

Nahverkehrsplan Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund
Teil B2:
Fortschreibung Nahverkehrsplan für die Stadt
Bingen am Rhein

Auftraggeber:

Stadt Bingen
Saarlandstr. 364
55411 Bingen

Auftragnehmer:

PTV
Planung Transport Verkehr AG
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Beschlossen am 09.Dezember 2009

Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Bingen
Auftraggeber:	Stadt Bingen am Rhein
Auftragnehmer:	PTV Planung Transport Verkehr AG
Auftrags-Nr.:	421 348
Bearbeitet von:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Kevin Löhr
Version:	02
Autor:	Lic.rer.reg. Irene Burger
Erstellungsdatum:	22.01.2008
zuletzt gespeichert:	26.01.2010 von PTV
Speicherort:	T:\Projekte\Nahverkehrsplan\ZRNN\Text_Termine\Bericht\5_ENDFASSUNG_NACH_BESCHLUSS\05_B2_NVP_Stadt_Bin.doc

Inhalt

1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan	5
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Bingen.....	6
2.1	Einwohnerentwicklung	6
2.2	ÖPNV-Nachfrageströme	7
2.3	ÖPNV-Angebot	8
2.4	Neubaugebiete.....	8
3	Nahverkehrsplan 1998.....	9
4	Ergebnisse der Schwachstellenanalyse.....	10
4.1.1	Erschließungsmängel	10
4.1.2	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)	11
5	Maßnahmendefinition.....	12

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2:	Geplante Wohngebiete	9
Tabelle 3:	Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 1998	9
Tabelle 4:	Erschließungsmängel in der Stadt Bingen	10

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Fahrgastaufkommen Stadt Bingen (Querschnitt)	7
Abbildung 2:	ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Bingen	8
Abbildung 3:	Erschließungsradien in der Stadt Bingen	11

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 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. Um die Wirkungen auf die Fahrgastzahlen sowie entstehende Neuerlöse abzuschätzen, wird im Einzelfall eine Nachfrageprognose in Anlehnung an das Verfahren durchgeführt, das für die "Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs" vorgeschrieben und an empirischen Untersuchungen geeicht ist.

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. Einen besonders hohen Zuwachs an Einwohnern haben Dietersheim (+12 Prozent) und Sponsheim (+15 Prozent) zu verzeichnen. Geringe Verluste gibt es nur in den Stadtteilen Bingerbrück und Gaulsheim.

Stadtteil	Einwohner 05/1996	Einwohner 12/2006	Veränderung (absolut)	Veränderung (%)
Bingen-Stadt	7.531	7.696	+165	+2,2%
Bingen-Bingerbrück	3.289	3.179	-110	-3,3%
Bingen-Büdesheim	7.089	7.152	+63	+0,9%
Bingen-Dietersheim	1.764	1.975	+211	+12,0%
Bingen-Dromersheim	1.488	1.546	+58	+3,9%
Bingen-Gaulsheim	1.164	1.155	-9	-0,8%
Bingen-Kempton	1.758	1.839	+81	+4,6%
Bingen-Sponsheim	1.327	1.524	+197	+14,8%
Summe	25.410	26.066	656	2,6%

Tabelle 1: Einwohner in den Stadtteilen von Bingen (Stand 12/2006)

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes wird für den Zeitraum zwischen 2005 und 2015 jedoch von einem Rückgang der Bevölkerung um ca. 2 Prozent ausgegangen. Die Einwohnerentwicklung für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans ist vor allem hinsichtlich der Erschließung neuer Wohngebiete zu beachten, da sie in den einzelnen Stadtteilen unterschiedlich verlaufen kann.

2.2 ÖPNV-Nachfrageströme

Die Auswertungen zur ÖPNV-Nachfrage aus der Verbunderhebung 2003 sind im Teil A dargestellt. Im Folgenden werden einige weitere Ergebnisse erläutert, die die Stadt Bingen betreffen.

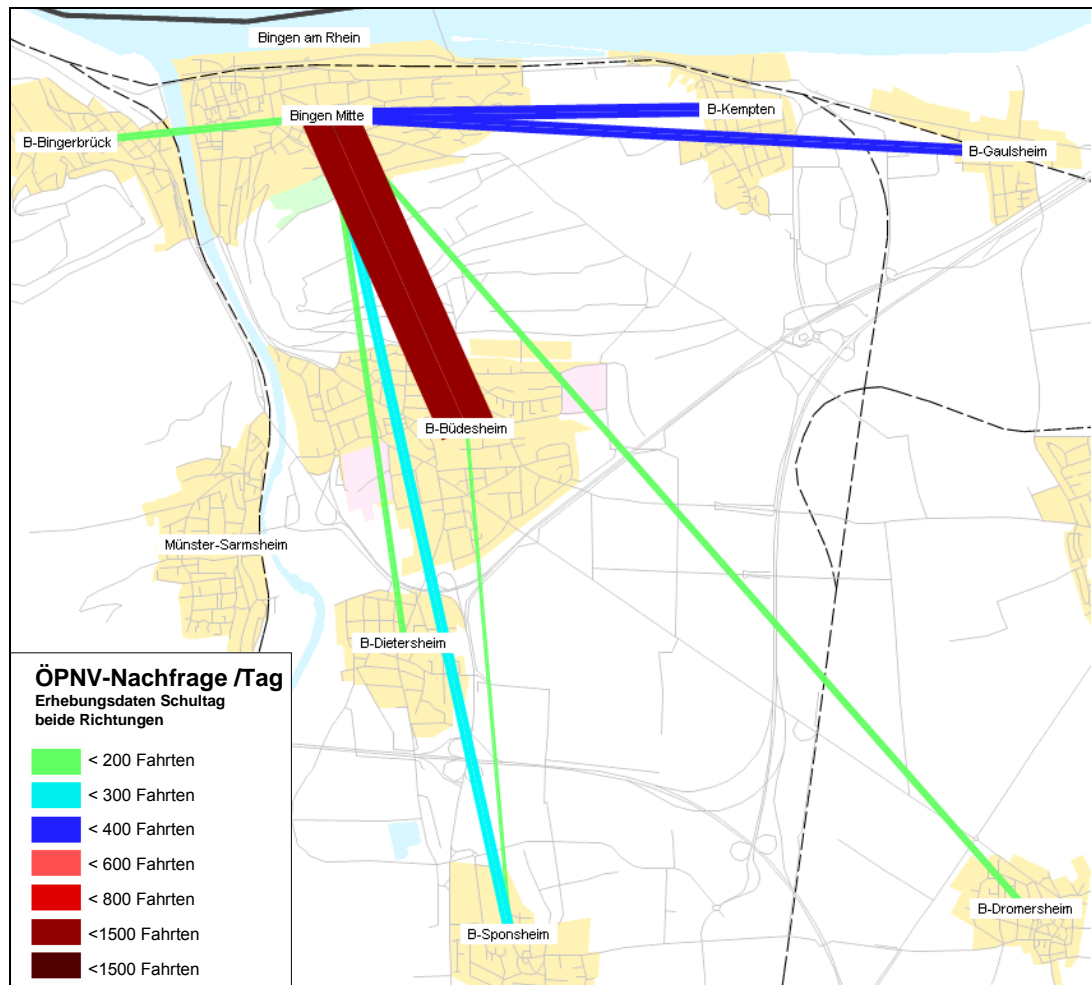


Abbildung 1: Fahrgastaufkommen Stadt Bingen (Querschnitt)

Abbildung 1 zeigt die Fahrgastströme im ÖPNV (Verbunderhebung 2005) an einem Schultag im Quell-Ziel- und Binnenverkehr der Stadt. Die stärksten Ströme zeigen sich zwischen Bingen-Mitte und Büdesheim. Stärkere Ströme existieren auch nach Kempton und Gaulsheim. Alle anderen Ströme sind mit unter 300 Fahrten eher niedrig.

2.3 ÖPNV-Angebot

In Bingen werden 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.

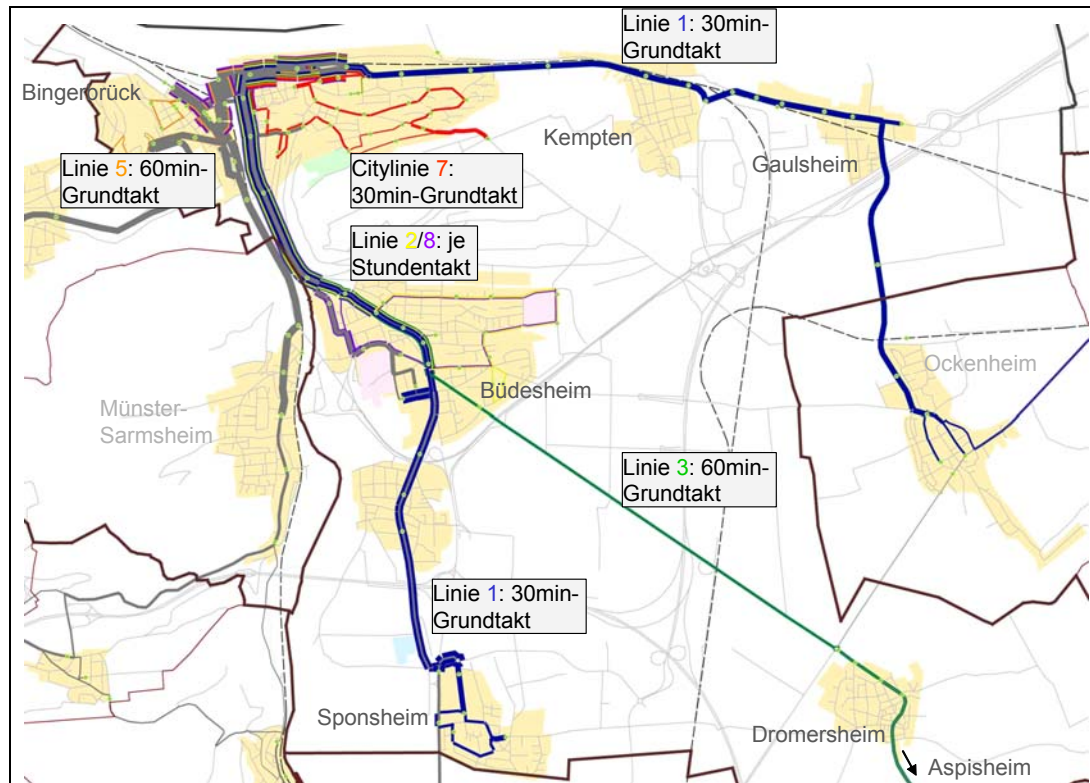


Abbildung 2: ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Bingen

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.

Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- ▶ Der Planungshorizont für die Bebauung mit Wohnnutzung sollte im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans liegen
- ▶ Bei Gewerbegebieten sollte nicht nur eine Ausweisung des Gewerbegebiets vorliegen, es soll auch bereits angemessen genutzt werden und Gewerbeansiedlungen im Planungshorizont absehbar sein.

- Die Größe des Gebiets sollte so sein, dass ein angemessenes Potenzial für eine ÖPNV-Anbindung vorliegt. Dies betrifft Beschäftigtenzahlen oder auch Einwohnerzahlen in Wohngebieten. Diese angemessene Größe muss im Einzelfall beurteilt werden und hängt vom Aufwand für eine Erschließung mit dem ÖPNV ab.

Die in Tabelle 2 dargestellten Gebiete werden in der Stadt geplant:

Stadtteil	Lage / Name	Größe und Stand der Bebauung
Bingen-Mitte	ehem. Hafengebiet	140 Wohneinheiten
Büdesheim	„Bubenstück I“ (nördlich d. Ortslage)	110 Wohneinheiten
Dromersheim	„Am Landgraben I“ (westlicher Ortsrand)	60 Wohneinheiten

Tabelle 2: Geplante Wohngebiete

3 Nahverkehrsplan 1998

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Bingen, der 1998 beschlossen wurde, wurden - zusammengefasst - folgende Maßnahmen festgelegt (Tabelle 3):

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Änderung der Linie 2 Büdesheim	Bereits 1998 realisiert
Trasse Citylinie	Wurde kurzfristig umgesetzt
Gründung des RNN Verkehrsverbundes	Wurde inzwischen umgesetzt
Erschließung Gewerbegebiet Kempten und Gaulsheim	Kempten ist noch nicht vollständig erschlossen
Zentraler Omnibusbahnhof am Bahnhof Bingen Stadt	Wurde inzwischen umgesetzt

Tabelle 3: Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 1998

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.

4.1.1 Erschließungsmängel

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

Den Analysen zur Erschließung sind folgende Haltestellenradien zu Grunde gelegt:

Bahnhof	Bushaltestelle
1000m	300-400m

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft und im Arbeitskreis diskutiert. Dadurch konnten eine Reihe von Erschließungsmängeln bereits ausgeschlossen werden. Die in Tabelle 4 genannten Mängel wurden vertieft untersucht. In Abbildung 3 sind alle Erschließungsradien sowie die Mängel dargestellt.

Nr.	Stadtteil	Raum	Mangel	Anmerkung
1	Kempton	Gewerbegebiet	Das Gewerbegebiet wird nur morgens und abends bedient. Kempton wird ansonsten im Schülerverkehr bedient. Die kleineren Straßen im Ort sind vom Linienverkehr nicht befahrbar. Eine Verbesserung der Bedienung ist geplant.	Die kleineren Straßen im Ort sind vom Linienverkehr nicht befahrbar. Eine Verbesserung der Bedienung ist bereits geplant.
2	Dromersheim	Südwestlicher Bereich	Fußweg zur nächsten Haltestelle bis zu 500 Meter ist in der Peripherie akzeptabel	Die kleineren Straßen im Ort, die bisher nicht bedient werden, sind vom Linienverkehr nicht befahrbar.
3	Dromersheim	„Am Landgraben I“ (westlicher Ortsrand)	Nicht ausreichend erschlossen	60 Wohneinheiten – Es ist davon auszugehen, dass dieser Bereich vom Linienverkehr nicht angefahren werden kann, da die Zuwegung durch die kleinen Straßen im Ort nicht gewährleistet ist.

Tabelle 4: Erschließungsmängel in der Stadt Bingen

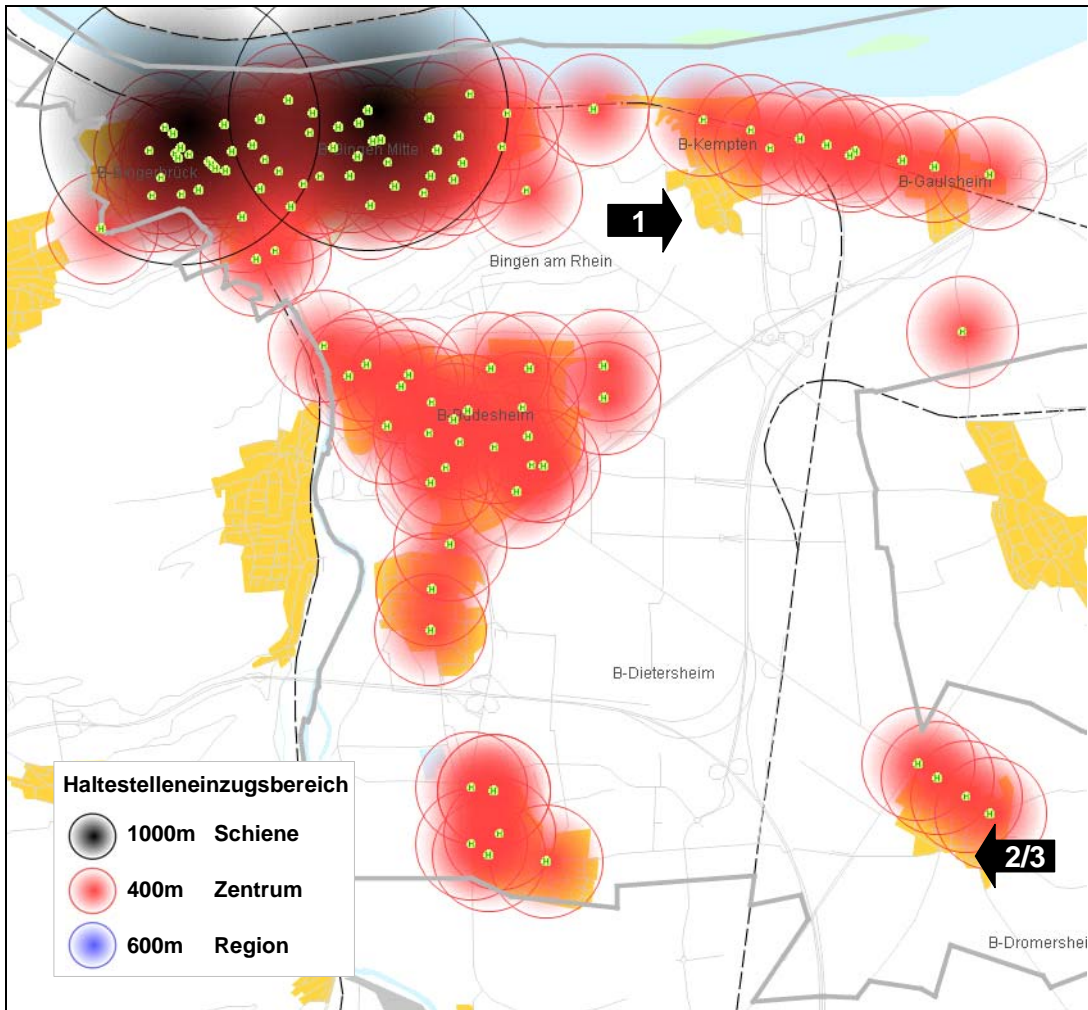


Abbildung 3: Erschließungsradien in der Stadt Bingen

4.1.2 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.

5 Maßnahmendefinition

Für die Stadt Bingen werden auf Basis der Schwachstellenanalyse zwei Mängel festgelegt, für die eine Maßnahme durchgeführt werden soll:

- ▶ Erschließung Kempten
- ▶ Erschließung „Am Landgraben I“

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