

Nahverkehrsplan
Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

Teil B2: Nahverkehrsplan für die Stadt Bingen Fortschreibung 2014

Beschlossen vom Rat der Stadt Bingen am 15. Dezember 2015



Auftraggeber:

Stadt Bingen
Burg Klopp
55411 Bingen am Rhein

Bearbeitet von:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

ZRNN
Zweckverband Rhein-Nahe
Nahverkehrsverbund KÖR

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Bingen
Auftraggeber	Stadt Bingen
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum:	14.08.2013
zuletzt gespeichert:	18.02.2016 von PTV
Speicherort:	01_B2_NVP2013_Stadt_Bin.docx

Inhalt

1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan	4
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Bingen	5
2.1	Einwohnerentwicklung	5
2.2	ÖPNV-Nachfrageströme	6
2.3	ÖPNV-Angebot	6
2.3.1	Stand Frühjahr 2013 (Basis der Analysen für den Nahverkehrsplan)	6
2.3.2	Änderungen zum 30.09.2013	8
2.4	Neubaugebiete	8
3	Nahverkehrsplan 2009	8
4	Ergebnisse der Schwachstellenanalyse	9
4.1	Erschließungsmängel	9
4.2	Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeit	10
4.3	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)	10

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2:	Erschließungsradien in der Stadt Bingen	9
------------	---	---

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Bingen	6
Abbildung 2:	Erschließungsradien der Haltestellen in Bingen	10

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige Nahverkehrsplan der Stadt Bingen am Rhein besteht aus Teil A und B2. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan des RNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil B2 unverzichtbar. Ergänzt wird dies durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Mainz-Bingen (Teil B).

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

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A und im Teil B beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises Mainz-Bingen. Im vorliegenden Teil B2 werden nur diejenigen Größen genannt, die für die Stadt Bingen spezifisch sind.

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

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

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

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Bingen

Ein Großteil der statistischen Daten zu Bingen sind im gemeinsamen Nahverkehrsplan Teil A und im Teil B bereits dargestellt. Hier werden einige Auswertungen ergänzt.

2.1 Einwohnerentwicklung

In Tabelle 1 sind die Einwohnerzahlen der Stadt Bingen dargestellt, differenziert nach den einzelnen Stadtteilen. Zwischen 1996 und 2006 sind die Einwohnerzahlen um durchschnittlich 2,6 Prozent angestiegen. Im sich anschließenden Zeitraum von 2006 bis 2013 ist ein nur geringfügig niedriger Zuwachs von durchschnittlich 2,1 Prozent zu verzeichnen.

Stadtteil	Einwohner 05/1996	Einwohner 12/2006	Veränderung ge- genüber 1996	Einwohner 06/2013	Veränderung ge- genüber 2006
Bingen-Stadt	7.531	7.696	+165 (+2,2%)	7.762	+66 (+0,9%)
Bingen-Bingerbrück	3.289	3.179	-110 (-3,3%)	3.189	+10 (+0,3%)
Bingen-Büdesheim	7.089	7.152	+63 (+0,9%)	7.150	-2 (0%)
Bingen-Dietersheim	1.764	1.975	+211 (+12,0%)	1.945	-30 (-1,5%)
Bingen-Dromersheim	1.488	1.546	+58 (+3,9%)	1.541	-5 (-0,3%)
Bingen-Gaulsheim	1.164	1.155	-9 (-0,8%)	1.095	-60 (-5,2%)
Bingen-Kempton	1.758	1.839	+81 (+4,6%)	1.809	-30 (-1,6%)
Bingen-Sponsheim	1.327	1.524	+197 (+14,8%)	1.606	+82 (+5,4%)
Summe	25.410	26.066	656 (+2,6%)	26.623	+557 (+2,1%)

Tabelle 1: Einwohner in den Stadtteilen von Bingen (Stand 06/2013)

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes wird für den Zeitraum zwischen 2010 und 2020 von einem Rückgang der Bevölkerung um ca. 3,7 Prozent ausgegangen. Bis 2030 wird ein verstärkter Rückgang um ca. 8,8 Prozent gegenüber 2010 prognostiziert¹.

Die Einwohnerentwicklung für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans ist vor allem hinsichtlich der Erschließung neuer Wohngebiete zu beachten, da sie in den einzelnen Stadtteilen unterschiedlich verlaufen kann.

¹ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz 2030, Dritte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die verbandsfreien Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2010) - Ergebnisse für den Landkreis Mainz-Bingen

2.2 ÖPNV-Nachfrageströme

Im Nahverkehrsplan für den RNN und den Landkreis Mainz-Bingen, der im März 2009 beschlossen wurde, wurden Nachfragezahlen aus der Verbunderhebung 2003 zu Grunde gelegt. Inzwischen wurde keine weitere Verbunderhebung durchgeführt. Im Einzelfall wird daher, wo es vertretbar erscheint, wieder auf die Daten von 2003 zurückgegriffen. Die stärksten Ströme zeigten sich zwischen Bingen-Mitte und Büdesheim. Stärkere Ströme existieren auch nach Kempten und Gaulsheim. Alle anderen Ströme sind mit unter 300 Fahrten eher niedrig.

2.3 ÖPNV-Angebot

2.3.1 Stand Frühjahr 2013 (Basis der Analysen für den Nahverkehrsplan)

Untenstehende Abbildung 1 stellt die die Linienwege des Stadtverkehrs Bingen in grafischer Form dar.

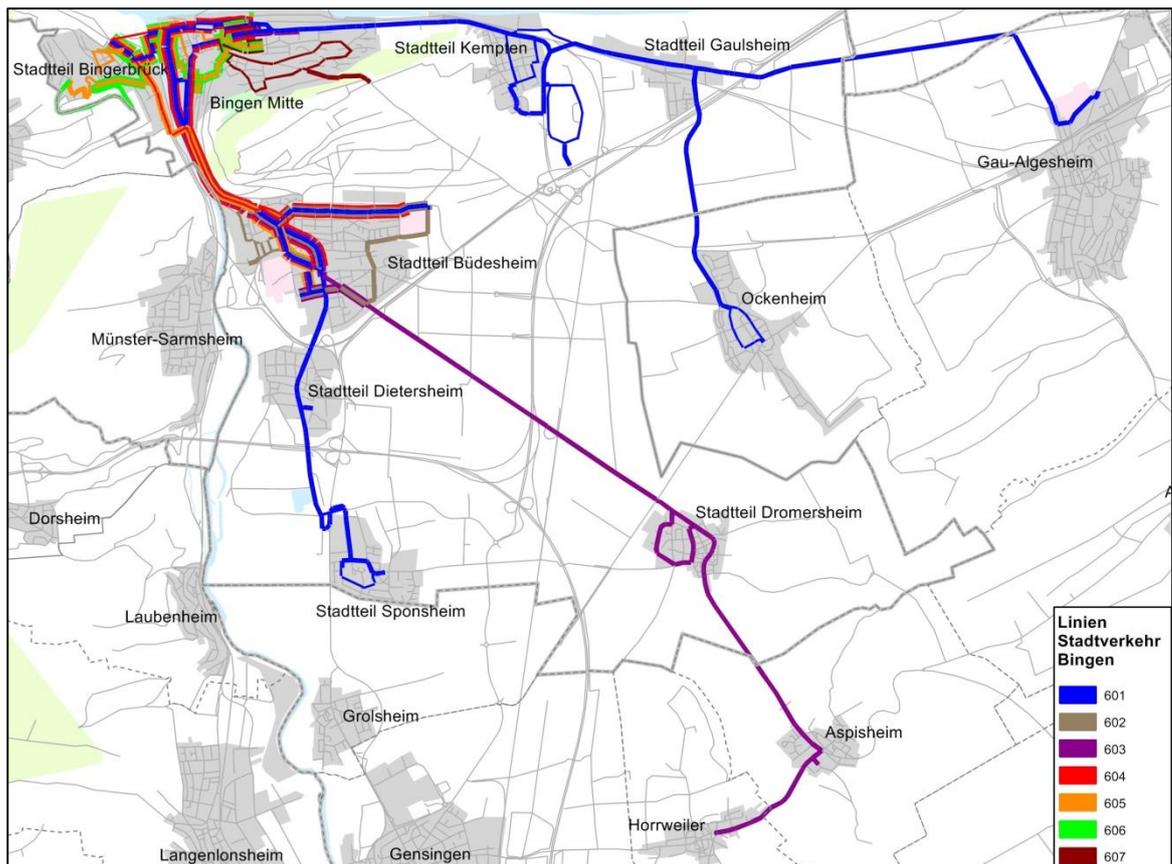


Abbildung 1: ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Bingen

Das Angebot des Stadtverkehrs Bingen umfasst folgende Linien:

601

Linienweg: Regionalbad / Ockenheim - Gaulsheim - Kempten - Bingen Bhf - Büdesheim - Dietersheim – Sponsheim

Takt: Montag – Samstag: ab Gaulsheim 30 Minuten-Takt

Sonntag: ab Gaulsheim 60 Minuten-Takt

Ergänzt um Schulfahrten der Linie 601S

602

Linienweg: Büdesheim Löwenentertainment - Büdesheim EKZ

Takt: Montag – Samstag: 30 Minuten-Takt

Sonntag: ab 120 Minuten-Takt

603

Linienweg: Büdesheim Löwenentertainment - Dromersheim – Aspisheim

Takt: Montag – Samstag: 30 Minuten-Takt

Sonntag: 60 Minuten-Takt

Ergänzt um Schulfahrten der Linie 603S

604

Linienweg: Bingen Stadtbahnhof - Hauptbahnhof - Büdesheim FH

Takt: Montag – Freitag: 60 Minuten-Takt

Sonntag: 120 Minuten-Takt

Ergänzt um Schulfahrten der Linie 604S

605 / 606

Linienweg: Bingen Stadtbahnhof - Burg Klopp - Bingerbrück (605) / Elisenhöhe (606)

Takt: Montag – Samstag: bis Bingerbrück 30 Minuten-Takt

Sonntag: bis Bingerbrück 60 Minuten-Takt

Ergänzt um Schulfahrten der Linie 605S

607

Linienweg: Bingen Stadtbahnhof - Rochusallee – Hildegardishaus - Bingen Stadtbahnhof

Takt: Montag – Samstag: 30 Minuten-Takt

Sonntag: 60 Minuten-Takt

609 RT

Linienweg: Bingen Stadtbahnhof - Binger Wald

Rufbus, vier Fahrten, Sonntags zwischen 01.05 – 30.09.

In Bingen werden folglich die größeren Stadtteile im 30-Minuten-Grundtakt bedient. Auf weiteren Strecken verkehren Linien im 60-Minuten-Takt. Auf den wichtigsten Achsen finden Überlagerungen zu einem dichteren Angebot statt. Dies wird für die Bedeutung und Größe der Stadt als ein angemessenes Angebot erachtet.

2.3.2 Änderungen zum 30.09.2013

Aus Kostengründen wurde das Busnetz der Stadt Bingen wie folgt angepasst:

- Die Linien 601, 602 und 603 verkehren samstags nach 14.00 Uhr nur noch im 60-Minuten-Takt.
- Die Linien 605 und 606 wurden zur neuen Linie 606 zusammengelegt, die im 60-Minuten-Takt verkehrt.
- Die Linie 7 verkehrt auch im 60-Minuten-Takt.

2.4 Neubaugebiete

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

Für die Stadt Bingen wurden keine Gebiete mit einer entsprechenden Entwicklung gemeldet.

3 Nahverkehrsplan 2009

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Bingen, der im Februar 2009 beschlossen wurde, wurden auf Basis der Schwachstellenanalyse zwei Mängel festgelegt, für die eine Maßnahme durchgeführt werden sollte:

- Erschließung Kempten
- Erschließung „Am Landgraben I“

Für beide Räume sollte das Buskonzept, das sich parallel zur Aufstellung des Nahverkehrsplans in Bearbeitung befand, Lösungen bieten.

Die Maßnahme *Erschließung Kempten* sah zum einen eine verbesserte Bedienung des Wohngebietes vor, was durch die Einrichtung der Haltestelle Hochbaum-Platz realisiert wurde. Zum anderen wurde eine verbesserte Bedienung des Gewerbestadtviertels Bingen Ost gefordert. Dies wurde durch die Errichtung neuer Haltestellen realisiert. Die Linie 601 stellt mit ihrem 30-Minuten Takt eine gute Bedienung dieser neuen Haltestellen sicher und bietet eine attraktive Verbindung in die Kernstadt von Bingen.

Auch die Umsetzung der Maßnahme *Erschließung Am Landgraben I* wurde realisiert. Dabei wurde nicht nur das geplante Wohnbaugebiet mittels einer neuen Haltestelle erschlossen, sondern darüber hinaus auch der südwestliche Bereich von Dromersheim. Hierzu wurden die neuen Haltestellen *Im Schwendel* und *Untergasse* in Dromersheim eingerichtet. Die Bedienung erfolgt mittels der Linie 603 im 30-Minuten Takt, die damit eine gute Anbindung an die Kernstadt von Bingen sowie weitere Umsteigemöglichkeiten bietet.

4 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

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

4.1 Erschließungsmängel

Die Erschließungsmängel beziehen sich auf die Entfernung der Haltestellen zu den Siedlungen. Den Analysen zur Erschließung sind folgende Haltestellenradien zu Grunde gelegt:

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

Tabelle 2: Erschließungsradien in der Stadt Bingen

Abbildung 2 stellt die Erschließungsradien in Bingen dar, wie sie als Grundlage zur grafischen Auswertung herangezogen wurden. Dabei zeigte sich, dass bei einem Einzugsradius von 400 Metern um jede Haltestellen alle Siedlungsbereiche erschlossen sind. Folglich wurden keine Erschließungsmängel identifiziert. Zudem kann das gesamte Stadtgebiet als gut erschlossen bezeichnet werden. Durch die Einrichtung neuer Haltestellen wurden ursprüngliche, im Nahverkehrsplan 2009 aufgezeigte Erschließungslücken behoben. Zudem wurde der Gewerbepark Bingen Ost mittels neuer Haltestellen durch den ÖPNV erschlossen.

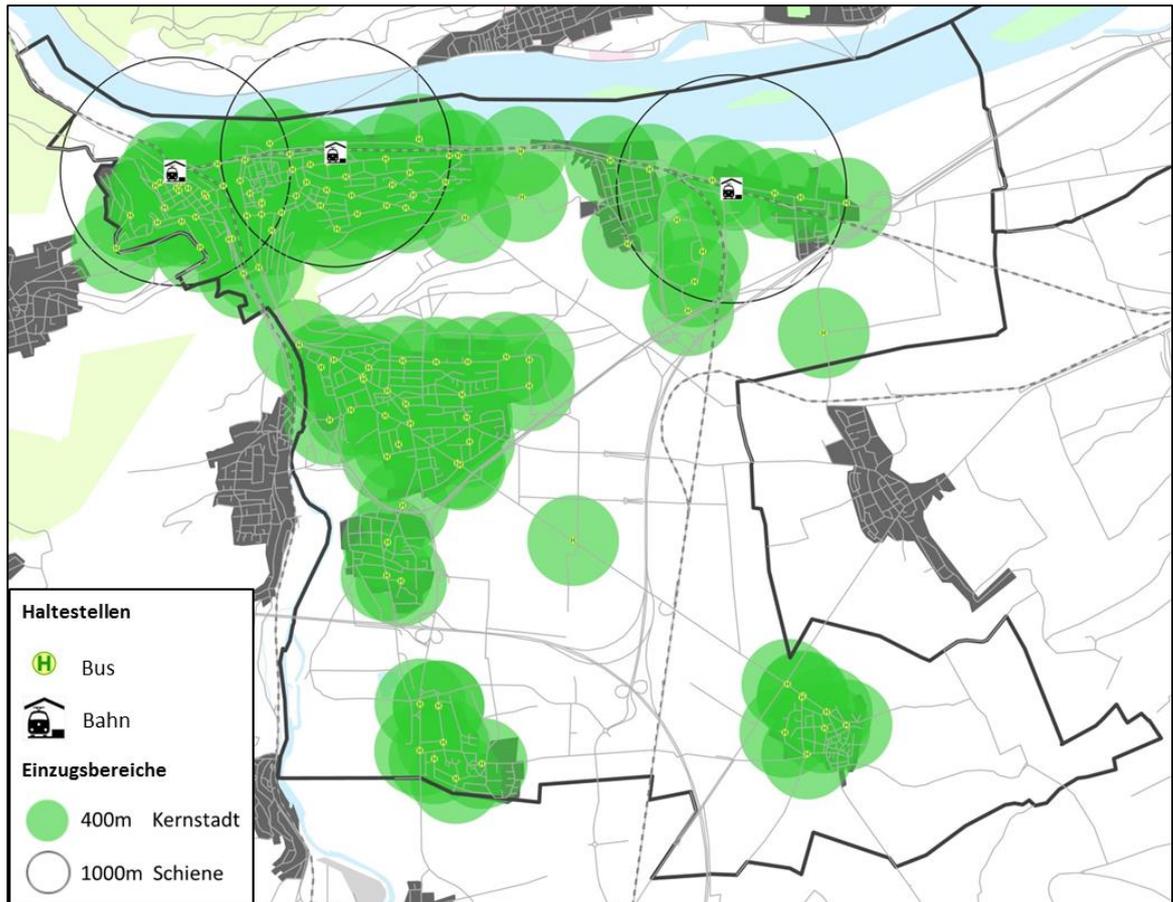


Abbildung 2: Erschließungsradien der Haltestellen in Bingen

4.2 Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeit

Die Bedienungshäufigkeit und die Fahrzeiten des ÖPNV liegen innerhalb der Stadt Bingen aufgrund der getakteten Verkehre überall deutlich über den für den gesamten Landkreis geforderten Anforderungen in den einzelnen Verkehrszeiten. Daher müssen hier zur Sicherstellung einer gleichwertigen Bedienung in allen Teilen des Landkreises keine Maßnahmen definiert werden.

Die Änderungen zum 30.09.2013 haben hierauf keine Auswirkungen.

4.3 Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)

Am Hauptbahnhof in Bingen besteht eine Park-and-ride- sowie eine Bike-and-ride-Einrichtung. Am Stadtbahnhof Bingen sollte eine weitere Bike-and-ride-Anlage eingerichtet werden.