

Nahverkehrsplan Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund
Teil B1:
Fortschreibung Nahverkehrsplan
für die Stadt Ingelheim am Rhein



Auftraggeber:

Stadt Ingelheim
Neuer Markt 1
55218 Ingelheim am Rhein

Auftragnehmer:

PTV
Planung Transport Verkehr AG
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Beschlossen am 08. Februar 2010

Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Ingelheim
Bearbeitet von:	PTV Planung Transport Verkehr AG
	Lic.rer.reg. Irene Burger, Kevin Löhr
	Entwurf: Mai 2008

Inhalt

1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan	4
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Ingelheim	5
2.1	Einwohnerentwicklung	5
2.2	ÖPNV-Nachfrageströme	6
2.3	ÖPNV-Angebot Buskonzept 2008	6
2.4	Neubaugebiete.....	8
3	Analyse des Buskonzeptes als umzusetzende Maßnahme	9
3.1	Untersuchung der Erschließung durch den ÖPNV	9
3.2	Relationsbezogene Untersuchungen.....	11
3.3	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride).....	12
3.4	Qualität des Busverkehrsangebots	12

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohner in den Stadtteilen von Ingelheim (Stand 31.12.2006)	5
Tabelle 2:	Geplante Neubaugebiete	9

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Fahrgastaufkommen Stadt Ingelheim (Querschnitt)	6
Abbildung 2:	Linienplan des neuen Buskonzeptes	8
Abbildung 3:	Erschließungsradien in der Stadt Ingelheim	11

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige Nahverkehrsplan der Stadt Ingelheim besteht aus Teil A und B1. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan des RNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil B1 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 Nahverkehrpläne im RNN dargestellt. Der vorliegende Nahverkehrsplan der Stadt Ingelheim 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 B1 werden nur diejenigen Größen genannt, die für die Stadt Ingelheim 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 Ingelheim hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt.

In der **Schwachstellenanalyse** wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards erfüllt werden. Basis hierfür ist nicht wie im übrigen Raum des RNN der Fahrplanstand 2007, sondern das am 14. April 2008 beschlossene Buskonzept, das noch im Jahr 2008 umgesetzt werden soll.

Daher werden keine **Maßnahmen** definiert, da das neue Buskonzept und seine Umsetzung bereits als Maßnahmenpaket für den Umsetzungszeitraum des Nahverkehrsplans dienen soll.

Das Buskonzept wird kurz beschrieben, nähere Details finden sich im von der Stadt Ingelheim beauftragten Gutachten.

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Ingelheim

Ein Großteil der statistischen Daten zu Ingelheim ist 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 Ingelheim dargestellt, differenziert nach den einzelnen Stadtteilen. In den letzten zehn Jahren sind die Einwohnerzahlen um durchschnittlich 2,6 Prozent angestiegen. Einen besonders hohen Zuwachs an Einwohnern haben die Stadtteile Sporkenheim und Nieder-Ingelheim zu verzeichnen. Daneben gewinnt auch Großwinternheim an Einwohnern.

Stadtteil	Einwohner 12/1997	Einwohner 12/2007	Veränderung (absolut)	Veränderung (%)
Nieder-Ingelheim	8.970	9.591	+621	+6,5%
Ober-Ingelheim	4.294	4.250	-44	-1,0%
Freiweinheim	5.661	5.716	+55	+1,0%
Ingelheim West	5.162	5.128	-34	-0,7%
Sporkenheim	269	295	+26	+8,8%
Großwinternheim	1.307	1.355	+48	+3,5%
Summe	25.663	26.335	672	2,6%

Tabelle 1: Einwohner in den Stadtteilen von Ingelheim (Stand 31.12.2006)

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes wird für den Zeitraum zwischen 2005 und 2015 jedoch von einem Rückgang der Bevölkerung um ca. 3,5 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 Ingelheim betreffen.

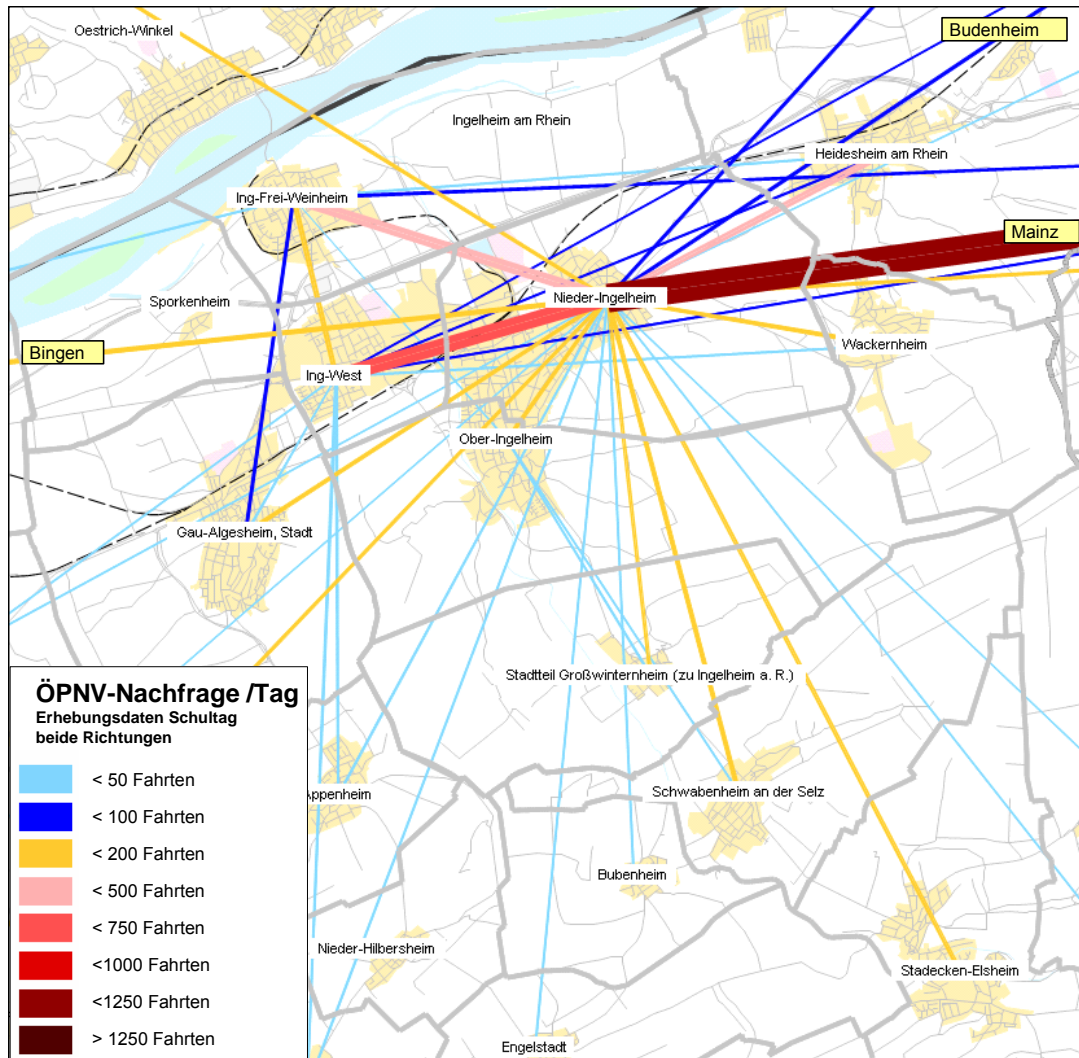


Abbildung 1: Fahrgastaufkommen Stadt Ingelheim (Querschnitt)

Abbildung 1 zeigt die Fahrgastströme im ÖPNV (Verbunderhebung 2003) an einem Schultag im Quell-Ziel- und Binnenverkehr der Stadt. Neben dem starken Strom vom Bahnhof nach Mainz, liegen die nachfragestärksten Verbindungen zwischen Nieder-Ingelheim und Ingelheim-West sowie nach Frei-Weinheim und Heidesheim.

2.3 ÖPNV-Angebot Buskonzept 2008

Das Buskonzept ist in Abbildung 2 dargestellt. In Ingelheim wird zukünftig eine Linie (611) im 30-Minuten-Takt angeboten, die eine Direktverbindung zwischen Frei-

Weinheim, Ingelheim-West und Nieder-Ingelheim sicherstellt und 80 % der Ingelheimer Einwohner bedient.

Zusätzlich wird eine zweite Linie 612 als Ergänzungslinie im 60-Minuten-Takt angeboten. Sie wird durch einen Midibus bedient und soll zunächst zwei Jahre lang getestet werden.

Sie beginnt in der Selztalstraße in Ober-Ingelheim und verläuft über die Altegasse, den Marktplatz Süd, die Bahnhofstraße und die Breitbachstraße zum Ober-Ingelheimer Friedhof, über Kreuzbergstraße zur Haltestelle Altenzentrum in der Grundstraße, weiter über Grundstraße und Bingerstraße zum Bahnhof, um dort umsteigefrei weiter zum Zentrum am Kreisel zu fahren. Sie erschließt die Sportstätten im Blumengarten und fährt weiter über Konrad-Adenauer-Straße und Otto-Hahn-Straße zum Friedhof Frei-Weinheim und schließlich über Hochstraße und Heinrich-Wieland-Straße mit einer Haltestelle am dortigen Rewe-Markt weiter nach Sporkenheim. Die Rückfahrt erfolgt auf dem gleichen Linienweg bis zur Haltestelle Breitbachstraße. Von dort aus verläuft die Linie 612 weiter über den Mühlborn bis zur Selztalstraße. Sporkenheim wird damit tagsüber im Stundentakt an den Stadtbusverkehr angeschlossen.

Die Linie 613 auf der Strecke Bahnhof – Regionalbad verkehrt wie bisher.

Ein zusätzliches Angebot wird wie bisher durch die Regionallinien und die Regio-Linie erbracht.

Die bisherigen Linien 611 und 612 entfallen damit. Insgesamt ergibt sich dennoch ein erweitertes Angebot, für das folgende Mehrkosten angesetzt werden:

- ▶ 63.000 EUR für die Linie 611 und
- ▶ 167.000 EUR für die Linie 612

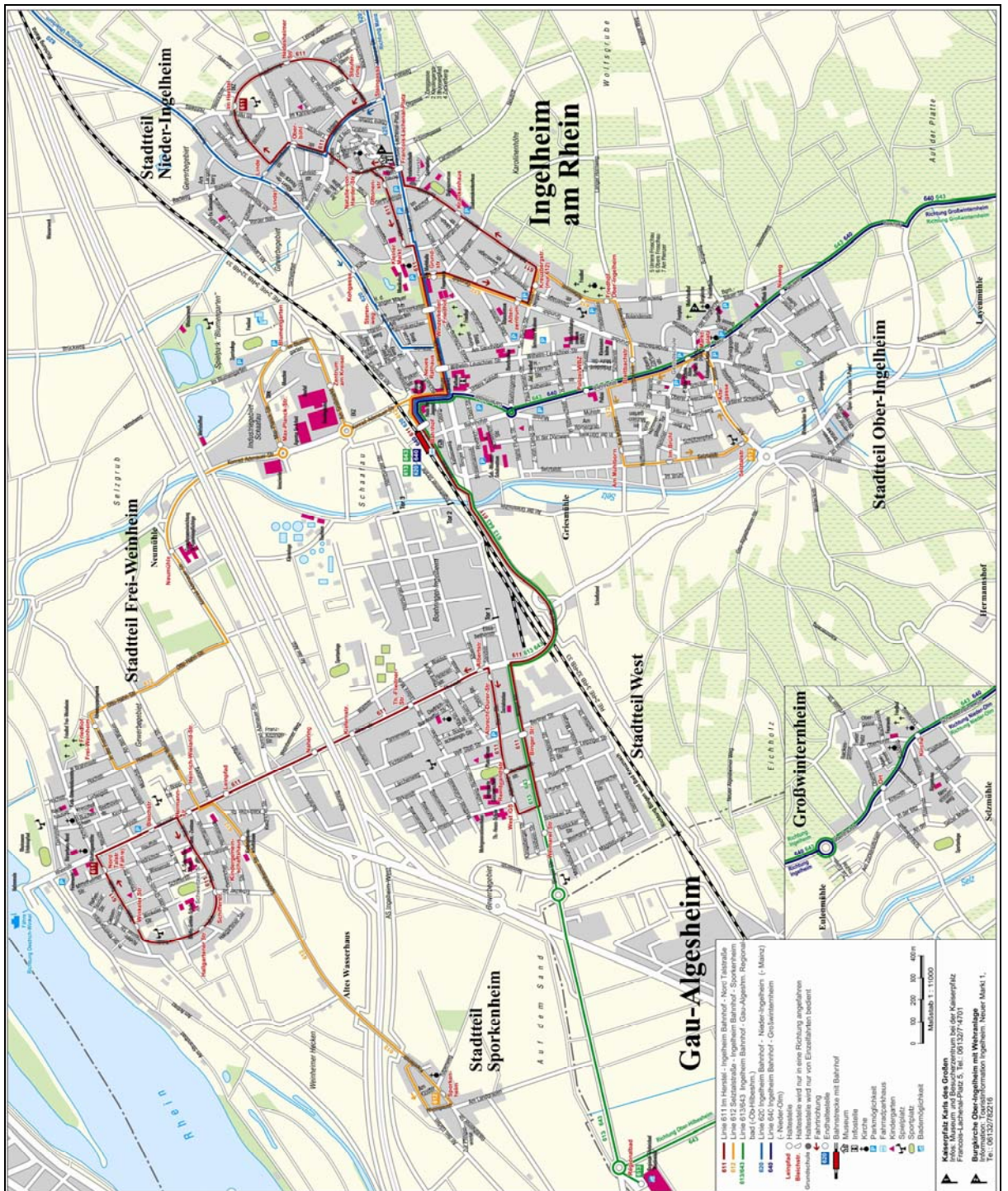


Abbildung 2: Linienplan des neuen Buskonzeptes

2.4 Neubauegebiete

Um die Entwicklung über die demographische Gesamtentwicklung (siehe Teil A) hinaus zu berücksichtigen, wurden alle geplanten Neubauegebiete (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
Ingelheim-West	Östlich der B 41	10 Gewerbegrundstücke, 8 Mischgebietsgrundstücke
Großwinternheim	„Am Ingelheimer Weg“	79 Grundstücke mit je maximal 2 Wohneinheiten
Ingelheim-Süd	„Am Ochsenborn“	70 Wohneinheiten
Südlich von Ingelheim-West	„An der Waldeckstraße“	80 Wohneinheiten
Nieder-Ingelheim	Max-Planck-Straße/Am Blumengarten	voll belegt

Tabelle 2: Geplante Neubaugebiete

3 Analyse des Buskonzeptes als umzusetzende Maßnahme

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

3.1 Untersuchung der Erschließung durch den ÖPNV

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	1000m
Bushaltestelle	300-400m

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft. Dadurch konnten eine Reihe von Erschließungsmängeln bereits ausgeschlossen werden. Durch das neue Buskonzept werden im Zuge der Ergänzungslinie 612 bisher bestehende Erschließungsmängel im Bereich Östliches Frei-Weinheim sowie im Industriegebiet nördlich des Bahnhofs behoben. In Abbildung 3 sind alle Erschließungsradien dargestellt.

Als einziger, nachrangiger Erschließungsmangel ist ausschließlich das Neubaugebiet am Ingelheimer Weg im Norden von Großwinternheim zu nennen, das nicht vollständig im Einzugsbereich der vorhandenen Haltestellen liegt. Betrieblich und verkehrlich ist die derzeitige Haltestellenlage jedoch sinnvoll und soll beibehalten werden. Eine zusätzliche Haltestelle ist derzeit nicht vorgesehen, die Behebung des Erschließungsmangels wird bereits geprüft.

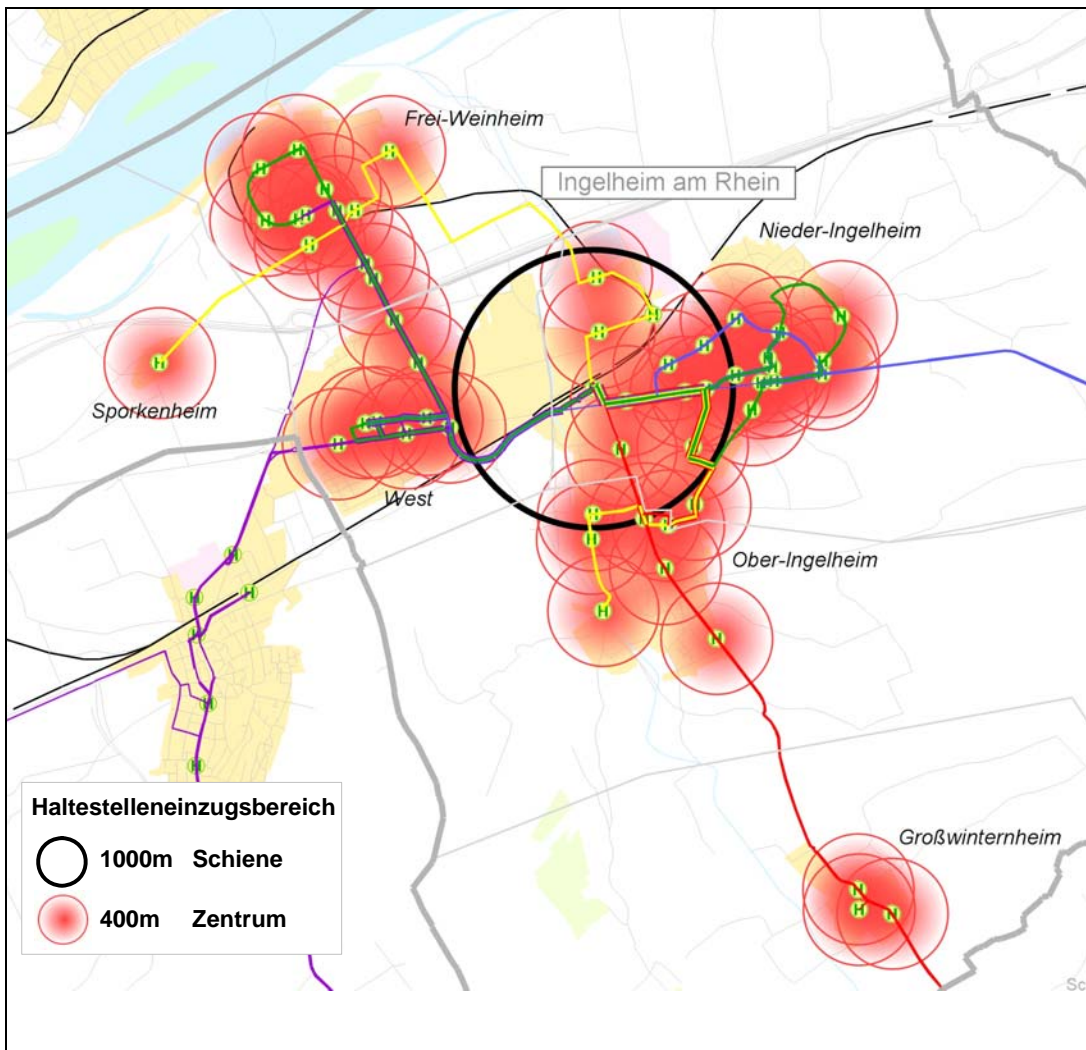


Abbildung 3: Erschließungsradien in der Stadt Ingelheim

3.2 Relationsbezogene Untersuchungen

Die Innenstadt von Ingelheim und der Bahnhof werden mit den Stadtbus- oder den Regionalbuslinien von allen Stadtteilen aus umsteigefrei erreicht.

Die linienbezogenen Fahrzeiten zum Bahnhof betragen aus den Stadtteilen:

Frei-Weinheim:	< 20 Minuten (Linie 611)
Nieder-Ingelheim:	< 10 Minuten (Linie 611)
West:	< 10 Minuten (Linie 611)
Sporkenheim:	< 15 Minuten (Linie 612)
Ober-Ingelheim:	< 15 Minuten (Linie 612)
Großwinternheim:	< 10 Minuten (Linie 640)

Die Linien verkehren Montag - Freitag in folgenden Frequenzen (teilweise verdichtet in der Hauptverkehrszeit):

Linie 611: halbstündlich

Linie 612: stündlich

Linie 620: stündlich

Linie 640: stündlich

Linie 643: stündlich

Somit ist die Erreichbarkeit der Stadtteile tagsüber sichergestellt.

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

In Ingelheim besteht am Bahnhof ein großes Parkhaus, das als Park-and-ride-Einrichtung dient. Zusätzlich besteht ein Fahrrad-Parkhaus.

3.4 Qualität des Busverkehrsangebots

Als wichtige Ziele für die weitere Entwicklung des Buskonzeptes in Ingelheim wurden festgelegt:

- ▶ Klarer Netzaufbau unter Berücksichtigung der Regionalbuslinien
- ▶ 30-Minuten-Takt in die einwohnerstarken Stadtteile
- ▶ Attraktives Grundangebot auch am Wochenende
- ▶ Möglichst umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtteilen
- ▶ ZOB Ingelheim als Rendezvouspunkt

Ergänzend wird bis zum Sommer 2008 ein Haltestellenausbaukonzept erstellt.

Damit verfügt die Stadt Ingelheim zukünftig über eine angemessene Bedienung aller Stadtteile, die gemeinsam mit Verbundtarif und einer guten Haltestellen- und Fahrzeugqualität den Standard für den Geltungsraum des Nahverkehrsplans setzt.