



Nahverkehrsplan

Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund

Teil C

Nahverkehrsplan für den Landkreis Bad Kreuznach

Fortschreibung 2025

Beschlossen am 02. Februar 2026

Auftraggeber/-in:

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

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan ZRNN Teil C Landkreis Bad Kreuznach
Auftraggeber/-in	Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund KÖR
Auftrags-Nr.	C850406
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter/-in	Lic.rer.reg Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum	29.11.2023
zuletzt gespeichert	04.02.2026

Inhalt

1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan _____	5
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Bad Kreuznach _____	6
2.1	Einwohner je Hektar (Zensusdaten) _____	6
2.2	ÖPNV-Nachfrageströme _____	7
2.3	Berufspendler Binnenverkehr _____	7
2.4	Neubaugebiete _____	9
3	Verkehrspolitische Ziele und Bilanzierung NVP 2014 _____	10
3.1	Festlegung der Ziele im ÖPNV-Konzept _____	10
3.2	Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014 _____	10
4	Analyse des ÖPNV-Konzeptes _____	12
4.1	ÖPNV-Konzept _____	12
4.2	Erschließungsmängel _____	13
4.3	Analyse der Erreichbarkeit _____	13
4.4	Relationsbezogene Mängel _____	14
4.5	Wichtige Umsteigehaltstellen _____	15
4.6	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride) _____	16
5	Maßnahmendefinition _____	16
5.1	Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen _____	16
5.2	Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV _____	16
6	Kostenübersicht _____	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohner je Hektar im Landkreis Bad Kreuznach _____	6
Abbildung 2:	Pendlerströme (größer als 10 Personenfahrten) Landkreis Bad Kreuznach _____	8
Abbildung 3:	Liniennetz Stand 08.04.2022 ÖPNV-Konzept Landkreis Bad Kreuznach _____	12
Abbildung 4:	Zeitliche Erreichbarkeit eines der Mittelzentren mit dem ÖPNV _____	14

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kreuznach besteht aus Teil A und C. Er basiert auf der Fortschreibung des am 22. September 2014 beschlossenen Teils C. Der ebenfalls fortgeschriebene Gemeinsame Nahverkehrsplan des ZRNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil C unverzichtbar. Ergänzt wird der Nahverkehrsplan des Landkreises durch den Nahverkehrsplan der Stadt Bad Kreuznach (Teil C1).

Im Gemeinsamen Nahverkehrsplan des RNN (Teil A) wird im Kapitel 1 die Bearbeitungsstruktur der Nahverkehrspläne im RNN dargestellt. Der vorliegende Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kreuznach ist demzufolge nur der Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans, der die Festlegungen, Analyseergebnisse und Maßnahmen im Binnenverkehr des Kreises betrifft.

Die Bestandsaufnahme im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises. Im vorliegenden Teil C werden nur diejenigen Größen fortgeschrieben, die für den Kreis 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. Der Landkreis Bad Kreuznach hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt, den unterschiedlichen Raumstrukturen im RNN wurde Rechnung getragen. Das Anforderungsprofil beschreibt im Wesentlichen die Angebotsstrukturen des ÖPNV-Konzeptes (2019) für das Gebiet des ZRNN.

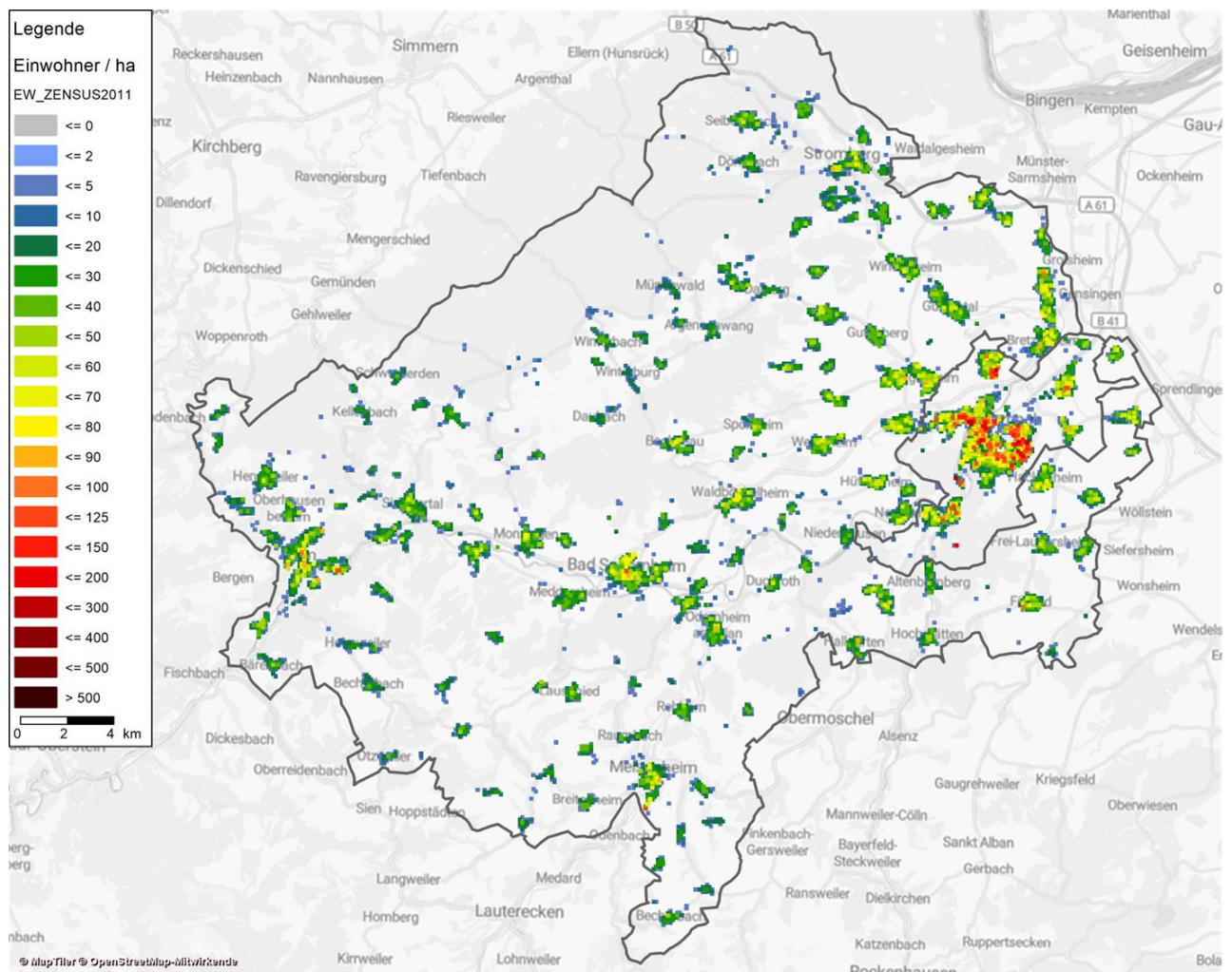
In der Schwachstellenanalyse wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards überall in adäquater Form erfüllt werden. Festgestellte Schwachstellen werden hier dargelegt, soweit sie den Binnenverkehr des Landkreises Bad Kreuznach betreffen. Sie dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Bad Kreuznach

Eine Reihe von Strukturdaten sind im Teil A (Regionaler Nahverkehrsplan) aufgenommen. Hier werden weitere kreisbezogene Daten betrachtet.

2.1 Einwohner je Hektar (Zensusdaten)

Um eine feinere Auswertung von Einwohnerzahlen in einzelnen Orten durchführen zu können, wurden Daten des Statistischen Bundesamtes ausgewertet, aus denen Grundlegenden Daten des Zensus 2011 für Flächen von 100 m x 100 m dargestellt werden¹.



Quelle: Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

Abbildung 1: Einwohner je Hektar im Landkreis Bad Kreuznach

¹ © Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

Auch wenn diese Daten einige Jahre alt sind, können sie aufgrund ihrer Feinheit für Flächen, auf denen keine grundlegenden Änderungen der Wohnbebauung stattgefunden hat, als gute Grundlage für feinräumige Auswertungen genutzt werden, beispielsweise für die Beurteilung von Erschließungswirkungen des ÖPNV.

Es zeigt sich für den Landkreis Bad Kreuznach eine Verdichtung der Einwohner auf über 100 Einwohner pro ha in der Stadt Bad Kreuznach in fast der gesamten Kernstadt und auch in einigen der Ortsteile (siehe auch Nahverkehrsplan der Stadt Bad Kreuznach). Ansonsten finden sich im Landkreis nur sehr vereinzelt mehr als 100 Einwohner pro ha, beispielsweise in Kirn und Bad Sobernheim oder Meisenheim. Die meisten Orte weisen im Ortskern die höchste Dichte auf, die gegen den Ortsrand niedriger wird. Im Wesentlichen sind die Orte geschlossen, nur vereinzelt finden sich kleine Ansammlungen von Häusern außerhalb der Ortschaften. Dies ist vorteilhaft für die Bedienung der Orte durch einen Linienbusverkehr.

Niedrige Einwohnerdichten finden sich vor allem im Bereich der Ausläufer des Soonwaldes zwischen Stromberg und Kirn, aber auch im Bereich zwischen Meisenheim und Kirn. Die deutliche Zweiteilung des Kreises in den dichter besiedelten Osten und den weniger dicht besiedelten Westen wird hier sichtbar.

2.2 ÖPNV-Nachfrageströme

Seit der Erhebung im Jahr 2003, die für den Nahverkehrsplan des Landkreises 2009 als Datengrundlage dient, lagen keine neueren Nachfragedaten mehr für die Bearbeitung des Nahverkehrsplans vor, da die Verkehrsunternehmen entschieden haben, keine Daten zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der Neuplanung im ÖPNV-Konzept, die sich eher an den Potenzialen und Strukturen als an der ÖPNV-Nachfrage orientiert, ist die Analyse der Potenziale deutlich wichtiger. Diese orientieren sich an Pendlerströmen und Einwohnerzahlen. Die Einwohnerzahlen liegen sowohl auf Gemeindeebene vor als auch als Einwohner je Hektar aus den Zensusdaten.

2.3 Berufspendler Binnenverkehr

Die Potenziale für den ÖPNV lassen sich gut an aktuellen vorhandenen Pendlerzahlen² ablesen.

Abbildung 2 zeigt die Berufspendler (Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort mit allen Verkehrsmitteln ab 10 Pendlern).

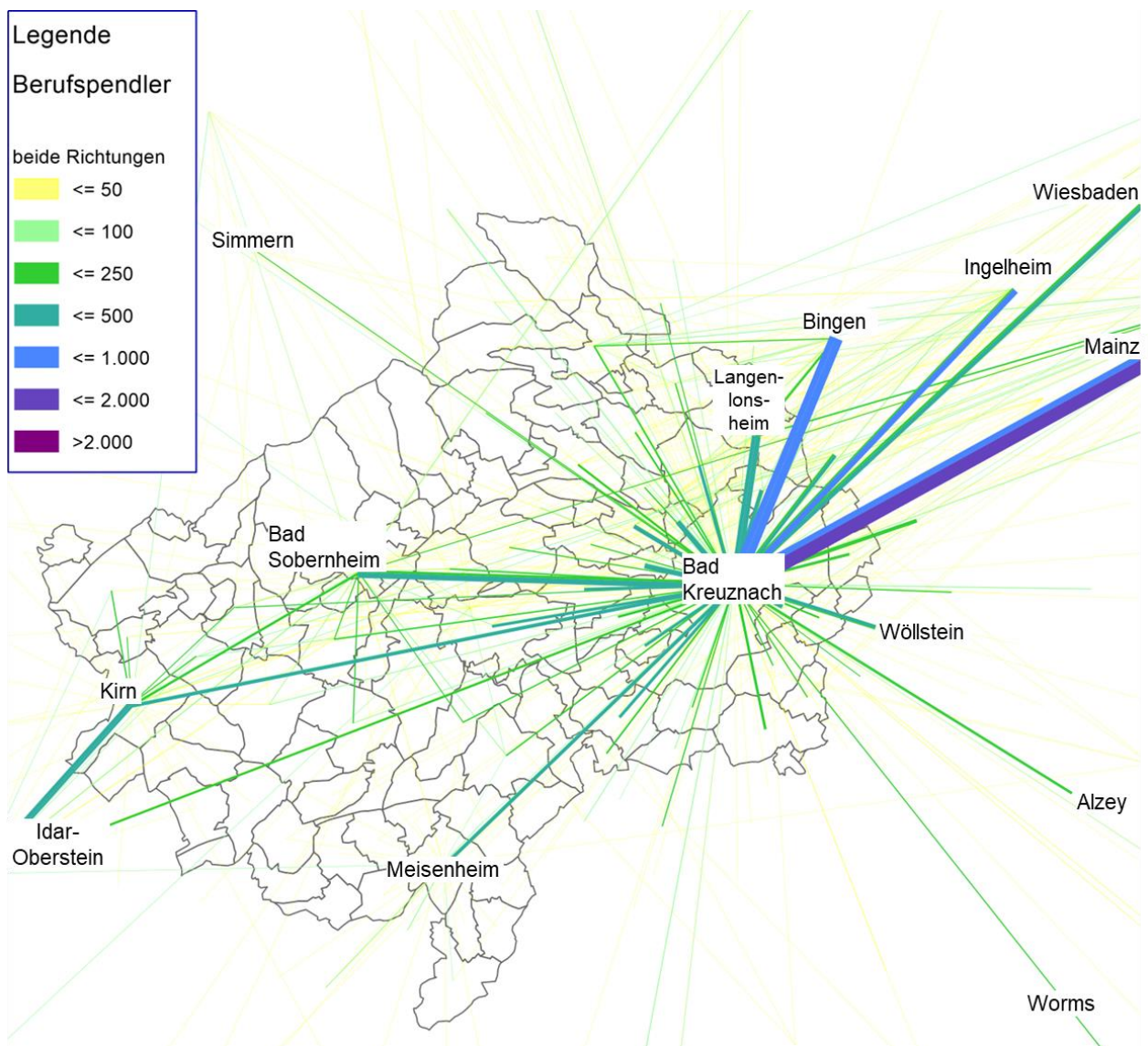
Innerhalb des Landkreises sind Berufspendler vorwiegend auf Bad Kreuznach ausgerichtet, insbesondere aus den Gemeinden, die um die Stadt Bad Kreuznach herum

² Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Ein- und Auspendler nach Gemeinden), 2019

liegen. Kleinere Ströme sind noch nach Bad Sobernheim und Kirn zu verzeichnen. Seit der letzten Fortschreibung hat sich die Struktur nicht wesentlich verändert.

Nach außerhalb des Landkreises bestehen deutlich größere Pendlerbeziehungen, vor allem nach Mainz. Zwischen Bad Kreuznach und Ingelheim bzw. Bingen pendeln Berufstätige in beide Richtungen. Weitere kleinere Ströme pendeln von Simmern oder Alzey nach Bad Kreuznach sowie von Kirn nach Idar-Oberstein.

Eine Reihe kleiner disperser Ströme zeigt sich auch in Richtung Frankfurt/Rüsselsheim



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Ein- und Auspendler nach Gemeinden), 2019

Abbildung 2: Pendlerströme (größer als 10 Personenfahrten) Landkreis Bad Kreuznach

2.4 Neubaugebiete

Größere Neubaugebiete sind seit der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis nicht zu verzeichnen. Die Erschließung der in der letzten Fortschreibung genannten Neubaugebiete im RNN-Gebiet wurde für den vorliegenden Nahverkehrsplan wieder geprüft, da sie teilweise noch in Entwicklung sind. Im Landkreis Bad Kreuznach wurden bei den Prüfungen zur letzten Fortschreibung Erschließungslücken festgestellt, die inzwischen aber nach Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes ausreichend erschlossen sind: Dies betrifft:

- Bad Sobernheim „Im Leinenborn“ (Neubaugebiet und Bestand), hier fehlte die Erschließung außerhalb des Schülerverkehrs. Inzwischen wurde eine neue Haltestelle eingerichtet und die Linie 287 verkehrt regelmäßig getaktet.
- Staudernheim, Neubaugebiet im südlichen Bereich ist ausreichend erschlossen.

3 Verkehrspolitische Ziele und Bilanzierung NVP 2014

3.1 Festlegung der Ziele im ÖPNV-Konzept

Der Landkreis Bad Kreuznach hat als Aufgabenträger die Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzeptes beschlossen, das eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots vorsieht. Ziel ist es, auch vor dem Hintergrund der klimapolitischen Entwicklungen, der Bevölkerung über den Schulverkehr hinaus einen regelmäßigen und zuverlässigen ÖPNV-Zugang zu ermöglichen.

Dieses ÖPNV-Konzept, das inzwischen umgesetzt wurde und im Zuge einer Direktvergabe an das kommunale Unternehmen Kommunalverkehr Rhein-Nahe (KRN) vergeben worden.

Die Umsetzung, die die Erschließung aller Orte im RNN montags bis freitags tagsüber mindestens alle 2 Stunden vorsieht (teilweise in Bedarfsbedienung) bildet die Grundlage für die Schwachstellenanalyse in diesem Nahverkehrsplan.

Die zu Grunde liegende Kategorisierung der Quell-Ziel-Relationen zwischen den Orten im Landkreis Bad Kreuznach (siehe Kapitel 3.1. im Regionalen Nahverkehrsplan Teil A) beinhalten im östlichen Teil des Landkreises vorwiegend Achsen und Verbindungen, für die eine Bedienung in der Haupt- und Nebenverkehrszeit von 30- bzw. 60- Minuten-Takt vorgesehen ist. In den Abendstunden und am Wochenende ist das Angebot entsprechend angepasst. Im westlichen Teil überwiegen Verbindungen sowie Verflechtungen. Hier ist in der Haupt- und Nebenverkehrszeit eine Bedienung im 60- bzw. 120- Minuten-Takt vorgesehen, teilweise durch getaktete Rufbusverkehre.

Die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes erstreckt sich vom August 2019 bis Herbst 2022 in den einzelnen Landkreisen des RNN.

3.2 Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014

Bei der Bedienungshäufigkeit wurden in der letzten Fortschreibung insgesamt wenige systematische Unterschreitungen der damaligen Anforderungen identifiziert. Diese gingen in die Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes ein.

Folgende Mängel und Maßnahmendefinitionen wurden im Nahverkehrsplan 2014 ausgewiesen, sie konnten weitgehend durch die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes behoben werden, auch in Fällen, wo 2014 noch keine die Schwachstellen behebende Maßnahme vorgesehen war.

► Erschließung Bad Sobernheim – „Im Leinenborn“

Das Wohngebiet „Im Leinenborn“ war trotz der Hanglage nur randlich durch den ÖPNV erschlossen. Nordöstlich davon war das neue Wohngebiet „Im Leinenborn II“ ausgewiesen. Eine Linienbedienung ist inzwischen eingerichtet, die Erschließung ist gewährleistet.

➤ Erschließung Schindeldorf

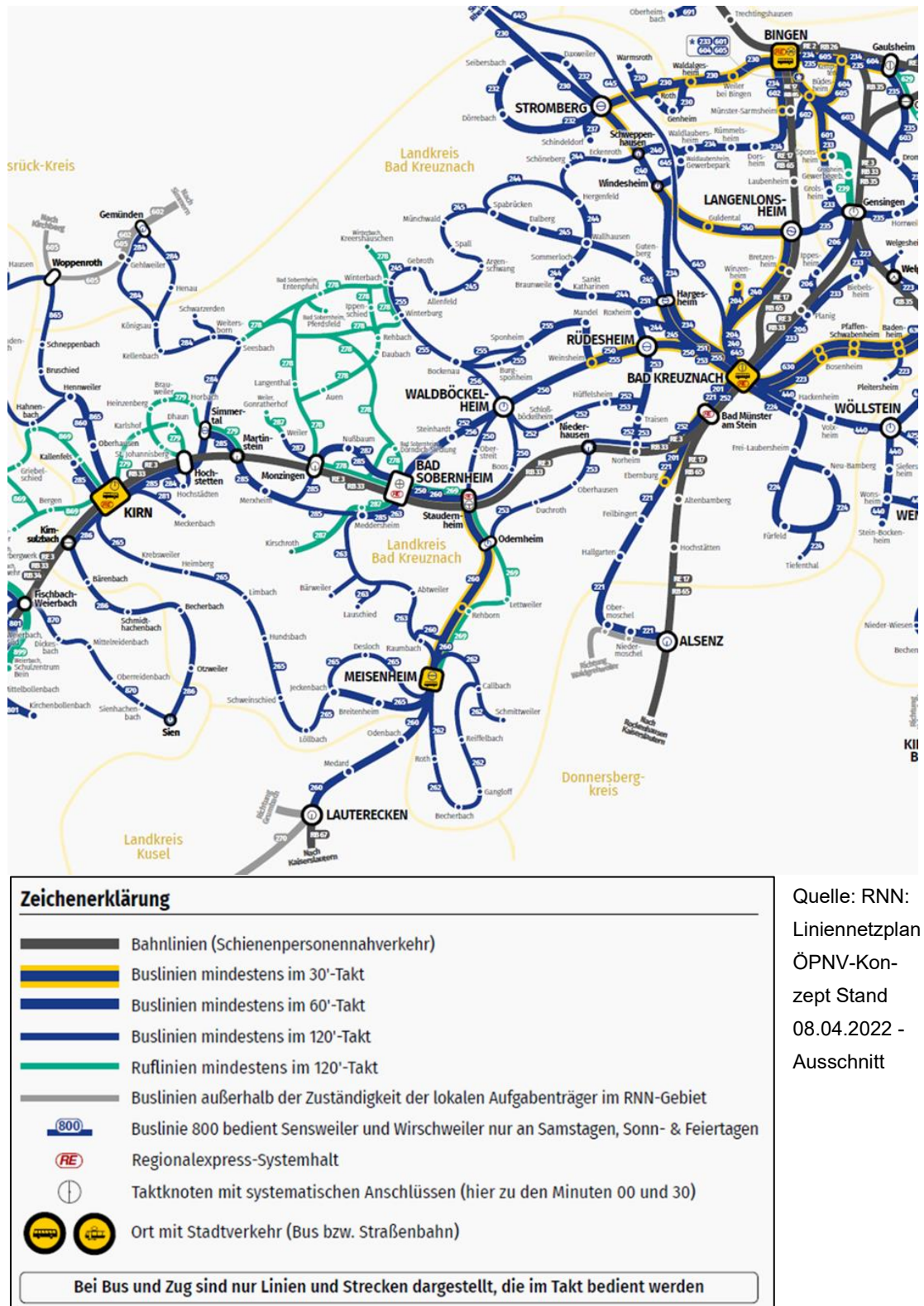
Schindeldorf ist vorwiegend ein Wohngebiet mit etwa 760 Einwohnern, für das in den bisherigen Nahverkehrsplänen keine Bedienung vorgesehen war, auch wenn die Schwachstelle erkannt und auch von der Gemeinde Stromberg angemahnt wurde. Auch hier ist eine Linienbedienung inzwischen eingerichtet, die Erschließung ist gewährleistet.

➤ Neu-Bamberg

Eine Erschließung des nördlichen Ortsteils von Neu-Bamberg war als Maßnahme vorgesehen und wurde mit der Linie 224 mittels einer neuen Haltestelle umgesetzt.

4 Analyse des ÖPNV-Konzeptes

4.1 ÖPNV-Konzept



Quelle: RNN:
Liniennetzplan
ÖPNV-Konzept
Stand
08.04.2022 -
Ausschnitt

Abbildung 3: Liniennetz Stand 08.04.2022 ÖPNV-Konzept Landkreis Bad Kreuznach

Das ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN ist im Teil A (Regionaler Nahverkehrsplan) beschrieben.

In oben dargestellter Abbildung 3 wird das ÖPNV-Konzept (Umsetzungsstand April 2022) dargestellt. Das dargestellte Angebot war Grundlage für die Schwachstellenanalyse. Dazu wurde es in das Verkehrsmodell aufgenommen und die Schwachstellen analysiert.

Ergänzend zum SPNV wird der Landkreis Bad Kreuznach entsprechend seiner Siedlungsdichte im westlichen Teil weit überwiegend durch Linien im 60-Minuten-Takt bedient. Auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet sind Strecken

- zwischen Stromberg und Bingen bzw. Langenlonsheim,
- zwischen Langenlonsheim und Bad Kreuznach
- zwischen Bad Sobernheim und Meisenheim
- zwischen Bad Kreuznach und Wöllstein (ab 6/2024), davor nur in der HVZ
- der Linien innerhalb der Stadt Bad Kreuznach
- im Umland von Bad Kreuznach. Hier ergeben sich ebenfalls Taktverdichtungen durch Überlagerungen von Linien zumeist zu einem 30-Minuten-Takt.

Eine Reihe kleinerer Orte nördlich der Bahnstrecke Bad Sobernheim-Kirn wird mit Rufbusangeboten bedient, die mindestens im 120-Minuten-Takt verkehren, ebenso einige Orte im Landkreis Birkenfeld, die der Rufbus mit Kirn, dem nächsten Versorgungszentrum verbindet. Weitere Rufbusse verbinden kleinere Orte mit Bad Sobernheim oder Staudernheim / Odernheim / Meisenheim

Bei allen Angeboten wird das Anforderungsprofil, wie es im regionalen Nahverkehrsplan Teil A dargelegt ist, nahezu ausnahmslos eingehalten.

4.2 Erschließungsmängel

Das Fahrplankonzept des umgesetzten ÖPNV-Konzeptes wurde auf Mängel in der Erschließung von Siedlungsbereichen überprüft. Parallel wurden alle bisherigen Mängel und Auffälligkeiten aus den bestehenden NVPs abgeglichen. Im Landkreis Bad Kreuznach sind keine Erschließungsmängel geblieben oder neu entstanden seit Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes.

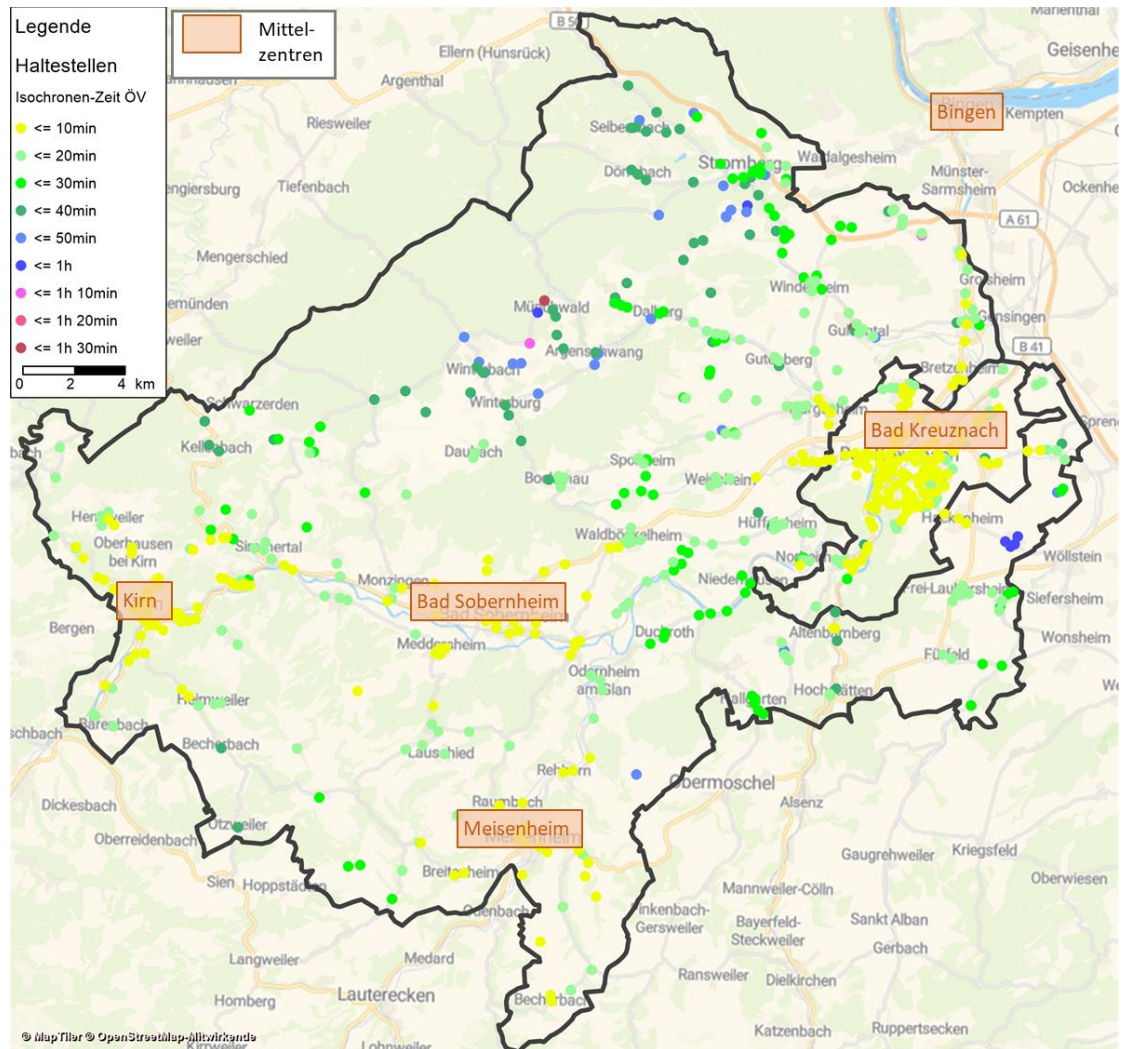
4.3 Analyse der Erreichbarkeit

Die Überprüfung der Beförderungszeiten hat ergeben, dass keine Mängel bestehen. Grundsätzlich haben die einheitlicheren Linienwege dazu geführt, dass die Zentren eher schneller erreicht werden als vor Einführung des ÖPNV-Konzeptes, von vielen Orten in bis zu 30 Minuten. Einzelne geringfügige Überschreitungen von Erreichbarkeiten des

Mittelzentrums innerhalb 60 Minuten wurden lediglich für Einzelhäuser mit Schulbushaltestellen festgestellt (siehe

Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 4)



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 4: Zeitliche Erreichbarkeit eines der Mittelzentren mit dem ÖPNV

4.4 Relationsbezogene Mängel

Bei der Bedienungshäufigkeit wurden im gesamten RNN nur wenige Unterschreitungen der Anforderungen identifiziert. Dies betrifft insbesondere die Tagesrandlagen.

Im Landkreis Bad Kreuznach ist hiervon die Verflechtung zwischen Bad Sobernheim und Bockenau betroffen, auf der vor 08:30 Uhr am Schultag keine Fahrtmöglichkeit besteht.

4.5 Wichtige Umsteigehaltstellen

Hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit bestehen keine Mängel. Im Konzept werden wichtige Umsteigehaltstellen so bedient, dass zwischen den ankommenden und abfahrenden Linien Umstiege realisiert werden können.

Wie der Abbildung 3 zu entnehmen ist, bestehen folgende Umsteigepunkte:

➤ **Taktknoten Bus mit Lage an SPNV-Strecken:**

- Bad Kreuznach (RE-Systemknoten)
- Bad Sobernheim (RE-Systemknoten)
- Staudernheim (RE-Systemknoten)
- Kirn (RE-Systemknoten)
- Kirn-Sulzbach
- Martinstein
- Monzingen
- Bad Münster am Stein
- Langenlonsheim
- Bingen (Landkreis Mainz-Bingen)
- Gensingen (Landkreis Mainz-Bingen)
- Sprendlingen (Landkreis Mainz-Bingen)
- Alsenz (Donnersbergkreis)

➤ **Taktknoten im Bus- und Anrufverkehr:**

- Meisenheim
- Odernheim
- Simmertal
- Waldböckelheim
- Stromberg
- Schweppenhausen
- Lauterecken (Landkreis Kusel)
- Gemünden (Rhein-Hunsrück-Kreis)
- Wöllstein (Landkreis Alzey-Worms)

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

Hinsichtlich der Verknüpfung motorisierten Individualverkehr wurde bereits in der letzten Fortschreibung darauf verwiesen, dass an allen wichtigen Bahnhöfen bereits P+R-Plätze vorhanden sind und vielerorts Erweiterungen vorgenommen wurden.

Zum Thema der verknüpften Mobilität siehe auch Kapitel 3.2.5 im Regionalen Nahverkehrsplan Teil A.

5 Maßnahmendefinition

5.1 Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen

Aufgrund der Umsetzungsbilanzierung der Fortschreibung 2014 des Nahverkehrsplans und der erneuten Schwachstellenanalyse besteht über die Umsetzung des ÖPNV-Konzepts hinaus keine Notwendigkeit, weitere Linienänderungen oder Verdichtungen zu planen.

Für die Linie 256 wird vorgeschlagen, die Fahrt von Bad Sobernheim nach Bockenu nicht nur am Ferientag, sondern auch am Schultag vor 08:30 Uhr zu bedienen. Dies betrifft jedoch eine Verflechtung, daher kann ggf. zunächst geprüft werden, ob hier Bedarf besteht.

5.2 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV

Grundsätzlich gilt, dass der ÖPNV bei der Erstellung von Bebauungsplänen und gegebenenfalls bereits bei der Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden soll und das zuständige örtliche Verkehrsunternehmen einbezogen wird. Damit kann frühzeitig festgelegt werden, dass eine ÖPNV-Befahrbarkeit und betriebliche Belange, wie beispielsweise die Planung von Wendemöglichkeiten, sichergestellt sind.

Konkrete Problemlagen bei verkehrlichen Abläufen wurden aus dem Landkreis Bad Kreuznach nicht genannt.

6 Kostenübersicht

Nach Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes entstehen auf Basis der Maßnahmen im Nahverkehrsplan für den Landkreis Bad Kreuznach keine Kosten.

Die konkrete ÖPNV-Maßnahme einer zusätzlichen Fahrt Bad Sobernheim nach Bockenu am frühen Morgen ist zunächst zu prüfen und sollte im Falle einer Umsetzung nur geringfügige zusätzliche Aufwände bedeuten.