zu schließen für Räume und Zeiten, in denen ein Linienbetrieb fehlt und auch nicht wirtschaftlich vertretbar ist. Die heutigen Angebote sind unterschiedlich systematisiert: Während die ANDI-Angebote den Abendverkehr flächenhaft bedienen, sind andere Fahrten am Wochenende und abends exakt fahrplangebunden wie die zugehörige Linie am Tag.

## **3.5 Umgang mit freigestellten Schülerverkehren**

In Räumen, in denen Schüler im freigestellten Schülerverkehr befördert werden, kann erwogen werden, diesen Verkehr auch für andere Fahrgäste zu öffnen. Freigestellte Schülerverkehre sind entsprechend der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung) freigestellt. Nach §1 Nr. 4d der Freistellungs-Verordnung betrifft dies Verkehre mit Kraftfahrzeugen für den Schulträger zum und vom Unterricht.

Durch eine Öffnung können zusätzliche Fahrten zur Grundversorgung kleiner Orte angeboten werden. Es bestehen zwei Möglichkeiten:

- Umwandlung / Integration der Fahrten in Linienfahrten nach § 42 PBefG

- Vorteile: Zusätzliches Linienfahrtenangebot, Kostensenkung bei besserer Koordination der Schülerverkehre (zum Beispiel Schulzeitstaffelung)
- Nachteile: Erhöhte Kosten durch notwendiges Verbundticket der Schüler, Aufwand für Koordination der Schülerverkehre
- Mitnahme anderer Fahrgäste, was aber nach PBefG § 2 Absatz 4 nur in Ausnahmefällen und mit Sondergenehmigung der Genehmigungsbehörde möglich ist: „Die Genehmigungsbehörde kann bei (...) Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstaben d und i der Freistellungs-Verordnung Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilen, wenn dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten und mit Rücksicht auf bestehende öffentliche Verkehrseinrichtungen wirtschaftlich vertretbar ist.“

Eine Umwandlung freigestellter Schülerverkehre in Linienfahrten nach § 42 PBefG ist im RNN in weiten Teilen bereits durchgeführt worden. Wo sie noch Möglichkeiten zu einer besseren Bedienung im ÖPNV bieten, wird bei den Maßnahmendefinition in den Landkreisen darauf hingewiesen.

### 3.6 Überlegungen zur Mobilität und Grundversorgung ohne Pkw-Verfügbarkeit

Grundsätzlich sollte hinsichtlich der Räume und Zeiten, in denen es aus wirtschaftlichen Gründen keine ÖPNV-Bedienung aber Bedarf nach Mobilität gibt, geklärt werden, welche Lösungen durch den Aufgabenträger und ggf. den Verbund unterstützt werden können. Abgestuft sind folgende Lösungen möglich:

- Bedarfsorientierte Anrufverkehre (wie sie unter „Flexible Bedienungsweisen“ beschrieben wurden), wie sie im RNN-Gebiet bereits in einigen Gemeinden angeboten werden
- Prüfung der Taxiverfügbarkeit im Umkreis der nicht bedienten Orte, um eine Beförderungsmöglichkeit sicherzustellen
- Unterstützung einer privaten „Selbsthilfe“ in den Orten (z.B. Fahrgemeinschaften auch im Versorgungsverkehr, Angebot zur Mitnahme bei Fahrten in das nächste Zentrum im eigenen Pkw)
- Unterstützung der Einrichtung von Zentren in Ortschaften, die über keinen Laden oder dergleichen mehr verfügen (Beispiel „Markttreff“ Schleswig-Holstein). Ziele sind beispielsweise Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs, Lieferservice (Artikel aus der nächsten Stadt, die nicht im Angebot sind, z. B. auch die Abholung von Medikamenten aus der nächsten Apotheke), Briefkasten und Briefmarkenverkauf, Informationen und Dienstleistungen zu Mobilitätsangeboten ( z. B. Fahrpläne)
- Unterstützung der Belieferung vor Ort, z.B. durch Lebensmittelbusse oder mobile Dienstleistungen, die in die kleinen Orte kommen.

## 4 Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖV-Angebots

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

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellen Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel beseitigt werden können.

Im Folgenden wird das Vorgehen bei der Schwachstellenanalyse beschrieben. Hier werden im Anschluss raumübergreifende Analyseergebnisse aufgeführt. Die übrigen Ergebnisse werden in den Nahverkehrsplänen der Landkreise dargestellt.

### 4.1 Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

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

### 4.2 Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen von 1000 m (Schiene), 600 m (Region) bzw. 400 m (Städte - Kernstadtbereich) im Netzmodell dargestellt. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillie-

rungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestelle angesichts der bewegten Topographie des Raumes innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten ist.

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

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in den Nahverkehrsplänen der Landkreise dargestellt, da sie ausschließlich innerhalb der Landkreise liegen.

### 4.3 Erreichbarkeit der Zentren

Entsprechend der im Anforderungsprofil festgelegten Höchstbeförderungszeiten zu den Versorgungszentren wurden für alle Haltestellen Beförderungszeiten entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil untersucht. Die Ergebnisse sind in der Isochronenabbildung für den Gesamtraum im Folgenden dargestellt.

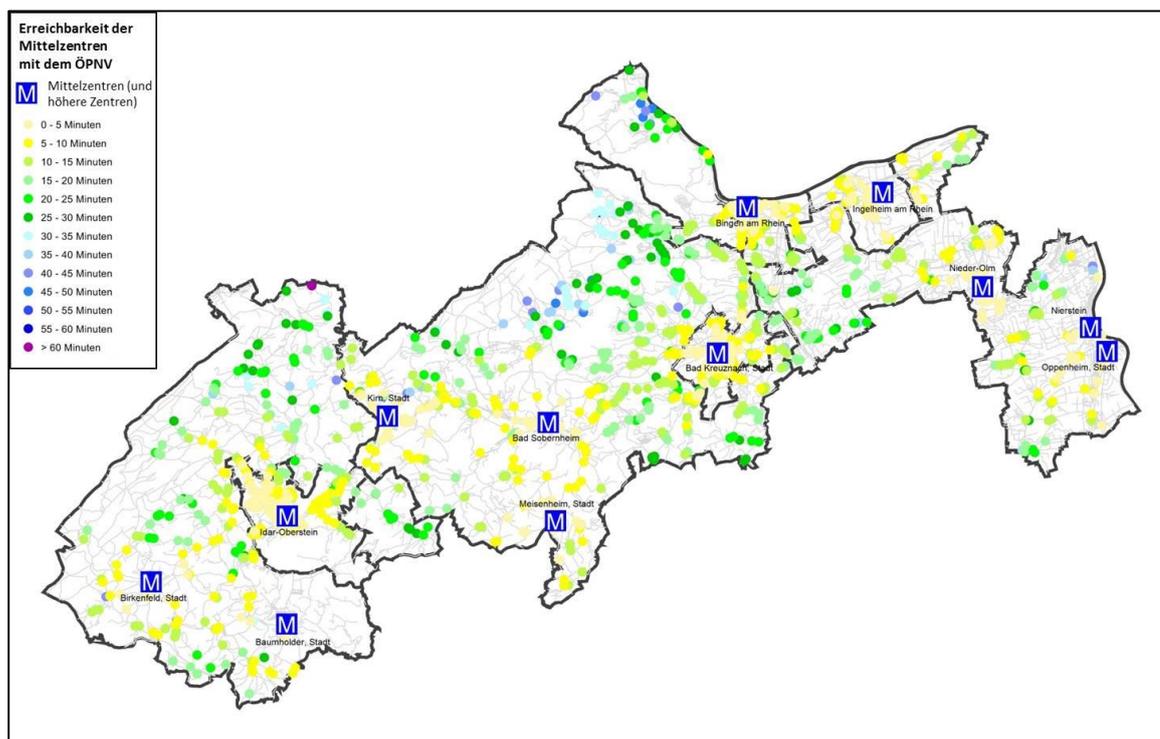


Abbildung 28: Erreichbarkeit der Mittelzentren

Es zeigt sich dass die Mittelzentren von allen Siedlungsräumen in der Regel innerhalb von 45 Minuten erreichbar sind. Die geforderte Erreichbarkeit innerhalb von 60 Minuten ist in jedem Fall eingehalten.

Alle übrigen Bereiche sind innerhalb von 45 Minuten mit dem nächsten Mittelzentrum verbunden. Die Erreichbarkeit der Grundzentren ist in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Landkreise dargestellt.

## 4.4 Relationsbezogene Analyse

### 4.4.1 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit wurde gemäß dem Anforderungsprofil auf allen relevanten Relationen für verschiedene Zeitintervalle je Bedienungskategorie untersucht. Die Gesamtzahl der Relationen zwischen den 432 Verkehrszellen des Untersuchungsraumes wurde auf die relevanten Relationen reduziert. Dies wurde mit Hilfe der Einteilung in die Relationskategorien unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrsnachfrage auf der Relation durchgeführt.

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

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

### 4.4.2 Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeiten

Eine Analyse der Beförderungszeiten und der Umsteigehäufigkeit wurde nicht erneut durchgeführt, da sich im Nahverkehrsplan 2008 hier keine Mängel ergeben hatten, für die Maßnahmen definiert werden musste und die zeitliche Erreichbarkeit der nächsten Zentren bereits im Kapitel 4.3 untersucht worden ist.

Da die Bedienungshäufigkeit im Vordergrund steht und auch in den schwach besiedelten Räumen die Anzahl der Fahrtverbindungen wichtiger ist als die benötigte Zeit oder die Zahl der Umstiege (beides kann sich beispielsweise bei Benutzung von flexiblen Angeboten erhöhen), wurde der Fokus auf die Bedienungshäufigkeit gelegt.

### 4.4.3 Ergebnisse der relationsbezogenen Auswertungen

Die relationsbezogenen Mängel sind ausschließlich in den Landkreisen verortet und werden in den jeweiligen Nahverkehrsplänen dort beschrieben. Für die grenzüberschreitenden Verkehre wurde gegenüber dem Nahverkehrsplan 2008 kein zusätzlicher Bedienungsmangel identifiziert.

## 4.5 Analyse der RegioLinien

Im RNN besteht eine Reihe von RegioLinien, deren Funktionen im Folgenden dargestellt werden.

### Linie 320 Idar-Oberstein – Baumholder und Linie 330 Idar-Oberstein – Birkenfeld (Binnenverkehr Landkreis Birkenfeld)

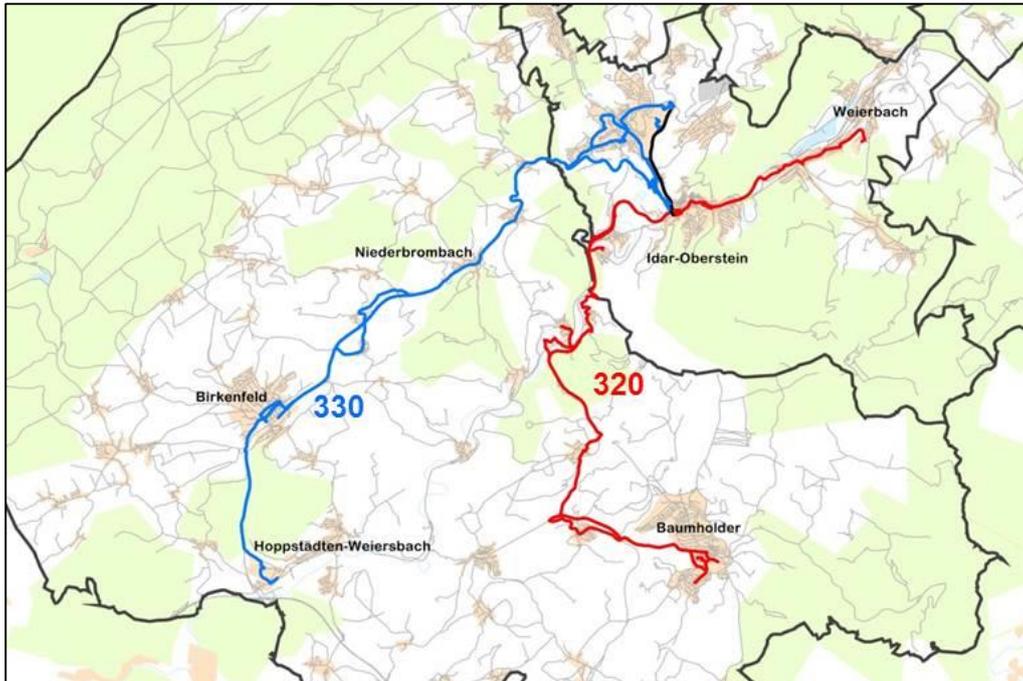


Abbildung 29: RegioLinien 320 und 330

Die Linien 320 und 330 (siehe Abbildung 29) sind weitestgehend getaktet. Sie verkehren Montag – Freitag im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt mit relativ einheitlichem Linienweg. Die Linien erfüllen die Bedingungen einer RegioLinie.

## Linie 230 (Simmern-) Stromberg – Bingen und Linie 240 Stromberg – Bad Kreuznach

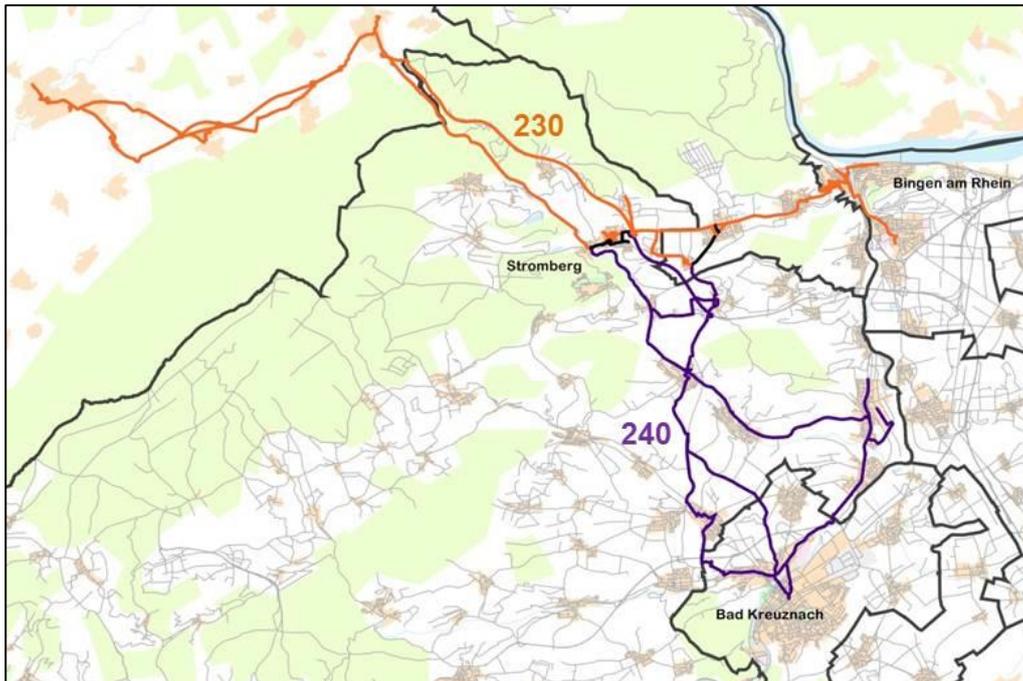


Abbildung 30: RegioLinien 230 und 240

Diese Linien (siehe Abbildung 30) sind ebenfalls weitestgehend stündlich getaktet. Die Linie 230 verbindet Simmern außerhalb des RNN mit Stromberg und Bingen. Die Stadt Bingen ist für Stromberg das nächstgelegene Mittelzentrum, obwohl sie im Nachbarlandkreis liegt. Daher ist eine gute Verbindung wichtig.

Die Linie 240 ist unter der Woche annähernd stündlich getaktet und hat teilweise sehr uneinheitliche Linienwege. Am Wochenende sind die Fahrten dagegen einheitlich und verkehren im Zweistundentakt. Aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben, die die Linie wahrnimmt (Schülerverkehr, Erschließungen, schnelle Verbindungen) ist die Einheitlichkeit, die eine RegioLinie definiert, nicht gegeben. Im Nahverkehrsplan 2008 wurde eine Überprüfung der Linien angeregt, ob die unterschiedlichen auch durch einen vertakteten Fahrplan erfüllt werden können. Dies wurde umgesetzt.

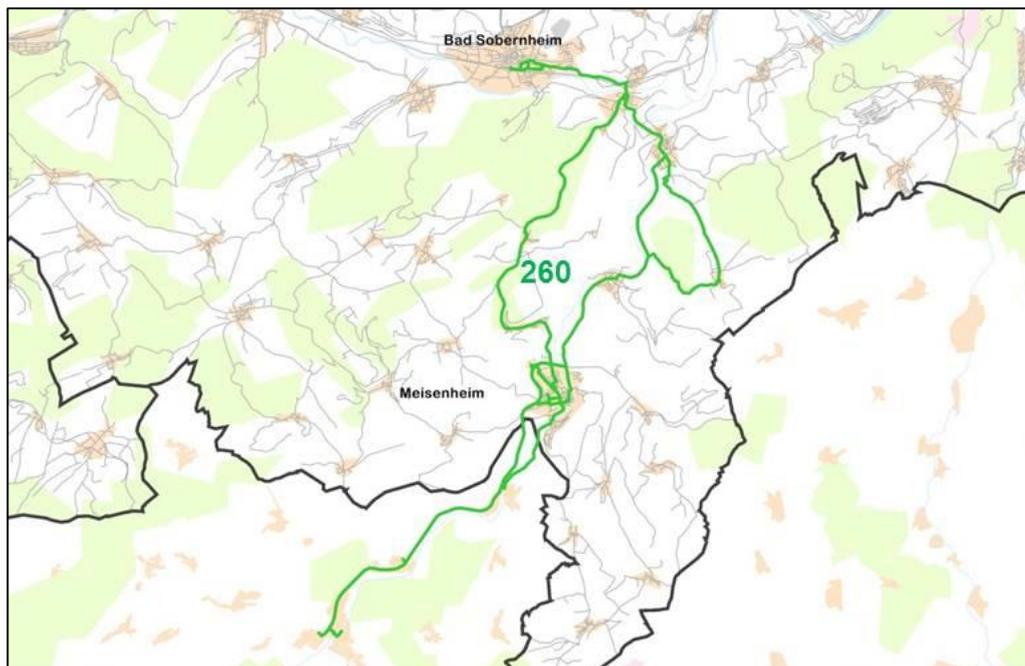
**Linie 260 Bad Sobernheim – Lauterecken**

Abbildung 31: RegioLinie 260

Linie 260 verbindet Bad Sobernheim mit Lauterecken im Nachbarlandkreis Kusel. Sie verkehrt Montag – Freitag mit weitgehend getakteten Fahrten im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt. Der Linienweg ist bis auf wenige Ausnahmen einheitlich.

## Linie 640 Ingelheim – Niederolm, Linie 650 Mainz – Sprendlingen, Linie 660 Alzey – Mainz

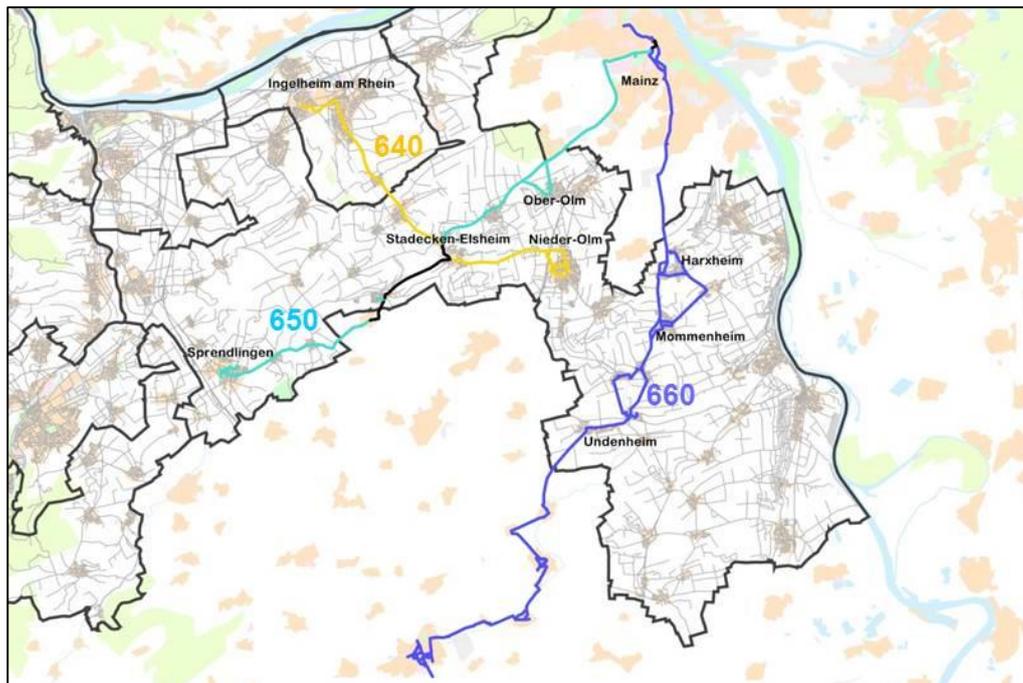


Abbildung 32: RegioLinien 640, 650 und 660

Die Linien besitzen einheitliche Linienwege und weisen an allen Wochentagen einen Stundentakt auf. Alle drei Linien besitzen sowohl samstags als auch sonntags ein Fahrtenangebot: Die Linie 640 bietet fünf beziehungsweise vier Fahrten an und die Linien 650 und 660 fahren samstags und sonntags im stündlichen Takt. Darüber hinaus nehmen die Linien wichtige Funktionen im Verdichtungsraum des Landkreises Mainz-Bingen wahr.

### Relation Alzey- Bad Kreuznach

Vor dem Hintergrund der nächsten kommunalen Gebietsreform, die zu Verschiebungen zwischen den Landkreisen führen kann, sollte die Einrichtung einer RegioLinie durch den ZSPNV geprüft werden.

## 4.6 Anschlusssicherung

Die wichtigsten Haltestellen hinsichtlich ihrer Verknüpfungsfunktion wurden auf Basis der Erhebungsdaten ermittelt. Sie werden in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Landkreise dargestellt. Für diese Umsteige Haltestellen und Verknüpfungspunkte zur Bahn sind zumindest in der Lastrichtung Anschlüsse zu realisieren. Ausnahmen, bedingt durch Fahrplanbindung an andere, vorrangige Verknüpfungspunkte oder Schulanfangszeiten, sind zu begründen.

Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 zu berücksichtigen, im Zuge dessen sich Taktungen verändern werden und neue Haltepunkte eingeführt werden. Die Busverkehre sind entsprechend der Funktion der Buslinien sinnvoll anzupassen.

Die Verknüpfungspunkte sind in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Landkreise dargestellt.

## 4.7 Prüfaufträge

Zusätzlich zur Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots auf der Basis des Anforderungsprofils wurden Untersuchungen in Gebieten durchgeführt, in denen aktuelle oder zukünftige Entwicklungen möglicherweise eine Änderung der ÖPNV-Bedienung notwendig machen. Hierzu dienten teilweise auch Anregungen seitens der Kommunen an die Aufgabenträger (siehe auch Kapitel 6.1). Diese wurden auf ihre Relevanz für den Nahverkehrsplan überprüft. Die Prüfaufträge aus den Gemeinden werden in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Aufgabenträger beschrieben und analysiert und ein eventueller Handlungsbedarf wird abgeleitet.

# 5 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse / Maßnahmendefinition

In den Nahverkehrsplänen der Kreise werden die Schwachstellenanalysen, die vorwiegend diese Kreise betreffen vorgestellt. Innerhalb der Schwachstellenanalyse wurden auch die grenzüberschreitenden Relationen zwischen den drei untersuchten Kreisen, der Stadt Mainz und Wiesbaden und dem neuen Übergangsbereich einbezogen und untersucht. Einbezogen wurden Ströme zwischen Mainz und dem Übergangsbereich, nicht jedoch Ströme zwischen Mainz und Wiesbaden. Im kreisübergreifenden Verkehr wurden auf der Basis des Anforderungsprofils und unter Berücksichtigung der abgeschätzten Gesamtnachfrage für Relationen mit Fahrgastpotenzialen nur wenige Mängel gefunden, da hier ein gutes Angebot mit Schiene und RegioLinien besteht.

Der einzige im Nahverkehrsplan 2008 festgestellte Mangel betraf die Relation Ingelheim-Wiesbaden.

## **Maßnahme auf grenzüberschreitender Relation Ingelheim – Wiesbaden**

### Mangel aus dem NVP 2008

Zwischen Ingelheim und Wiesbaden besteht trotz täglichen 1200 Pendlerfahrten keine Direktverbindung. Die vorhandene Umsteigeverbindung (Schiene-Schiene) ist nur in der Hauptverkehrszeit abgestimmt. Eine Verbesserung der Verbindung würde auch Verkehren aus Richtung Bad Kreuznach nützen. Hierfür wurde in Folge des Nahverkehrs eine gesonderte Untersuchung der Nachfragepotenziale durchgeführt.

Sie kam jedoch zu dem Ergebnis, dass die Potenziale nicht ausreichen, um ein eigenwirtschaftliches Linienverkehrsangebot einzurichten. Da die Stadt Wiesbaden keine Möglichkeit der finanziellen Beteiligung am Defizitausgleich sieht, ist eine Umsetzung nicht möglich.

Durch die Einrichtung des sich in Planung befindlichen Bahnhofs Mainz-Schott reduziert sich die Reisezeit zwischen Ingelheim und Wiesbaden deutlich.

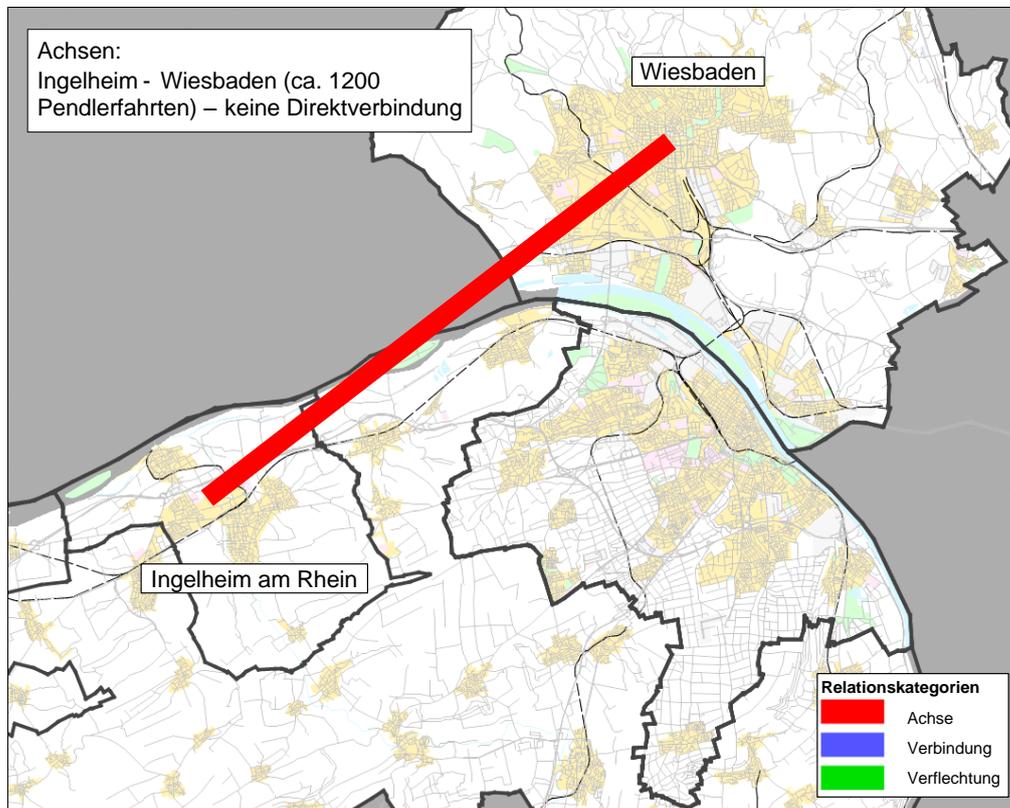


Abbildung 33: Mangel auf der Achse Ingelheim – Wiesbaden

## 6 Analyse und Maßnahmenentwicklung aufgrund von Prüfaufträgen

### 6.1 Befragung der Gemeinden

Zu Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden alle Gemeinden hinsichtlich ihrer Anregungen zum öffentlichen Nahverkehr erneut schriftlich befragt.

Es antworteten zwei Verbandsgemeinden und 13 Ortsgemeinden aus dem RNN-Gebiet. Die Anregungen wurden aufgenommen und hinsichtlich ihrer Relevanz für den Nahverkehrsplan geprüft. Die Anregungen wurden dann hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im Nahverkehrsplan untersucht, mit den Analyseergebnissen abgeglichen und in den Arbeitskreisen der Landkreise diskutiert. Teilweise gingen die Anregungen so in die Maßnahmendefinition ein.

Anregungen, die ausschließlich den ZSPNV Süd (insbesondere den Schienenverkehr und dessen Fahrplangestaltung) betreffen wurden an den Zweckverband SPNV Süd weitergeleitet.

Die relevanten, ausschließlich die Kreisbinnenverkehr betreffenden Anregungen, werden in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Kreise dargestellt.

## **6.2 ÖPNV-Angebot am Wochenende, an schulfreien Tagen und abends**

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

### **Fahrtenangebot schulfreier Tag (Region)**

Die entfallenden Schülerfahrten bedingen für weite Räume, dass für die Grundversorgung kein ÖPNV zur Verfügung steht. In den Räumen, in denen alternative Betriebsweisen geplant werden, sollten diese in den schulfreien Zeiten ein dichteres Netz bedienen.

### **Fahrtenangebot Samstag (Region)**

Die Busverkehre bieten im Vergleich zu Montag – Freitag ein deutlich eingeschränktes Angebot. Allerdings ist dieses zumeist klarer strukturiert (Linienwege, ggf. Taktung), da die räumlich und zeitlich differenzierte Nachfrage des Schülerverkehrs entfällt. Nach dem Ende der Ladenöffnungszeiten ist eine weitgehende Beschränkung des Angebots auf die zentralen Achsen und RegioLinien für Linienverkehr sinnvoll. Freitags und samstags abends ist ein verstärktes Angebot für Freizeitverkehre angemessen. Für die übrigen Zeiten kann die Prüfung der Möglichkeiten für Ergänzungsangebote mit flexiblen Betriebsweisen sinnvoll sein.

### **Fahrtenangebot Sonntag (Region)**

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

### **Angebot durch flexible Bedienungsweisen**

Die bereits angesprochenen flexiblen Bedienungsweisen werden in den Nahverkehrsplänen der Landkreise teilweise detailliert geplant. Grundsätzlich ist bei im Nahverkehrsplan festgestellten Bedarf eine Förderung entsprechend der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehrs, Landwirtschaft und Weinbau zur „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs“ möglich. Für innovative Lösungen werden Zuwendungen für „die Sicherung der Verkehrsbedienung in verkehrsschwachen Räumen (Alternative Verkehrsdienst)“ gewährt.

## **6.3 Angebote für den Freizeitverkehr und touristischen Verkehr**

Freizeitverkehre wurden im Rahmen des Anforderungsprofils zur Bedienungshäufigkeit berücksichtigt. Da Freizeitverkehre weder zeitlich noch räumlich bündelbar sind, stellen sie in den Landkreisen in der Regel Angebote dar, die im Linienverkehr oder als flexibles Angebot nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Entsprechend der Siedlungsdichte und der Finanzlage der Landkreise können entsprechende Angebote in unterschiedlicher Weise realisiert werden. So sind im Landkreis Mainz-Bingen auch in den Neben- und Schwachverkehrszeiten Fahrtmöglichkeiten nicht nur für die Achsen und Verbindungen, sondern auch für die Verflechtungen für Orte über 500 Einwohnern vorgesehen, beispielsweise abends bis 21.00 und am Samstag.

Touristische Verkehre unterscheiden sich von den übrigen Freizeitverkehren dadurch, dass sie speziell auf die Erreichbarkeit touristisch interessanter Ziele ausgerichtet sind.

Touristische Ziele im RNN-Raum und ihre grundsätzliche Erreichbarkeit und Eignung für eine Bedienung mit dem ÖPNV wurden zusammengetragen. Es zeigt sich, dass nur wenige Ziele geeignet sind, regelmäßig mit dem ÖPNV bedient zu werden und dabei keine hohen Defizite entstehen zu lassen. Ein Beispiel hierfür ist die Draisinentour zwischen Staudernheim und Altenglan. Da ein Betrieb der Draisinen jeweils nur in eine Richtung möglich ist, werden Rückfahrtmöglichkeiten mit dem ÖPNV angeboten.

Die Mitnahme von Fahrrädern ist entlang der Bahnstrecken an Rhein und Nahe gegeben.

Die übrigen Ziele von Touristischem Verkehr betreffen zum einen größere räumliche Einheiten, die zum Wandern oder Radwandern einladen. Sie werden jahreszeitlich und wetterabhängig unterschiedlich von insgesamt wenig bündelbaren Besuchergruppen frequentiert. Daher kann eine darauf ausgerichtete ÖPNV-Bedienung nicht eigenwirtschaftlich durchgeführt werden.

Andere Ziele sind einzelne lokale Anziehungspunkte wie Museen, historische Orte, Freizeitparks, Bäder und dergleichen. Dazu gehören die meisten Städte der Region, die jedoch zumeist mit der Bahn erreichbar sind (beispielsweise Idar-Oberstein, Bingen, Bacharach, Bad Kreuznach), aber auch einzelne Einrichtungen wie

- die Burgen entlang des Rheins (Beispiele Bacharach, Niederheimbach, Bingen, Kaiserpfalz Ingelheim),
- Museen (Beispiele Historisches Museum Bingen, Rheinhesisches Fahrradmuseum Gau-Algesheim)
- Freilichtmuseen (Beispiel Rheinland-Pfälzisches Freilichtmuseum Bad Sobernheim)
- andere kulturhistorische Einrichtungen (Beispiele Felsenkirche Idar-Oberstein, Klosterterruine Disibodenberg)
- Bäder (Beispiel Naturerlebnisbad Bingerbrück).

Viele der Einrichtungen sind nicht oder nur unregelmäßig direkt mit dem ÖPNV oder darauf ausgerichteten Busverkehren bedient. Die Struktur der Einrichtungen und ihre zu meist gute Erreichbarkeit mit dem Pkw lassen aber nur auf geringe zu erwartende Fahrgastaufkommen schließen. Allerdings sind die meisten Orte vom SPNV erschlossen und damit regelmäßig erreichbar. Daher wird aus Gründen der Finanzierbarkeit ein besonderer Busverkehr an keiner Stelle als Maßnahme geplant.

## 7 Finanzierung

### Finanzierung des derzeitigen Angebots

Nach §9 NVG soll „der öffentliche Personennahverkehr(...) seine Aufwendungen soweit als möglich selbst erwirtschaften. Im Übrigen sichern die Aufgabenträger (...) die finanziellen Grundlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ab.“

Vor dem Hintergrund sind die finanziellen Möglichkeiten der Landkreise unterschiedlich. Die jeweiligen Bedingungen sind in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Landkreise und Städte beschrieben.

Das derzeitige Busverkehrsangebot wird wie folgt finanziert:

- Regionale Verkehre unter Aufgabenträgerschaft der Kreise: weitgehend Eigenwirtschaftliche Verkehre, teilweise sind Verkehre im Vergabeverfahren (z.B. Landkreis Birkenfeld)
- RegioLinien: Eigenwirtschaftliche Verkehre
- Übrige städtische Verkehre (Bad Kreuznach, Bingen am Rhein, Idar-Oberstein): Eigenwirtschaftliche Verkehre

### Finanzierung Flexibler Bedienungsformen

Für im Nahverkehrsplan festgestellten Bedarf ist eine Förderung entsprechend der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehrs, Landwirtschaft und Weinbau zur „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Schienen-

personennahverkehrs“ möglich. Voraussetzung ist, dass die Verkehrsangebote zur Sicherstellung einer verkehrlichen Grundversorgung geboten sind, kein bestehendes Linienerangebot ersetzen und eine entsprechende Verkehrsbedienung im Bus- oder Schienenverkehr nicht zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen möglich ist.

### **Kosten verbundübergreifender Maßnahmen**

Verbundübergreifend entstehen durch Maßnahmen keine zusätzlichen Kosten. Für die Maßnahmen in den einzelnen Kreisen und der Städte werden teilweise in den jeweiligen lokalen Teilen der Nahverkehrspläne Kosten dargestellt.

## **8 Linienbündelung**

### **8.1 Aufgabenstellung**

Der Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund ZRNN lässt im Zuge des Nahverkehrsplans ein Linienbündelungskonzept erarbeiten, um auf die weitere Organisation des Wettbewerbs vorbereitet zu sein. Der Raum für die Linienbündelung beschränkt sich hierbei auf die Landkreise Mainz-Bingen, Bad Kreuznach und Birkenfeld.

Wesentlicher Auslöser, Teilnetzbildungen durchzuführen ist die schrittweise Überführung von Nahverkehrsleistungen in den offenen Wettbewerb. Linienbündelungskonzepte helfen dem Aufgabenträger bei dem Ziel, ÖPNV-Angebote mit möglichst geringem Defizit ausgleich zu erwirken. Der Netzcharakter wird gestärkt und nützt sowohl den um die Genehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen als auch den Genehmigungsbehörden selbst. Besonders ausgeprägt ist das im Bereich des straßengebundenen öffentlichen Nahverkehrs mit Bussen.

Nach §9 PBefG kann „die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden“. Das novellierte PBefG weist in mehreren Abschnitten auf die Möglichkeiten von Teilnetzbildungen und Linienbündelung hin (z.B. § 8a). Ein Ziel ist es, zusammengehörige Linien auch mit besseren und schlechteren Ertragslagen zusammenzufassen, um einen Querausgleich zu erreichen.

Damit wird verhindert, dass die Erträge ertragsreicher Linien beim Unternehmen verbleiben, während die Verluste schwacher Linien vom Landkreis und damit von der öffentlichen Hand auszugleichen sind.

Zudem kann verhindert werden, dass auf einzelne schwache Linien (wie sie im Rahmen des demografischen Wandels und der rückläufigen Schülerzahlen zunehmend vorkommen können), keine eigenwirtschaftlichen Anträge mehr eingehen und diese einzeln vom Landkreis ausgeschrieben werden müssen, ohne einen Querausgleich zu erreichen.

Die Verkehrsunternehmen erreichen durch die gebündelte Vergabe einen Schutz ihrer Linien vor konkurrierenden Anträgen auf ertragsreiche Linien.

Der gebündelte Betrieb von Linien, die in einem Netzzusammenhang stehen, erleichtert zudem die Bildung optimierter, wirtschaftlicher Fahrzeugumläufe und ermöglicht eine einheitliche, auf den Fahrgast abgestimmte Organisation.

Die Bildung von Linienbündeln soll zunächst zur Harmonisierung der Linienverkehrsgenehmigungen dienen. Das bedeutet, dass die Genehmigungslaufzeiten auf einheitliche Enddaten befristet werden, um dann das jeweilige Bündel gemeinsam vergeben zu können. Diese erste Linienbündelung für den RNN-Raum dient daher zunächst nur der Harmonisierung in der Regel bis zum Enddatum der letzten auslaufenden Linie in jedem Bündel.

## 8.2 Methodik

### 8.2.1 Hintergrund der gewählten Methodik

Der Zuschnitt der Bündel darf nicht willkürlich geschehen, sondern muss nachvollziehbar begründet sein. Linienbündel dürfen weder zu klein oder so zerrissen sein, dass bisherige Betreiber deutlich begünstigt werden, noch darf durch zu große Bündel mittelständischen Unternehmen der Zugang verwehrt werden. Für die Entscheidung im politischen Rahmen ist eine neutrale Auswahl der Linien für die einzelnen Linienbündel mit transparenter Methodik eine wichtige Voraussetzung. Hierdurch wird eine diskriminierungsfreie Bearbeitung auf der Basis quantifizierbarer Kriterien ermöglicht.

Gemäß der aktuellen Gesetzeslage sind im Zuge einer Bündelbildung folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- ▶ Integration der Bedienung
- ▶ Verkehrliche Verflechtungen der Linien (z.B. Umsteigerzahlen zwischen den Linien)
- ▶ Betrieblich optimale Verkehrsbedienung
- ▶ Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien und ggf. Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien
- ▶ Mittelstandsförderung, Wettbewerbsförderung, Vermeidung von Monopolen

Der Zuschnitt von Linienbündeln darf sich also nicht allein nach wirtschaftlichen Kriterien bestimmen, sondern nach allen Gesichtspunkten des öffentlichen Verkehrsinteresses.

Daneben ist darauf zu achten, dass die Nachvollziehbarkeit und Transparenz des Verfahrens gewahrt und das Genehmigungsverfahren einfach gehalten wird.

In der vorliegenden Untersuchung wird ein multikriterieller Ansatz verfolgt, der sowohl die räumlichen Netzzusammenhänge als auch die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt.

## 8.2.2 Relevanten Kriterien und erreichter Nutzen

Zur Linienbündelung wurden unterschiedliche nachfrage- und angebotsseitige Kriterien untersucht, die dazu dienen, die Erfüllung der rechtlichen Vorgaben zu prüfen. Sie gehen mit unterschiedlicher Gewichtung in die Findung von Bündelungsvarianten ein.

Im Verlauf der Analyse und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen wurden verschiedene Bündelungsentwürfe entwickelt, aus denen nach eingehender Bewertung und Diskussion eines Zwischenstandes mit den Aufgabenträgern eine Variante ausgewählt wurde. Zur Bewertung dieser Linienbündel wurde ein an die Nutzwertanalyse angelehntes Verfahren durchgeführt, bei der ausgewählte Kriterien in die Nutzwertbetrachtung einfließen.

Zur Gewährleistung der genannten rechtlichen Vorgaben zur Linienbündelung wurden die entsprechenden Kriterien in einer Linienmatrix dargestellt und mittels eines Punkteschemas zunächst unterschiedlich gewichtet. Da die Kriterien teilweise nicht operationalisierbar sind (z.B. räumliche Nähe), bezieht sich der Erfüllungsgrad auf die erreichten Punktzahlen bei der jeweiligen Kombination von Linien. Wichtiger als die daraus entstehenden absoluten Werte ist der Anteil an der Gesamtpunktzahl, den die Bündelvarianten jeweils erreichen (Abbildung 34).

### Berücksichtigung der engen verkehrlichen Verflechtungen:

- Berücksichtigt werden die Umsteigebeziehungen zwischen den Linien (Anzahl Umsteiger) auf der Basis vorhandener Erhebungsdaten.

### Berücksichtigung der betrieblich optimalen Verkehrsbedienung:

- Der räumliche Zusammenhang von Netzteilen, also die räumliche Nähe der Linien zueinander wird dahingehend ausgewertet, dass eine Punktevergabe bei Befahren der gleichen Gemeindeflächen erfolgt.
- Außerdem werden für gemeinsame (potentielle) Umsetzpunkte (Endhaltestellen) Punkte vergeben.

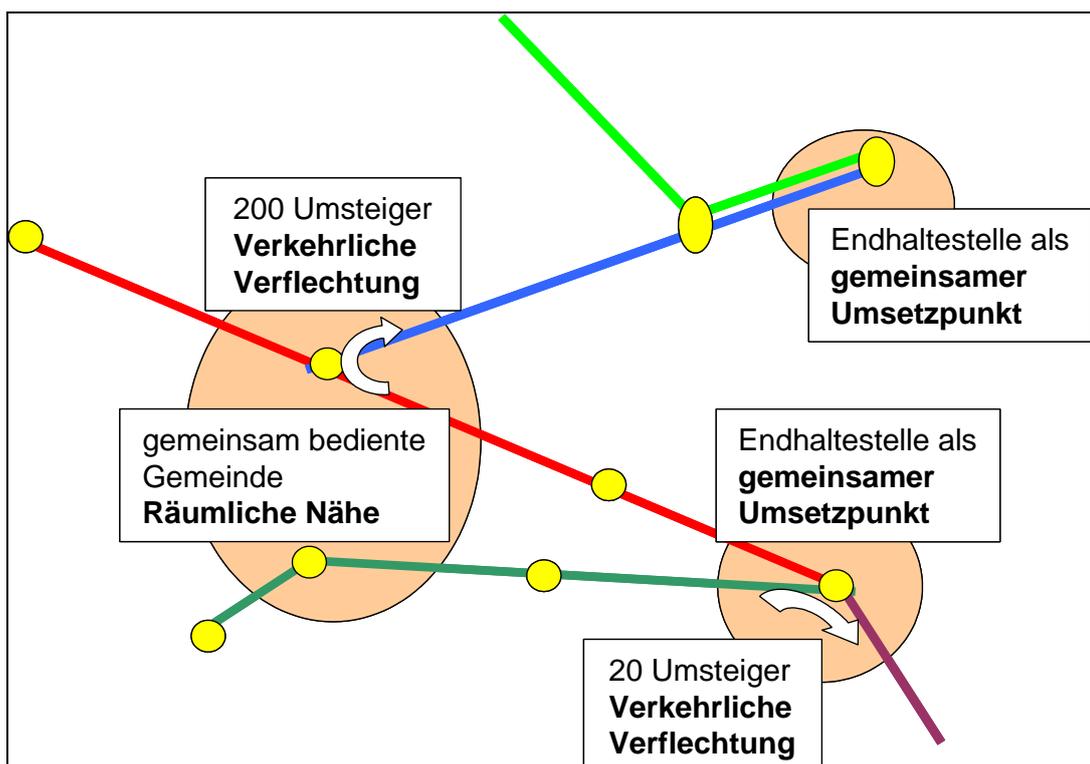


Abbildung 34: Beispiele für Kriterien zur Punktevergabe bei Linienbündeln

Mittel eines nutzwertbasierten Verfahrens wurden verschiedene Varianten erarbeitet und mit den Aufgabenträgern diskutiert.

Die Bündelgrößen wurden aufgrund der heutigen Unternehmensstruktur, die im Wesentlichen von einem einzigen Unternehmen beherrscht wird, relativ groß gewählt. Dennoch wurde darauf geachtet, dass eine mittelstandsfreundliche Größe gewählt wurde, bzw. auch kleinere Bündel vorhanden sind.

Das Verfahren zur Generierung von Linienbündeln sichert ein mathematisch fundiertes Vorgehen. Um das Verfahren sinnvoll anzuwenden, sind dennoch der Einsatz einer planerischen Sichtweise und die Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der heutigen Struktur des ÖPNV notwendig, um den Input von Kriterien und deren Gewichtungen sachgerecht zu erstellen.

Ergebnis für jedes Linienbündelungskonzept ist der erreichte Nutzen. Daher werden die Synergien zwischen den Linien dargestellt, aus denen sich der Nutzen der Bündel ergibt. 100% Nutzen würde die Bündelung des Gesamtnetzes ergeben. Grundsätzlich gilt: Je weniger Bündel und je größer sie sind, umso höher der Nutzen, da viele Linien gemeinsamen Nutzen zeigen (gemeinsame Umsteigepunkte, Umsteiger im gleichen Bündel etc.), damit sind größere Bündel auch immer wirtschaftlicher.

### 8.2.3 Betriebliche Kenngrößen

Um die in das Bewertungsschema einfließenden, wirtschaftlichen Kenngrößen der Linien und Linienbündel ermitteln zu können, wird eine vereinfachte Linienleistungs- und

Linienerefolgsrechnung (kurz LLE) verwendet. Innerhalb der LLE können einzelne Linienbündel auf ihre Kosten- und Erlöswirksamkeit hin untersucht werden. Ein wesentliches Ziel jeder Linienbündelung ist es, einen effizienten Fahrzeug- und Personaleinsatz sicherzustellen und damit die Kosten beziehungsweise den Zuschussbedarf des ÖPNV möglichst gering zu halten.

Für die entworfenen Linienbündel wurden, Leistungsmengen und darauf aufbauend Kosten und Erlöse sowie Deckungsgrade berechnet. Dabei werden Kenngrößen, differenziert nach Linienbündeln und Varianten der Linienbündelungskonzepte ermittelt.

#### Umlaufbildung

Innerhalb jedes Bündels wird eine Umlaufbildung durchgeführt. Dabei werden Linienwechsel und Umsetzfahrten zugelassen.

Im Anschluss werden dann je Bündel folgende Kenngrößen ausgewertet:

- Abschätzung des Fahrzeugbedarfs je Linie und Bündel
- Einsatzzeit und Leerzeiten pro Tag zur Ermittlung eines optimierten Personal- und Fahrzeugeinsatzes

### **8.3 Berücksichtigte Linien**

Die in die Linienbündelung einbezogenen Linien sind in Kapitel 9 dargestellt und markiert.

Auch die RegioLinien werden in die Bündelung einbezogen, da sie in der Regel eng mit den umgebenden Linien verflochten sind.

#### **Umgang mit den Stadtverkehren in Ingelheim, Bingen, Bad Kreuznach und Idar-Oberstein**

Die Stadtverkehre betreffen folgende Linien:

- Stadtverkehr Bingen (Linien 601-607)
- Stadtverkehr Bad Kreuznach (Linien 201 bis 206, ergänzt um die Linien 221-226, die enger mit dem Stadtverkehr verbunden sind als mit den umgebenden Linien einschließlich Anrufsammeltaxi)
- Stadtverkehr Idar-Oberstein (Linien 301-307 einschließlich Anrufsammeltaxi)

In einer gesonderten Untersuchung wurde ermittelt, in wie weit die Stadtverkehre im Vergleich zu den umgebenden Verkehren Synergien aufweisen. Die dargestellten Synergien innerhalb der Stadtverkehre zeigten, dass es gerechtfertigt ist, sie gesondert zu betrachten und als eigene Bündel auszuweisen.

Der Stadtverkehr Ingelheim (Linien 611, 612, 613) weist ebenfalls eine eigenständige Qualität auf, beispielweise eine Taktung (zumeist 30min-Takt) oder ein stringentes Abendangebot mit AST-Verkehren. Daher wurde auch dieser Verkehre aus der Linienbündelung ausgenommen und als eigenes Bündel betrachtet.

## 8.4 Linienbündel im RNN (Regionalverkehre)

Im Bearbeitungsprozess wurden im Frühjahr 2012 Linienbündel für den Landkreis Birkenfeld erarbeitet und im Sommer 2012 Linienbündel für die Landkreise Bad Kreuznach und Mainz-Bingen. In einem intensiven Diskussionsprozess wurde eine Vielzahl von Varianten betrachtet und im Nachgang noch modifiziert. Im Folgenden wird dargestellt, für welche Varianten die Entscheidung gefallen ist und eine Begründung wird dargelegt.

### 8.4.1 Linienbündel im Landkreis Birkenfeld

Der Landkreis wurde in zwei Bündel unterteilt. Geprüft wurden auch unterschiedliche Varianten mit einer größeren Anzahl von Bündeln, diese jedoch erwiesen sich als erheblich unwirtschaftlicher und erreichten einen deutlich geringere Nutzen.

Die beiden Bündel sind deutlich voneinander abgegrenzt (siehe Abbildung 35), da sich außer in Idar-Oberstein wenige Berührungspunkte ergeben.

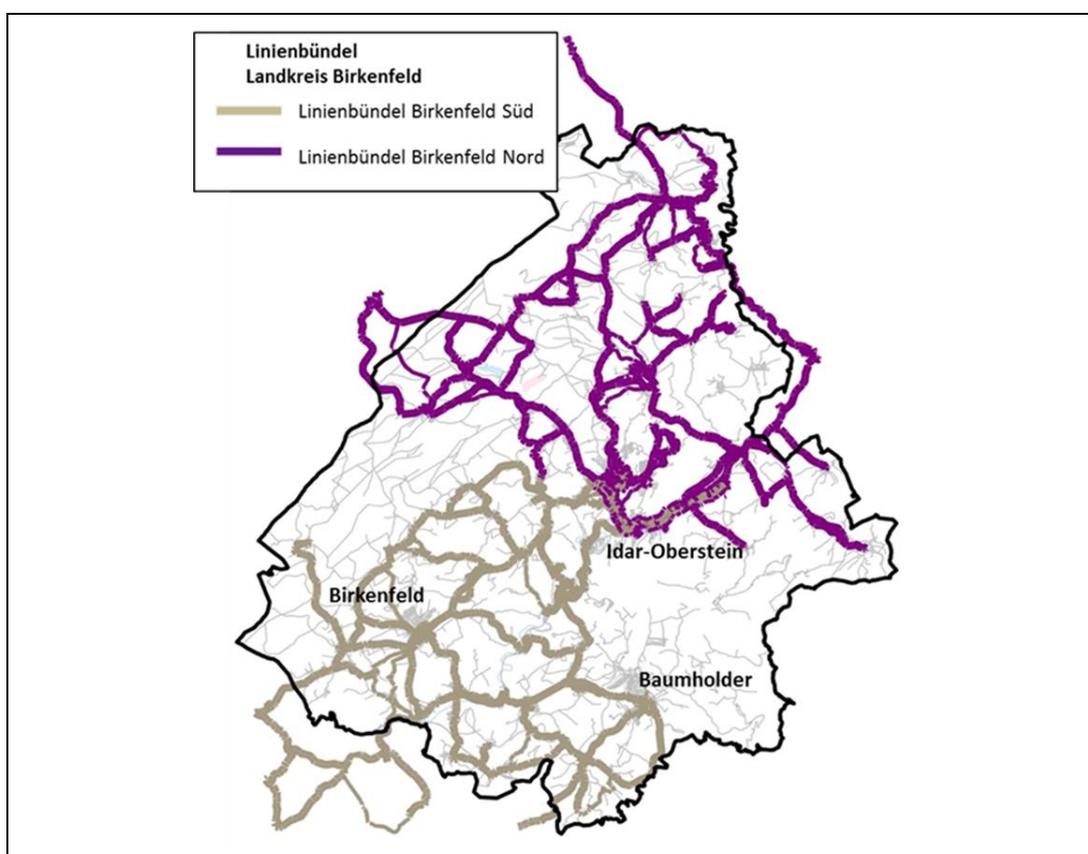


Abbildung 35: Linienbündel im Landkreis Birkenfeld (ohne Stadtverkehr Idar-Oberstein)

Zunächst wurde die Bündelung ohne die RegioLinie 330 durchgeführt, die Ergebnisse der so generierten Bündel und ihres Nutzens werden im Folgenden dargestellt.

Die Bündel umfassen folgende Linien:

- Bündel Birkenfeld Süd: 320, 322, 323, 325, 332, 336, 338, 339 (und Linie 330, nicht in Generierung einbezogen)

- Bündel Birkenfeld Nord: 342, 343, 345, 346, 348, 349, 351, 352, 362

Damit wird hier ein außerordentlich hoher Nutzen von 82 % erreicht. Aus verkehrlicher Sicht zeigt sich, dass 94 % aller Umsteiger bei dieser Lösung innerhalb je eines Bündels umsteigen.

Das Bündel Birkenfeld-Nord umfasst auch die Linien 352 und 362, die landkreisgrenzen-überschreitend sind und sich zwischen Bärenbach – Kirn – Hahnenbach mit dem Bündel Bad Kreuznach West überschneiden. Die wesentliche Zuordnung der beiden Linien liegt jedoch deutlich im Landkreis Birkenfeld.

Im Nachgang wurde die Linie 330 mit Zustimmung des ZSPNV Süd integriert. Eine Integration in die Linienbündelung ist aufgrund der hohen Synergien der Linie mit dem übrigen Busnetz betrieblich und fahrgastseitig sinnvoll.

Die Linie wurde auf folgenden Gründen in das Bündel Birkenfeld Süd aufgenommen:

- Mit Ausnahme der Stadt Idar-Oberstein, in der sich beide Bündel treffen, liegen alle Städte / Gemeinden, die von der Linie 330 bedient werden, ausschließlich im Bedienungsgebiet des Linienbündels Birkenfeld Süd (Neubrücke, Birkenfeld Schmißberg, Elchweiler, Burbach, Niederbrombach, Oberbrombach, Rötswiler).
- Mit Ausnahme einiger Linien in der Stadt Idar-Oberstein liegen alle auf denselben Strecken wie die Linie 330 verkehrenden Linien im Linienbündel Birkenfeld Süd. Damit bedient die Linie 330 mit fünf von den insgesamt acht Linien des Bündels dieselben Strecken (Linien 322, 323, 332, 338 und 339). Synergien ergeben sich durch gemeinsame End-/und Umsteigehaltstellen in Idar-Oberstein mit den Linien 322 und 332, sowie in Birkenfeld mit den Linien 322, 323, 332, 325, 326.

Das Bündel Birkenfeld Süd umfasst alle Linien, die die Fahrgastströme nach Birkenfeld und Baumholder beinhalten. Darin werden auch die Schülerströme gut abgebildet, deren Organisation damit in einer Hand liegt (siehe auch Abbildung 12 der Schülerströme).

Das Bündel Birkenfeld Nord deckt ebenfalls die Nachfrage gut ab. Es zeigt sich, dass auch die Schülerströme in die Schulen nach Idar-Oberstein vor allem aus diesem Bündel kommen. Damit wird gewährleistet, dass möglichst wenige Schüler zu einem anderen Bündel umsteigen müssen.

Beide Bündel bilden nahezu geschlossene Netze, was eine optimierte Umlaufplanung erlaubt. Damit bestehen auch gute Möglichkeiten, bis zum Ablauf des Harmonisierungszeitraums, der noch festzulegen ist, jeweils an die Nachfrage angepasste Planungen durchzuführen (beispielsweise Umstellungen auf flexible Bedienungsformen). Die Bündel können damit unabhängig voneinander überplant werden. Die jährliche Kilometerleistung der beiden Bündel liegt (einschließlich der Integration der Linie 330) bei

- Bündel Birkenfeld Nord: 870.000 km/a (47% der Leistung im Gesamtlandkreis)
- Bündel Birkenfeld Süd: 970.000 km/a (53% der Leistung im Gesamtlandkreis).

Damit sind sie hinsichtlich der Leistung sehr ausgeglichen.

## 8.4.2 Linienbündel in den Landkreisen Bad Kreuznach und Mainz-Bingen

Für die beiden Landkreise wurden eine Reihe von Varianten geprüft, die unterschiedliche Bündelgrößen und Zuschnitte enthielten. Es erwies sich als sinnvoll, für jeden Landkreis zwei bis drei Bündel vorzusehen.

In Abbildung 36 sind die Bündel (mit Ausnahme der Stadtverkehrsbündel Bad Kreuznach, Bingen und Ingelheim) dargestellt.

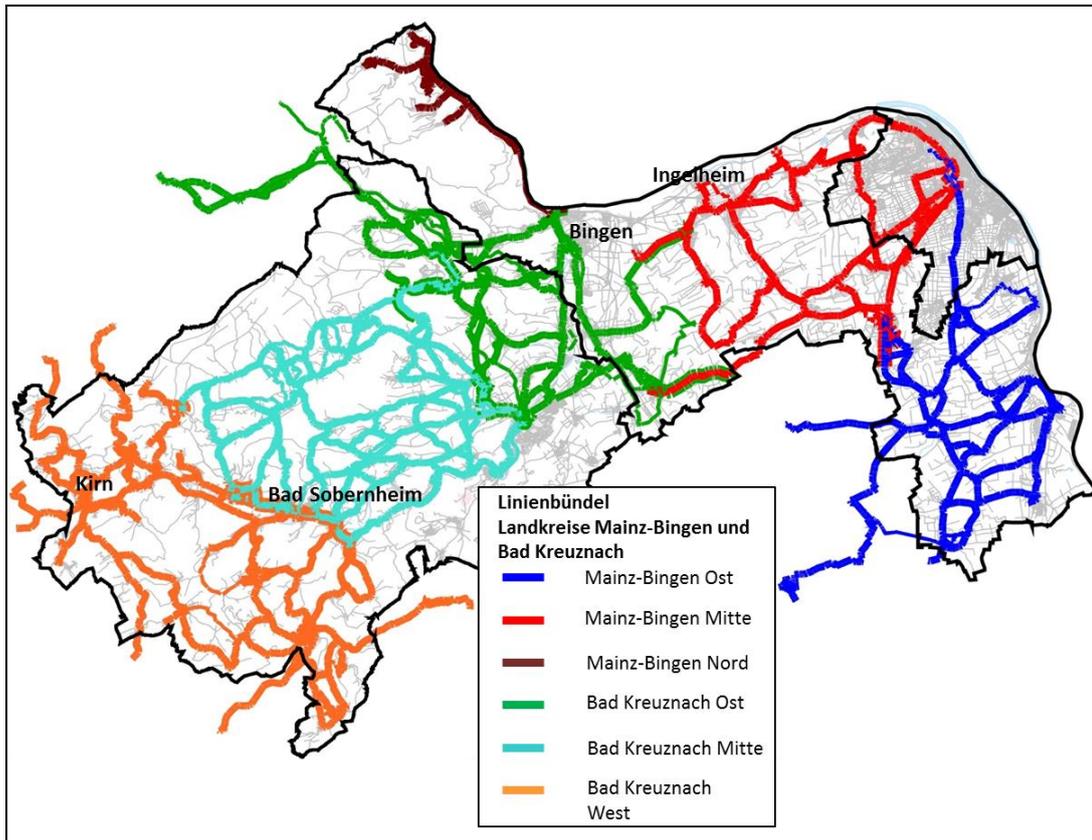


Abbildung 36: Linienbündel in den Landkreisen Mainz-Bingen und Bad Kreuznach

- Mainz-Bingen Ost: 660, 662, 663, 667, 668, 669
- Mainz-Bingen Mitte: 620, 640, 643, 650, 652, 657, 75
- Mainz-Bingen Nord: 631, 633, 634, 635, 636
- Bad Kreuznach Ost: 230, 231, 232, 233, 240, 248, 658
- Bad Kreuznach Mitte: 229, 241, 242, 244, 251, 253, 276
- Bad Kreuznach West: 260, 262, 263, 265, 271, 272, 273, 281, 283, 287, 288, 364, 365

Eine Vergabe in Losen ist möglich.

Damit wird hier ein Nutzen von 76 % erreicht. Aus verkehrlicher Sicht zeigt sich, dass 87 % aller Umsteiger bei dieser Lösung innerhalb je eines Bündels umsteigen.

Die Kilometerleistung der Bündel liegt bei

- Mainz-Bingen Ost: 20 %
- Mainz-Bingen Mitte: 25 %
- Mainz-Bingen Nord: 1 %
- Bad Kreuznach Ost: 22 %
- Bad Kreuznach Mitte: 17 %
- Bad Kreuznach West: 14%

Damit sind die fünf größeren Bündel entsprechend ihrer räumlichen Lage ausgeglichen (im Verdichtungsraum sind sie etwas größer, in den dünner besiedelten Räumen etwas kleiner).

Die Bündel bilden gut die Schülersnachfrage ab und sind wie folgt voneinander abgegrenzt:

**Bündel „Mainz-Bingen Ost“:** Das Bündel umfasst die Verkehre, die den südlichen Landkreis bedienen und auf die Bahn in Nieder-Olm, auf die Bahnhöfe an der Rheinschiene oder nach Mainz ausgerichtet sind. Die wichtigsten Schülerströme des Bündels sind auf Oppenheim ausgerichtet und werden nahezu ausschließlich von diesem Bündel bedient. Hierdurch sind Abstimmungen dieser Verkehre problemlos möglich.

**Bündel „Mainz-Bingen Mitte“:** Die Linien dieses Bündels umfassen die Bedienung der Fahrgäste nach Nieder-Olm von Norden her, sowie die Fahrgäste nach Ingelheim und Mainz. Die Trennung zum Bündel Mainz-Bingen Süd erfolgt in Nieder-Olm. Aktuell ist die Linie 75 auch im Bündel der Stadt Mainz integriert und konzessioniert. Über das weitere Vorgehen bei dieser Linie werden sich die betroffenen Aufgabenträger im Vorfeld einer erneuten Konzessionserteilung abstimmen.

**Bündel „Bad Kreuznach Ost“:** Es umfasst die Verkehre zwischen den Landkreisen Mainz-Bingen und der Stadt Bad Kreuznach, die Abgrenzung zum Landkreis Mainz-Bingen ist hier vor allem durch die auf die Schienenstrecke RB 35 ausgerichteten Verkehre gegeben, die diesem Bündel zugeordnet sind. Zudem wird das Bündel durch das Einzugsgebiet des Bingerer Stadtverkehrs begrenzt. Außerdem umfasst das Bündel fast alle Linien, die auf Stromberg ausgerichtet sind, einschließlich der Verbindung in den Rhein-Hunsrück-Kreis.

**Bündel „Bad Kreuznach Mitte“:** Das Bündel umfasst die Linien, die aus der Mitte des Landkreises auf Bad Kreuznach ausgerichtet sind sowie die Linie 276, die mit diesem Bedienungsraum eng verknüpft ist.

**Bündel Bad Kreuznach West“:** Das Bündel umfasst alle Linien, die auf Meisenheim ausgerichtet sind, alle Linien, die Bad Sobernheim /Staudernheim von Westen her bedienen (von hier aus bestehen auch die stärksten Schülerströme nach Bad Sobernheim), sowie die Linien, die den Landkreis Bad Kreuznach mit dem wichtigen Schulstandort Kirn verbinden.

**Bündel „Mainz-Bingen Nord“:** Das kleine Bündel der Linien im Raum der Verbandsgemeinde Rhein-Nahe zeichnet sich durch eine im Hinblick auf die übrigen Linien isoliertere Lage aus. Damit ist die abweichende Größe begründet. Sie ist nur in Bingen locker mit anderen Regionallinien verbunden, hier gibt es jedoch wenige Umsteiger. Die Linien dienen als Zubringer aus den kleinen Orten zur Bahn und zu den Zentren Bacharach und Bingen. Daher sind sie als eigenständiges Bündel begründbar. Derzeit werden die meisten der Linien (633-636) von einem kleinen Unternehmen betrieben, die Verkehre befinden sich derzeit in Ausschreibung. Die Linie 631 wird zu diesem Bündel hinzugenommen, da sie in Rheindiebach eng mit den übrigen Linien räumlich verbunden ist. Die Schülerverkehre im Bedienungsraum sind größtenteils nach Bingen ausgerichtet.

## 9 ÖPNV-Linien im RNN

### Bahnlinien (RegionalExpress, RegionalBahn)

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	System
RE 2	DB Regio	Koblenz - Bingen - Mainz - Frankfurt	RE
RE 3	DB Regio	Saarbrücken - Idar-Oberstein - Bad Kreuznach - Mainz - Frankfurt	RE
RE 4	DB Regio	Mainz - Worms - Ludwigshafen - Speyer - Karlsruhe	RE
RE13/ RB31	DB Regio	Mainz - Nieder-Olm - Alzey	RE/RB
MRB 32	Mittelrhein Bahn	Koblenz - Bacharach - Bingen - Mainz	RB
RB 33	DB Regio	Türkismühle - Idar-Oberstein - Bad Kreuznach - Mainz	RB
RB 35	DB Regio	Bingen - Sprendlingen - Alzey - Worms	RB
RB 44	DB Regio	Mainz - Worms - Ludwigshafen - Mannheim	RB
RB 65	DB Regio	Kaiserslautern - Alsenz - Bad Kreuznach - Bingen	RB

### RegioLinien

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Linienbündelung
230	ORN	RegioLinie: Bingen - Waldalgesheim - Stromberg - Simmern		Regionallinien

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Linienbündelung
240	ORN	RegioLinie: Bad Kreuznach - Langenlonsheim - Stromberg		Regionallinien
260	ORN	RegioLinie: Bad Sobernheim - Staudernheim - Odernheim - Meisenheim - Lauterecken		Regionallinien
320	ORN	RegioLinie: Idar-Oberstein - Frauenberg - Ruschberg - Baumholder		Regionallinien
330	ORN	RegioLinie: Idar-Oberstein - Birkenfeld - Neubrücke		Regionallinien
640	ORN	RegioLinie: Ingelheim - Schwabenheim - Stackeden-Elsheim - Nieder-Olm	NVP B0: Maßnahme 15	Regionallinien
650	ORN	RegioLinie: Mainz - Lerchenberg - (Ober-Olm -) Essenheim - Stackeden - Partenheim – Sprendlingen		Regionallinien
660	ORN	RegioLinie: Mainz - Mommenheim - Undenheim - Alzey	Prüfung: Erschließung des nördlichen Bereichs von Mommenheim durch zusätzlichen Halt. Busspur zur Reduzierung von Verkehrsbehinderungen	Regionallinien

**Regionalbus-Linien**

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
221	VGK	Bad Kreuznach - Bosenheim - Pfaffen-Schwabenheim - Badenheim - Sprendlingen - Wolfsheim	NVP B0: Maßnahme 2: Verbesserte Bedienung Sprendlingen – Badenheim NVP B0: Maßnahme 3: Verbesserte Bedienung Bad Kreuznach – Badenheim	Stadtlinienbündel
222	VGK	(Niedermoschel) - Hallgarten - Feilbingert - Ebernborg - Bad Münster - Bad Kreuznach		Stadtlinienbündel
223	VGK	Bad Münster - Ebernborg - Hochstätten - Obermoschel		Stadtlinienbündel
224	VGK	Bad Kreuznach - Frei-Laubersheim - Fürfeld - Niederhausen - Neu-Bamberg - Bad Kreuznach	Ausbau der Straße "Am alten Bahndamm" und neue Haltestelle in Neu-Bamberg	Stadtlinienbündel
226	VGK	Bad Kreuznach - Hackenheim - Wöllstein - Steinbockenheim		Stadtlinienbündel
229	ORN	Bad Sobernheim - Ebernborg Schule - Hargesheim ADS		Regionallinien
231	ORN	Bingen - Münster-Sarmsheim - Waldlaubersheim / Bad Kreuznach		Regionallinien

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
232	ORN	Rundverkehr: Stromberg - Dörrebach - Seibersbach - Daxweiler - Warmsroth - Stromberg		Regionallinien
233	ORN	Bingen - Gensingen - Bad Kreuznach	NVP B0: Maßnahme 4: Verbesserte Bedienung Bingen – Grolsheim und Sprendlingen – Zotzenheim NVP B0: Maßnahme 5: Verbesserte Sprendlingen – Zotzenheim in den Ferien	Regionallinien
241	ORN	Bad Kreuznach - Hargesheim - Roxheim - Rüdesheim - Bad Kreuznach		Regionallinien
242	ORN	Bad Kreuznach - Rüdesheim - Weinsheim - Bockenau - Winterbach		Regionallinien
244	ORN	Bad Kreuznach - Wallhausen - Münchwald - Gebroth		Regionallinien
248	ORN	Schulverkehr Rheinböllen / Stromberg / u.a. - Hargesheim ADS		Regionallinien
251	ORN	Bad Kreuznach - Waldböckelheim - Bad Sobernheim		Regionallinien
253	ORN	Bad Kreuznach - Bad Münster - Norheim - Niederhausen - Bad Sobernheim		Regionallinien
262	ORN	Bad Sobernheim - Bärweiler - Meisenheim		Regionallinien
263	ORN	Meisenheim - Callbach - Becherbach / - Alsenz		Regionallinien
265	ORN	Kirn - Heimweiler - Meisenheim		Regionallinien
271	Herz	Kirn Bahnhof - Berliner Platz - Meckenbach - Kirn Bahnhof		Regionallinien
272	Herz	Kirn Bahnhof - Krankenhaus - Kirn Bahnhof		Regionallinien
273	ORN	Bad Sobernheim - Monzingen - Kirn		Regionallinien
276	ORN	Bad Sobernheim - Rehbach - Seesbach		Regionallinien
281	ORN	Kirn - Simmertal - Gemünden		Regionallinien
283	ORN	Kirn - Hennweiler - Woppenroth		Regionallinien
287	ORN	Hochstetten / Bärenbach - Kirn Schulzentrum		Regionallinien
288	ORN	Kirn - Simmertal - Schwarzerden		Regionallinien
322	ORN	Birkenfeld - Neubrücke - Baumholder / Eitzweiler		Regionallinien

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
323	ORN	Baumholder - Nohen - Birkenfeld - Börfink		Regionallinien
325	ORN	Baumholder - Berschweiler - Hoppstädten - Birkenfeld		Regionallinien
332	ORN	Idar-Oberstein - Schwollen - Birkenfeld		Regionallinien
336	ORN	Birkenfeld - Sötern (- Türkismühle)		Regionallinien
338	ORN	Frauenberg - Niederbrombach		Regionallinien
339	ORN	Leisel/Schwollen - Niederbrombach		Regionallinien
342	ORN	Idar-Oberstein - Sien		Regionallinien
343	ORN	Idar-Oberstein - Katzenloch - Morbach		Regionallinien
345	ORN	Idar-Oberstein - Kempfeld - Rhaunen		Regionallinien
346	ORN	Idar-Oberstein - Herrstein - Wickenroth		Regionallinien
348	ORN	Idar-Oberstein - Hintertiefenbach		Regionallinien
349	ORN	Oberhosenbach - Herrstein - IO Schulzentrum Bein (Schulverkehr)		Regionallinien
351	ORN	Idar-Oberstein - Rhaunen - Flughafen Hahn		Regionallinien
352	ORN	Kirn - Rhaunen - Flughafen Hahn		Regionallinien
362	ORN	Idar-Oberstein - Weierbach - Kirn		Regionallinien
364	ORN	Kirn - Bergen - Griebelschied		Regionallinien
365	Herz	Sien - Becherbach - Kirn		Regionallinien
620	ORN	Mainz - Budenheim - Heidesheim - Wackernheim - Ingelheim	NVP B0: Maßnahme 13: Bessere Bedienung Heidenfahrt – Heidesheim am Ferientag	Regionallinien
631	ORN	Bingen - Oberheimbach - Bacharach	NVP B0: Maßnahme 6: Verbesserung der Anschlusssituation am Bahnhof Niederheimbach NVP B0: Maßnahme 7: Bessere Bedienung Bacharach – Oberheimbach und Bingen – Oberheimbach NVP B0: Maßnahme 12: Bessere Bedienung Bacharach – Oberheimbach und Bingen – Oberheimbach	Regionallinien
633	Rheintal-Reisen	Manubach - Oberdiebach - Bacharach	NVP B0: Maßnahme 8: Bessere Bedienung Bacharach – Oberdiebach und Bingen – Oberdiebach	Regionallinien

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
			NVP B0: Maßnahme 9: Bessere Bedienung Bacharach – Oberdiebach und Bingen – Oberdiebach NVP B0: Maßnahme 11: Bessere Bedienung Manubach – Bacharach / Bingen	
634	Rheintal-Reisen	Bacharach - Winzberg - Medenscheid - Neurath - Bacharach		Regionallinien
635	Rheintal-Reisen	Breitscheid - Steeg - Bacharach	NVP B0: Maßnahme 10: Bessere Bedienung Breitscheid – Bacharach / Bingen	Regionallinien
636	Rheintal-Reisen	Henschhausen - Bacharach		Regionallinien
643	ORN	Ingelheim - Gau-Algesheim - Ober-Hilbersheim - Ingelheim		Regionallinien
652	ORN	Mainz - Bretzenheim - Klein-Winternheim - Nieder-Olm - Sörrenloch	NVP B0: Maßnahme 16: Ergänzende Erschließung Sörrenloch Nord	Regionallinien
657	ORN	Sprendlingen / Budenheim / Mainz - Nieder-Olm (Schulverkehr)		Regionallinien
658	ORN	Wolfsheim / Aspishem - Sprendlingen (Schulverkehr)		Regionallinien
662	ORN	Oppenheim - Udenheim - Bodenheim	NVP B0: Maßnahmenbündel 14 NVP B0: Maßnahme 15 NVP B0: Maßnahme 17: Ausweitung Fahrtenangebot Dexheim – Nierstein / Oppenheim	Regionallinien
663	ORN	Guntersblum - Dolgesheim - Oppenheim	NVP B0: Maßnahmenbündel 14 NVP B0: Maßnahme 15 NVP B0: Maßnahme 18: Anpassung der getakteten Fahrten der Linie 663 (Guntersblum Berggemeinden)	Regionallinien
667	ORN	Nieder-Olm - Friesenheim / Mainz-Ebersheim	NVP B0: Maßnahmenbündel 14 NVP B0: Maßnahme 15 NVP B0: Maßnahme 16: Ergänzende Erschließung Sörrenloch Nord	Regionallinien
668	ORN	Dalheim - Nierstein - Eimsheim - Udenheim - Wörrstadt		Regionallinien
669		Wintersheim – Gau-Odernheim		Regionallinien
678	ORN	Sprendlingen - Partenheim / Wörrstadt (Schulverkehr)		nein

### Stadtverkehr Bad Kreuznach

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
201	VGK	Ebernburg - Bad Münster - Saliental - Bad Kreuznach Bf - Ellenfeld (Hohe Bell)		Stadtlinienbündel
202	VGK	Bad Kreuznach Bahnhof -Hohe Bell		Stadtlinienbündel
203	VGK	Bad Kreuznach Agnesienberg - Bahnhof - Kuhberg (- Ausflugsgebiet Spreitel)	Gegebenenfalls Erschließung Wohngebiet "Rheingrafenblick" in Bad Kreuznach	Stadtlinienbündel
204	VGK	Winzenheim - Bad Kreuznach Bahnhof - Wielandstraße		Stadtlinienbündel
205	VGK	Winzenheim - Bad Kreuznach Bahnhof - Richard-Wagner-Strasse		Stadtlinienbündel
206G	VGK	Bad Kreuznach Bahnhof - Bosenheim - Planig - Ippesheim		Stadtlinienbündel
209 RT	VGK	Anruf-Sammel-Taxi Bad Kreuznach		Stadtlinienbündel
			Reduzierung der Fahrtzeiten für gemeinsamen Anschluss am Bahnhofsvorplatz (Beschleunigungsmaßnahmen)	

**Stadtverkehr Bingen**

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
601	SWB	Sponsheim - Dietersheim - Büdesheim - Bingen - Kempten - Gaulsheim - Ockenheim / - Regionalbad		Stadtlinienbündel
601S/	SWB	Sponsheim - Büdesheim - Bingen - Kempten - Gaulsheim - Ockenheim		Stadtlinienbündel
602	SWB	Büdesheim Löwenentertainment - Büdesheim EKZ		Stadtlinienbündel
603	SWB	Büdesheim Löwenentertainment - Dromersheim - Aspisheim		Stadtlinienbündel
603S	SWB	Horrweiler - Aspisheim - Dromersheim - Büdesheim - Bingen		Stadtlinienbündel

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
604	SWB	Bingen Stadtbahnhof - Hauptbahnhof - Büdesheim FH		Stadtlinienbündel
604S	SWB	Bingen Stadtbahnhof - Büdesheim		Stadtlinienbündel
605/606	SWB	Bingen Stadtbahnhof - Burg Klopp - Bingerbrück (605) / Elisenhöhe (606)		Stadtlinienbündel
605S	SWB	Bingen - Bingerbrück - Büdesheim		Stadtlinienbündel
607	SWB	Bingen Stadtbahnhof - Rochusallee - Hildegardishaus		Stadtlinienbündel
609 RT		Bingen Stadtbahnhof - Binger Wald und zurück		

**Stadtverkehr Idar-Oberstein**

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
301	VIO	Idar-Oberstein Bf - Idar - Tiefenstein		Stadtlinienbündel
302	VIO	Idar - Vollmersbachtal - Idar-Oberstein Bf		Stadtlinienbündel
303	VIO	Idar - Algenrodt - Rilchenberg - Idar-Oberstein Bf		Stadtlinienbündel
304	VIO	Idar-Oberstein Bf - Göttschied		Stadtlinienbündel
305	VIO	Finsterheck/ Hohl – Idar-Oberstein Bf		Stadtlinienbündel
306	VIO	Struth/ Neuweg – Idar-Oberstein Bf		Stadtlinienbündel
307	VIO	Idar-Oberstein Vollmersbachtal (Mikadohalle) - Regulshausen		Stadtlinienbündel
309 RT	VIO	Anruf-Sammel-Taxi Idar-Oberstein		Stadtlinienbündel

**Stadtverkehr Ingelheim**

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
611	ORN	Stadtbus Ingelheim: Bahnhof - Talstraße (Nord) - Bahnhof - Im Hersetel - Bahnhof		Stadtlinienbündel
612	ORN	Stadtbus Ingelheim: Sporckenheim - Ingelheim Bahnhof - Selztalstraße		Stadtlinienbündel
613	ORN	Gesamtverkehr Ingelheim - Regionalbad (612RT, 613, 643)		Stadtlinienbündel

**Stadumlandverkehr des Stadtverkehrs Mainz**

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke	Maßnahmen/Prüfungen im Nahverkehrsplan	Bündelrelevant
58	MVG	Mainz Mombach Bahr Baumarkt - Mainz Hauptbahnhof - Universität - Finthen - Wackernheim		
64	MVG / ORN	Laubenheim - Weisenau - Mainz Hauptbahnhof - Hartenberg - Gonsenheim - Budenheim		
66/67	MVG	Stadecken - Nieder-Olm - Zornheim - Mainz-Hechtsheim - Unikliniken - Hbf		
68	MVG / ORN / ESWE	Hochheim - Kastel - Mainz Hauptbahnhof - Universität - Lerchenberg - Klein-Winternheim		
75	MVG / ORN	(Ingelheim -) Schwabenheim - Stadecken-Elsheim - Essenheim - Mainz		Regionallinien

**Ausflugslinien**

Linie	Verkehrsunternehmen	Strecke
Aus		Ausflugszüge Rheinland-Pfalz
250		RegioRadler: Bingen - Simmern - Emmelshausen und zurück

**Anruf-Verkehre (regional)**

<b>Linie</b>	<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>Strecke</b>
391RT	Taxi-Allmang GmbH,	Ruf-Taxi-Dienst (RUDI) im Landkreis Birkenfeld Bambah, Ellweiler, Ellenberg, Gollenbach, Meckenbach, Niederhambach, Winnenberg, Thranenweier, Birkenfeld Talweiherplatz
392RT		Ruf-Taxi-Dienst (ANDI) in der Verbandsgem. Herrstein (Alle Gemeinden der VG Herrstein > VG-Verwaltung Herrstein/Krankenhaus Idar-Oberstein)
393RT	Taxi-Allmang GmbH,	Ruf-Taxi-Dienst (RUDI) im Landkreis Birkenfeld (Horbuch u. Krummenau > Rhaunen Markt)