

Nahverkehrsplan
Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

Teil B: Nahverkehrsplan für den Landkreis Mainz-Bingen Fortschreibung 2014

Beschlossen vom Kreistag des Landkreises Mainz-Bingen am 7. April 2017



Auftraggeber:

Landkreis Mainz-Bingen
Georg-Rückert-Straße 11
55218 Ingelheim am Rhein

Bearbeitet von:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

ZRNN
Zweckverband Rhein-Nahe
Nahverkehrsverbund KÖR

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan LK Mainz-Bingen
Auftraggeber	Landkreis Mainz-Bingen
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum:	14.08.2013
zuletzt gespeichert:	11.04.2017 von PTV
Speicherort:	01_B0_NVP2013_LK_MZB_Beschlossen.docx

Inhalt

1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan	6
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Mainz-Bingen.....	7
2.1	ÖPNV-Nachfrageströme.....	7
2.2	Berufspendler Binnenverkehr	7
2.3	Neubaugebiete	8
3	Verkehrspolitische Ziele	10
3.1	Festlegung der Ziele.....	11
3.2	Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2009.	12
3.3	Beteiligung der Gemeinden	13
3.4	Auszug aus dem Anforderungsprofil des Regionalen Nahverkehrsplans ZRNN zur Bedienungshäufigkeit	14
4	Ergebnisse der Schwachstellenanalyse	15
4.1	Erschließungsmängel	15
4.2	Analyse der Erreichbarkeit.....	19
4.3	Relationsbezogene Mängel	20
4.4	Wichtige Umsteigehaltstellen.....	25
4.5	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride).....	26
4.6	Fähren.....	28
4.7	Sonderauswertung Fahrtenangebot Schulschluss	28
5	Maßnahmendefinition	29
5.1	Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen.....	29
5.2	Angebote für den Freizeitverkehr und touristischen Verkehr..	41
5.3	Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV	43
6	Kostenübersicht.....	44
7	Beschluss von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV.....	46
8	Entwicklungen seit der Aufstellung des Nahverkehrsplans	50

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete – durch ÖPNV erschlossen	9
Tabelle 2:	Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete – noch keine ausreichende Nachfrage	10
Tabelle 3:	Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete – unzureichend durch ÖPNV erschlossen.	10
Tabelle 4:	Verkehrspolitische Ziele des Nahverkehrsplans 2009	12
Tabelle 5:	Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 2009	12
Tabelle 6:	Anregungen der Gemeinden	14
Tabelle 7:	Zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots im Landkreis Mainz-Bingen	15
Tabelle 8:	Erschließungsmängel im Landkreis Mainz-Bingen	17
Tabelle 9:	Zusammenfassung der Mängelanalyse im Landkreis Mainz-Bingen	24
Tabelle 10:	Ergebnis der Auswertung Schülerrückfahrten	29
Tabelle 11:	Kosten der Maßnahmen Priorität 1 (Stand 2013)	45
Tabelle 12:	Kosten der Maßnahmen Priorität 2 (Stand 2013)	45
Tabelle 13:	Kosten der Maßnahmen Priorität 3 (Stand 2013)	45
Tabelle 14:	Kostenvergleich der Maßnahmen für den östlichen Landkreis (Stand 2013)	45
Tabelle 15:	Bilanzierung – Änderungen seit Aufstellung des NVP	50
Tabelle 16:	Änderungen in den Gemeinden seit der Aufstellung des NVP	51
Tabelle 17:	Entwicklung zu relationsbezogenen Mängeln seit der Aufstellung des NVP	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Mainz-Bingen (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2004)	8
Abbildung 2: Einzugsbereiche mit dem Erschließungsmangel in Mommenheim	17
Abbildung 3: Einzugsbereiche in Nackenheim	18
Abbildung 4: Einzugsbereiche mit den Erschließungsmängeln Ockenheim und Laurenziberg	19
Abbildung 5: Erreichbarkeit der Grundzentren	20
Abbildung 6: Wichtige Umsteigehaltstellen im Landkreis Mainz-Bingen	25
Abbildung 7: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Mainz-Bingen	27
Abbildung 8: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Mainz-Bingen	28
Abbildung 9: Maßnahme 1 zur besseren Bedienung des Laurenziberges und Horrweilers sowie Erschließung Ockenheims	30
Abbildung 10: Maßnahme 6: Verbesserung der Anschlusssituation am Bahnhof Niederheimbach	32
Abbildung 11: Ausgewählte Schülerverflechtungen im östlichen Landkreis Mainz-Bingen	36
Abbildung 12: Linienverlauf und Bedienungsangebot Kreisquerverbindung 1	37
Abbildung 13: Linienverlauf und Bedienungsangebot Kreisquerverbindung 2	38
Abbildung 14: Samstagsangebot 2 einer Kreisquerverbindung	39

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Die vollständige Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Mainz-Bingen besteht aus Teil A und B. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan des RNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil B unverzichtbar. Ergänzt wird dies durch die Nahverkehrspläne der Städte Ingelheim (Teil B1) und Bingen (Teil B2).

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

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises. Im vorliegenden Teil B werden nur diejenigen Größen fortgeschrieben, die für den Kreis spezifisch sind.

Das **Anforderungsprofil** für den ÖPNV soll für den gesamten RNN entsprechend der Raumstruktur einheitlich sein. Die Mindestanforderungen an die Qualität des ÖPNV sind daher in Teil A dargelegt. Der Landkreis Mainz-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 Binnenverkehr des Landkreises Mainz-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. Die Wirkungen auf die Fahrgastzahlen werden im Einzelfall abgeschätzt.

Eine Weiterentwicklung erfolgt aufgrund von Veränderungen der kommunalen Gebietskörperschaften. Der Nahverkehrsplan kann dafür jederzeit angepasst werden.

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Mainz-Bingen

2.1 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. Wesentliche Aussagen, wie der überwiegende Anteil der Binnenverkehre im Landkreis und die Ausrichtungen der Nachfrage nach Mainz, Ingelheim und Bingen haben ihre Gültigkeit behalten.

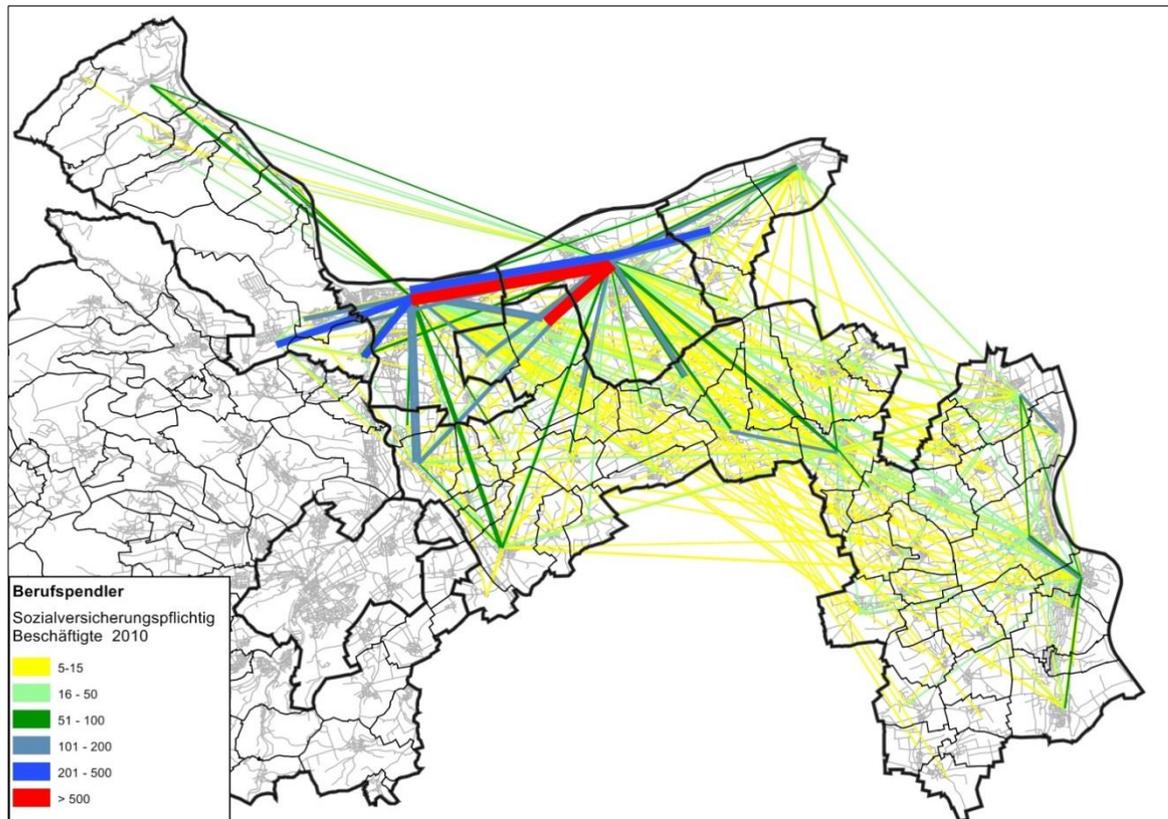
Die ursprünglich geplante Auswertung von Zähldaten zur Feststellung dieses Rückgangs und dem Reagieren mit einer auf die Nachfrage angepassten Planung konnte nicht durchgeführt werden, weil die Verkehrsunternehmen entschieden haben, keine entsprechenden Daten zur Verfügung zu stellen.

2.2 Berufspendler Binnenverkehr

Abbildung 1 zeigt die Berufspendler (Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort mit allen Verkehrsmitteln ab fünf Pendlern) im Binnenverkehr. Die Quell-Ziel-Verkehre nach außerhalb des Landkreises sind in Abbildung 15 im Teil A des gemeinsamen Nahverkehrsplans dargestellt.

Die Berufspendler pendeln teilweise erheblich weiter als die Schüler. Vorwiegend sind sie auf Mainz und den rechtsrheinischen Raum ausgerichtet. Größere Pendlerströme im Binnenverkehr bestehen nur zu den Mittelzentren Bingen und Ingelheim. Seit der letzten Fortschreibung hat sich die Struktur nicht wesentlich verändert. Dennoch sind einige auffällige Veränderungen zu beobachten:

Kreisweit hat die Zahl der Einpendler in den Gemeinden (einschließlich Binnenpendler) um 5 %, also gut 2.000 Pendler zugenommen. Besonders auffällig sind dabei die folgenden Veränderungen (Veränderung >100 Pendler). Zuwächse zeigen sich in Bingen +5%, Bodenheim +13%, Budenheim +10%, Gau-Algesheim 15%, Ingelheim +10% und Sprendlingen +20%.



Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV AG; Eckwerte Bundesversicherungsanstalt für Angestellte

Abbildung 1: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Mainz-Bingen (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2004)

2.3 Neubaugebiete

Um die Entwicklung im Landkreis über die demographische Gesamtentwicklung (siehe Teil A) hinaus zu berücksichtigen, wurden vom Landkreis 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. Teilweise wurden im RNN Entwicklungen von Neubaugebieten, die bereits im letzten Nahverkehrsplan thematisiert wurden, fortgeschrieben.

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 1 dargestellten Gebiete werden im Landkreis geplant:

Ortsgemeinde	Lage / Name	Größe und Stand der Bebauung
Bodenheim	Leidhecke	158 Wohneinheiten
Budenheim	Wäldchenloch	220 Wohneinheiten
Dexheim-West	Höhweg	Keine Angabe
Dolgesheim	Alter Sportplatz	34 Bauplätze
Essenheim	Domherrngärten II	70 Baugrundstücke
Gau-Bischofsheim	Alter Sportplatz-Schwarzbach-Hord	76 Wohneinheiten
Gensingen	Westlich der Alzeyer Straße	Keine Angabe
Heidenfahrt	An der Trift	70 Wohneinheiten
Heidesheim	Fabrikstraße	40 Wohneinheiten
Klein-Winternheim	Längs der Mainzer Straße	50 Bauplätze
Lörzweiler	Kleine Hahl	53 Wohneinheiten
Ober-Olm	Mainzer Weg / Pfannenstiel IV	30 Bauplätze
Sprendlingen	Südlich der Sankt Johanner Straße	Keine Angabe
Stadecken-Elsheim	Kleinfeld III	60 Plätze
Undenheim	Am Spess	Keine Angabe
Zornheim	Hahnheimer Straße	70 Bauplätze

Tabelle 1: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete – durch ÖPNV erschlossen

Die oben genannten geplanten Gebiete sind alle durch den ÖPNV erschlossen. Nicht ausgewiesen sind hier Neubaugebiete in Bingen und Ingelheim. Diese werden in jeweiligen Nahverkehrsplänen dargestellt.

Folgende Gebiete (Tabelle 2) sind noch nicht mit dem ÖPNV erschlossen. Sie weisen derzeit allerdings auch noch keine Einwohner- oder Beschäftigtenzahlen auf, die groß genug wäre, um eine Erschließung notwendig zu machen. Daher sollen sie in den nächsten Jahren hinsichtlich ihrer zu erwartenden Einwohnerzahl beobachtet werden und eine Erschließung bei entsprechender zu erwartender Nachfrage geprüft werden.

Ortsgemeinde	Lage / Name	Größe
Budenheim	Wohngebiet Wiesmoorer / Gonsenheimer Straße, Teil 1 bis Golfplatz	140 Wohneinheiten Die weitere Entwicklung soll abgewartet werden
Guntersblum	Algersweg-West, Abschnnt Süd	60 Bauplätze Die weitere Entwicklung soll abgewartet werden
Hillesheim		Rund 1 ha Baugebietsausweisung möglich / derzeit keine Planung vorgesehen
Ludwigshöhe		Rund 0,8 ha Baugebietsausweisung möglich / derzeit keine Planung vorgesehen
Uelversheim	Sasselbach	20 Bauplätze
Waldalgesheim	Waldalgesheim, West	Keine Angabe Weitere Entwicklung ist ungewiss, sie soll in der Laufzeit des NVP weiter beobachtet werden.
Weinolsheim	Zuckerberg III	22 Bauplätze
Wintersheim		Rund 0,6 ha Baugebietsausweisung möglich / derzeit keine Planung vorgesehen

Tabelle 2: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete – noch keine ausreichende Nachfrage

Die in nachfolgender Tabelle 3 aufgeführten Gebiete weisen derzeit keine ausreichende Erschließung durch den ÖPNV auf. Hier werden in Kapitel 5.1 geeignete Maßnahme dargestellt um eine Bedienung durch den ÖPNV zu ermöglichen.

Ortsgemeinde	Lage / Name	Größe und Stand der Bebauung
Sörgenloch	Alten-, Wohn- und Pflegeheim	120 Zimmern Maßnahme 16 beinhaltet eine geeignete Lösung
Nieder-Olm	Weinberg IV	180 Bauplätze davon ca. 100 schon bebaubar - weitere 80 in der Planung Maßnahme 15 beschreibt geeignete Bedienung

Tabelle 3: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete – unzureichend durch ÖPNV erschlossen.

3 Verkehrspolitische Ziele

Das Nahverkehrsgesetz des Landes hat mit der Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV vorgegeben, dass der Aufgabenträger eine "ausreichende Bedienung" der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherzu-

stellen hat, wobei auch in dünn besiedelten Räumen eine „Grundversorgung“ gewährleistet sein soll (§2, Abs. 1, NVG). Der Begriff einer Grundversorgung oder einer ausreichenden Verkehrsbedienung ist allerdings in den maßgeblichen Gesetzen und Verordnungen (NVG, PBefG, EU-VO) inhaltlich nicht weiter festgelegt.

Der jeweilige Kontext ergibt jedoch – und dies entspricht der vorherrschenden Gesetzesinterpretation – dass ausreichende Verkehrsbedienung nicht vom ÖPNV-Angebot, sondern von der ÖPNV-Nachfrage her zu interpretieren ist. Dies insbesondere, da nach den Vorgaben von Nahverkehrsgesetz und Personenbeförderungsgesetz Verkehrsleistungen möglichst eigenwirtschaftlich zu erbringen sind.

Bei einer linien- oder gemeindebezogenen Betrachtung des ÖPNV-Angebots ist zu prüfen, ob Bedienstungsdefizite festzustellen sind. Hierzu wird das Status-quo-Angebot hinsichtlich einer Mindestbedienung bewertet. Empfehlungen für eine solche Mindestbedienung sind nicht in den Gesetzestexten (NVG, PBefG, EU-VO) festgelegt, müssen also aus der Fachdiskussion abgeleitet werden. Eine Bewertung nach Mindestbedienungskriterien hat damit zunächst analytischen Charakter.

Für die Zielvorstellungen des Landkreises sind aber über Mindestbedienungskriterien hinausgehende allgemeine Bedienstungsstandards zu entwickeln. Diese stellen eine Zielvorgabe dar, an der das zukünftige ÖPNV-Zielsystem zu orientieren ist. Diese Bedienstungsstandards sind durch Angebotselemente bestimmt, so dass hier die Gemeinwirtschaftlichkeit gegeben sein kann.

3.1 Festlegung der Ziele

Vor diesem Hintergrund legt der Kreis seine verkehrspolitischen Ziele fest, die im Wesentlichen bereits bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes 2009 aufgestellt wurden und weiterhin gelten:

Verkehrspolitische Ziele	Gültigkeit weiterhin und Umsetzung
Sicherstellung einer Mindestbedienung in den defizitären Bereichen des Kreises	Ziel ist weiterhin gültig, im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit
ÖPNV-Verfügbarkeit auch in Neben- und Schwachlastverkehrszeiten	Ziel ist weiterhin gültig, im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit
Abstimmung und Verknüpfung zwischen Regionalbus und Bahn zur Schaffung abgestimmter Transportketten	Ziel ist weiterhin gültig, im Anforderungsprofil festgelegt
Festlegung einer Hierarchie des Busnetzes und der Verkehrsprodukte	Ziel ist weiterhin gültig, teilweise ist es bereits umgesetzt durch Einführung der RegioLinien und alternativer Bedienungsformen
Integration des freigestellten Schülerverkehrs in einem möglichst großen Umfang	Weitestgehend umgesetzt, es bestehen nur noch wenige freigestellte Schülerverkehre
Verbesserung von Qualität und Erscheinungsbild des ÖPNV bei Fahrzeugen und Haltestellen	Wird fortlaufend umgesetzt, als Ziel ist es weiter zu verfolgen und im Anforderungsprofil festgelegt

Verkehrspolitische Ziele	Gültigkeit weiterhin und Umsetzung
Neue Verkehrspolitische Ziele	Erläuterung
Erreichen einer besseren Bedienung der Gemeinden und Teilorte gegenüber dem NVP 2009	Die Anforderung an die Bedienungshäufigkeit für Orte ohne eigene zentrale Funktion wird erhöht.

Tabelle 4: Verkehrspolitische Ziele des Nahverkehrsplans 2009

3.2 Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2009

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen und die daraus abzuleitenden Maßnahmen haben das Ziel, eine Stärkung des ÖPNV und damit verbunden eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Modal Split im Landkreis herbeizuführen.

Die Präzisierung und Spezifizierung der verkehrspolitischen Ziele erfolgt im Weiteren durch die Festlegung von Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmalen (Anforderungsprofil).

Zusammenfassend wurden aus den politischen Zielen heraus für den Nahverkehrsplan 2009 folgende Maßnahmen definiert:

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Erschließung Nackenheim: Bestehendes Wohngebiet und Neubaugebiet „Wiesendeichweg“ zwischen „Wiesendeich“ und „In den Haferwiesen“	Das Wohngebiet „Wiesendeichweg“ wird durch die Bushaltestellen und den Bahnhof erschlossen.
Erschließung Mommenheim Bereich Bacchusweg und Römerring	Der Mangel besteht weiterhin: Einrichtung eines zusätzlichen Halt der RegioLinie 660 und einer neuen Haltestelle im Bereich Gaustraße, sowie Fußwege an den Straßenrändern, Querungshilfen und eine Lichtsignalanlage. Maßnahme behält ihre Gültigkeit
Erschließung Ockenheim	Der Mangel besteht weiterhin: Eine Verlängerung der Fahrten der Linie 601 und die Einrichtung neuer Haltestellen wurde nicht realisiert. Im Kapitel 5.1 definiert die Maßnahme 1 eine geeignete Lösung
Verbesserte Bedienung zwischen Bodenheim und Gau-Bischofsheim / Harxheim:	Probeweise Umsetzung einer Maßnahme zum Dezember 2013.
Verbesserte Bedienung zwischen Breitscheid / Manubach und Bingen	Der Mangel besteht weiterhin und wurde erneut bei der Analyse der relationsbezogenen Mängel vormittags an Ferientagen festgestellt. Maßnahme 10 und Maßnahme 11 wurden definiert

Tabelle 5: Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 2009

Eine detaillierte Darstellung der geplanten Maßnahmen ist dem Nahverkehrsplan 2009 zu entnehmen.

3.3 Beteiligung der Gemeinden

Wie in Teil A Kapitel 6.1 beschrieben, wurden die Gemeinden hinsichtlich ihrer Anregungen zum Nahverkehrsplan befragt. Nach Aussortierung von Fragen, die nicht die Aufgabenträgerschaft des Landkreises betreffen, verbleiben die in nachfolgender Tabelle 6 aufgelisteten Anregungen und Wünsche, die für den Nahverkehrsplan näher geprüft wurden.

In Kapitel 5 werden Maßnahmen definiert, welche sowohl die relevanten Anregungen und Wünsche aufgreifen als auch die in der Schwachstellenanalyse definierten Mängel beheben. Diese Maßnahmen sind nummeriert und werden im weiteren Verlauf konsistent verwendet. Eine Beschreibung der Maßnahmen erfolgt in Kapitel 5.1 sowie eine kostenseitige Zusammenstellung in Kapitel 6.

Gemeinde	Anregung	Kommentar ¹
Ortsgemeinde Hahnheim	Bus fährt in Oppenheim nicht bis an die VG Sant'Ambrogio-Ring (auch Einkaufsgebiet, Ärztezentrum und KFZ-Meldestelle) sondern nur bis Oppenheim Bhf. Wunsch: Haltepunkt am Sant'Abrogio-Ring	Einzelne Fahrten der Linie 662 fahren VG an. Zur Lösung ist eine Reihe alternativer Maßnahmen im Maßnahmenkatalog vorgesehen.
	Häufigere Fahrten Nieder-Olm Hahnheim auch außerhalb der Schulbuszeiten	Laut Anforderungsprofil kein Bedarf, entspricht Versorgungsverkehr.
	Nachtbus Fr/Sa und Sa/So Mainz - Hahnheim	Guter Spätabendverkehr bis 00:15 Uhr
Stadt Nieder-Olm	Erschließung Neubaugebiete Weinberg II-IV sowohl nach Nieder-Olm als auch nach Mainz; keine Erschließung für 3000 EW	Berücksichtigt bei der Erschließung der Neubaugebiete (Tabelle 2) und bei der Bilanzierung der Maßnahmen 2009 (Tabelle 5), Maßnahme 15 beinhaltet eine Bedienung
	Erschließung Goldberg	Nur durch einzelne Fahrten erschlossen, Maßnahme 15 beinhaltet Lösungsvorschläge
Ortsgemeinde Wintersheim	Bessere Anbindung an die Bahnhöfe Guntersblum und Alsheim.	Behebung im Zuge der Maßnahmen 14 oder Maßnahme 15
Ortsgemeinde Sörgenloch	direkte Busverbindung Nieder-Olm - Ingelheim	Ist seit Dezember 2012 umgesetzt.
Ortsgemeinde Dexheim	Wunsch nach Erschließung durch Regio-Linie 660 zwischen Köngernheim und Undenheim in Fahrtrichtung Mainz und Alzey.	Die Verbindung nach Mainz wird über die Linie 662 und den Zug sichergestellt. In Maßnahme 15 dennoch enthalten

¹ Zur Definition der Maßnahmen siehe Kapitel 5.1

Gemeinde	Anregung	Kommentar ¹
	nach 8:30 Uhr zu wenige Verbindungen nach Nierstein / Oppenheim.	Maßnahme 14.6, Maßnahme 17 und Maßnahme 15 beinhalten Lösungsmöglichkeiten
	nach 19:30 Uhr keine Verbindungen von Nierstein / Oppenheim	Maßnahme 14.6, Maßnahme 17 und Maßnahme 15 beinhalten Lösungsmöglichkeiten
	Direkte Busverbindung nach Nieder-Olm und Wörrstadt	Nach Anforderungsprofil nicht relevante Relation (Dexheim ist nur nach Nierstein ausgerichtet)

Tabelle 6: Anregungen der Gemeinden

3.4 Auszug aus dem Anforderungsprofil des Regionalen Nahverkehrsplans ZRNN zur Bedienungshäufigkeit

Für den Landkreis Mainz-Bingen wurde ein erweitertes Profil zur Bedienung aufgestellt. Dieses liegt in der, im Vergleich mit den anderen Landkreisen des RNN, 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. Zudem besteht eine starke Ausrichtung auf die großen Städte außerhalb des Landkreises, insbesondere auf die Landeshauptstadt Mainz. Zur eingehenderen 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 dem Regionalen Nahverkehrsplan ZRNN zu entnehmen. Die folgende 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
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
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 7: Zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots im Landkreis Mainz-Bingen

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 den Kreis Mainz-Bingen werden im Folgenden dargestellt.

4.1 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:

Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle

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

* Stadtgebiete Ingelheim am Rhein und Bingen am Rhein

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft und im Arbeitskreis diskutiert. Aufgrund der zum vorherigen Nahverkehrsplan unveränderten Anforderungen an die Einzugsbereiche wurden bei der Analyse keine neuen Erschließungslücken ausfindig gemacht. Erschließungslücken, welche bisher nicht behoben wurden sind erneut als solche aufgefallen. Diese Mängel wurden im Arbeitskreis diskutiert und vertieft untersucht. Sie werden in Tabelle 8 zusammengefasst und im Anschluss im Detail dargestellt. Kapitel 5 zeigt geeignete Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Mängel auf.

Nr.	Ort	Raum	Mangel	Anmerkung ²
1	Mommenheim	Bereich Bacchusweg und Römering	Durch bestehende Bus-haltestellen nicht erschlossen.	Maßnahme wurde im NVP 2009 definiert, siehe Bilanzierung Kapitel 3.2
2	Nackenheim	Nackenheim Rudelheim und Nackenheim Süd	Teilweise nur durch Bahnhof erschlossen	Derzeit kein Handlungsbedarf.
3	Ockenheim	Südöstlicher Ortsteil (Bergstraße/Helmreichstraße)	Fußweg bis zur nächsten Haltestellen bis zu 1.300 m	Wenig Nachfragepotenzial wegen sehr lockerer Bebauung – Maßnahme 1 wurden diesbezüglich definiert
4	Ockenheim	Laurenziberg	Durch bestehende Bus-haltestellen nicht erschlossen.	Maßnahme 1 wurden diesbezüglich definiert

² Zur Definition der Maßnahmen siehe Kapitel 5.1

Nr.	Ort	Raum	Mangel	Anmerkung ²
5	Zornheim	Kurt-Schumacher-Straße / Burgunderstraße	Durch bestehende Bushaltestellen nicht erschlossen.	Verbesserung durch Stichfahrt nicht möglich. Zusätzliche Haltestelle auf der Ebersheimer Straße wegen schwieriger Zuwegung nicht sinnvoll. Die Einzelhaus-Bebauung und die Bevölkerungsstruktur lässt auf sehr geringe Potenziale schließen. Daher wird keine Maßnahme definiert.

Tabelle 8: Erschließungsmängel im Landkreis Mainz-Bingen

Mommenheim Bereich Bacchusweg und Römerring

Der nordwestliche Bereich Mommenheims liegt zum Teil außerhalb der analysierten Einzugsbereiche (siehe Abbildung 2). Dieser Mangel wurde bereits im 2009 beschlossenen Nahverkehrsplan aufgezeigt und mit einer geeigneten Maßnahme belegt. Diese wurde bisher nicht realisiert und behält folglich ihre Gültigkeit bei.

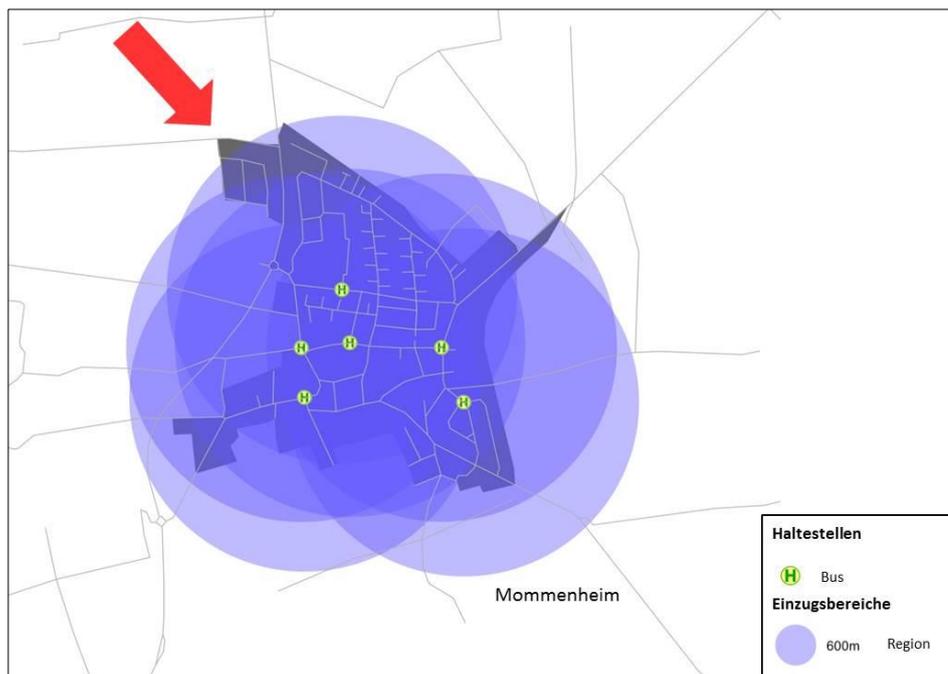


Abbildung 2: Einzugsbereiche mit dem Erschließungsmangel in Mommenheim

Nackenheim Rudelheck und Nackenheim Süd

Eine Bedienung der Bereiche Rudelheck und Nackenheim Süd wird durch den Bahnhof gewährleistet, der die Verbindung zu den wichtigsten Zielen (Mainz, Oppenheim) der Fahrgäste sicherstellt. Aufgrund der Verlegung des Bahnhofes wer-

² Zur Definition der Maßnahmen siehe Kapitel 5.1

den die südlichsten Ausläufer Nackenheims nicht vollständig erschlossen (siehe folgende Abbildung 3). Hiervon sind lediglich einzelne Häuser und ein Gewerbebetrieb betroffen. Folglich besteht kein Handlungsbedarf.

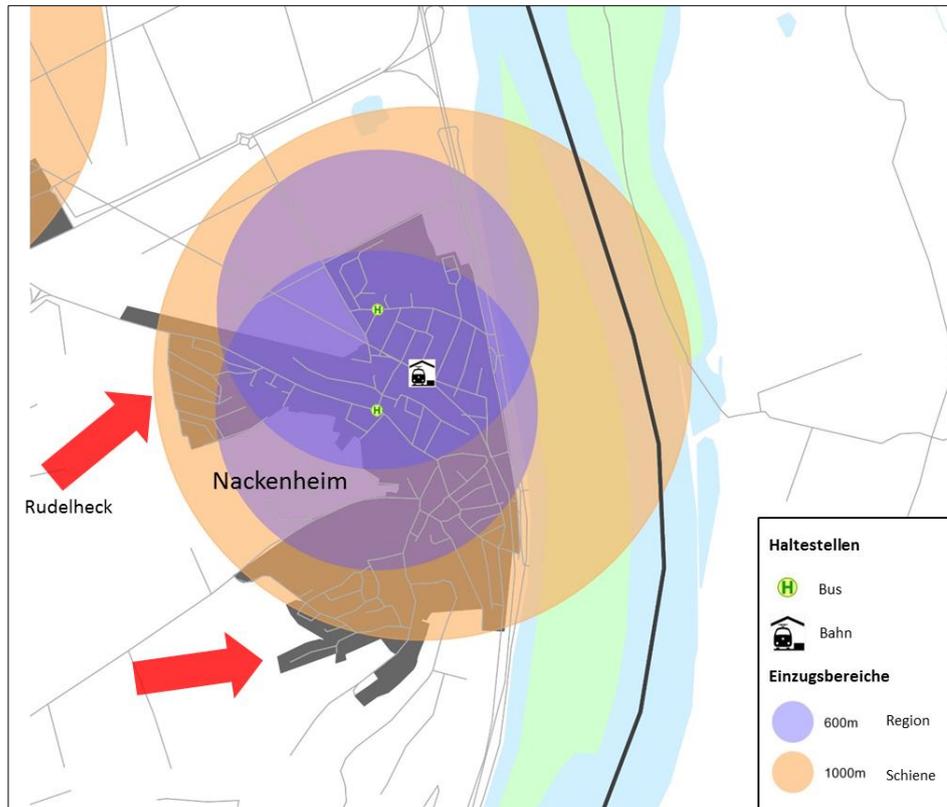


Abbildung 3: Einzugsbereiche in Nackenheim

Südöstlicher Ortsteil Ockenheim (Bergstraße / Helmerichstraße) und Laurenziberg

Der südliche Bereich Ockenheims, entlang der Bergstraße und Helmerichstraße, wird nicht durch die definierten Haltestelleneinzugsbereiche abgedeckt. Die nächstgelegene Haltestelle ist rund 1.300 Meter entfernt gelegen. Es handelt sich bei dem Gebiet um locker bebaute und durchgrünte Siedlungsfläche und folglich um ein geringes Nachfragepotenzial. Dennoch wird im Zuge der Maßnahmendefinition für den Ortsteil Laurenziberg dieser Mangel aufgegriffen und ein gemeinsamer Vorschlag zur Behebung aufgezeigt. Dieser Mangel wurde bereits im Nahverkehrsplan 2009 analysiert, eine geeignete Maßnahme wurde erarbeitet (siehe Kapitel 3.2 Bilanzierung des Nahverkehrsplanes 2009).

Der Ortsteil Laurenziberg wird derzeit lediglich durch den freigestellten Schülerverkehr bedient. Es besteht folglich nur morgens und nachmittags ein Fahrtenangebot.

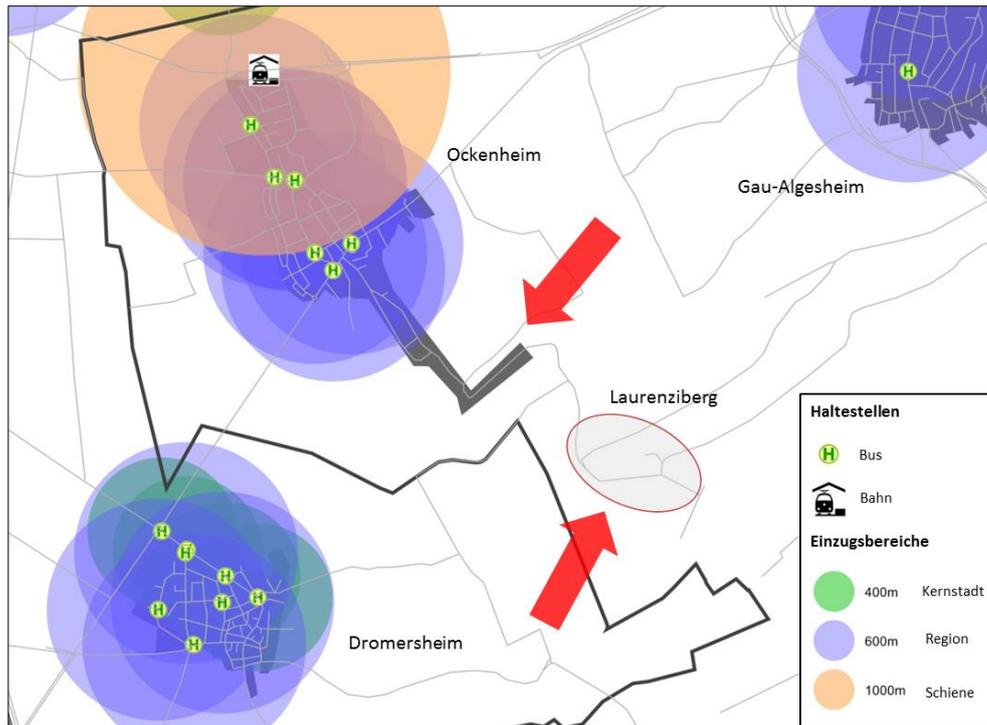


Abbildung 4: Einzugsbereiche mit den Erschließungsmängeln Ockenheim und Laurenziberg

4.2 Analyse der Erreichbarkeit

Die Analyse der Erreichbarkeit der Mittelzentren wird im Teil A erläutert.

Im Folgenden wird die Erreichbarkeit der Grundzentren analysiert, in denen die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs gedeckt werden. Zunächst wird festgestellt in welcher Zeit das nächste Grundzentrum (beziehungsweise Mittel- oder Oberzentrum) erreicht wird.

Die Analyseergebnisse sind unten stehender Abbildung 5 grafisch abgebildet.

Es zeigt sich, dass von allen Orten aus in kurzer Zeit (in der Regel maximal 20min) das nächste Grundzentrum erreicht wird. Hier ist jedoch die Häufigkeit der angebotenen Fahrten noch nicht berücksichtigt.

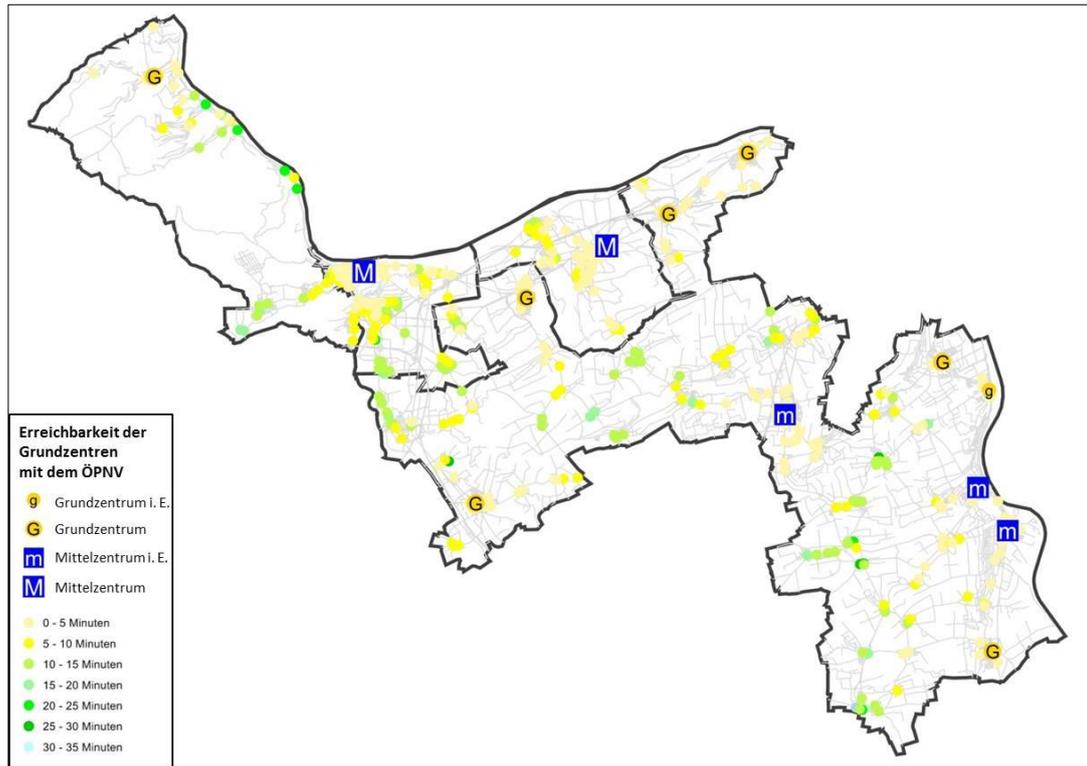


Abbildung 5: Erreichbarkeit der Grundzentren

4.3 Relationsbezogene Mängel

Die relationsbezogenen Mängel ergeben sich aus der Analyse der Bedienungshäufigkeit in den einzelnen Verkehrszeiten eines Schul- und eines Ferientages, wie es in Teil A beschrieben wird.

Eine Analyse der Beförderungszeiten und der Umsteigehäufigkeit wurde nicht erneut durchgeführt, da sich im Nahverkehrsplan 2009 hier keine Mängel ergeben hatten, für die Maßnahmen definiert werden musste und die zeitliche Erreichbarkeit der nächsten Zentren bereits im Kapitel 4.2 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.

Dabei liegt die Kategorisierung der Verkehrsrelationen nach Achsen, Verbindungen und Verflechtungen zu Grunde, die in Abhängigkeit von der Bedeutung der Relation (Versorgungsbereich der zentralen Orte und Gesamtnachfragepotenzial) festgelegt wird. Wie in Teil A des Nahverkehrsplans beschrieben, wurde im Landkreis Mainz-Bingen eine detailliertere Prüfung des Fahrtenangebotes auf den Verflechtungen vorgenommen, indem diese in zwei Kategorien unterteilt wurden und ein höheres

Anforderungsprofil angesetzt wurde. Die Auswertungen lieferten folgende, in Tabelle 9 zusammengefasste Mängel. Diese sind überwiegend auf den Rückfahrten zu den höherrangigen Orten verortet.

Von	Nach	Tagart S: Schultag F: Ferientag	Zeitscheibe	Maßnahme ³
Sprendlingen	Badenheim	S + F	19:00 - 21:00	Maßnahme 2
Bad Kreuznach	Badenheim	S + F	14:00 – 16:00	Maßnahme 3
Bingen	Grolsheim	S + F	19:00 - 21:00	Maßnahme 4
Sprendlingen	Zotzenheim	S	19:00 - 21:00	Maßnahme 4
Sprendlingen	Zotzenheim	F	12:00 – 14:00 19:00 - 21:00	Maßnahme 5
Zotzenheim	Sprendlingen	F	06:30 – 08:30	Maßnahme 5
Bingen	Horrweiler	S	08:30 -12:00 14:00 - 16:00 16:00 – 19:00 19:00 - 21:00	Maßnahme 1 Angebot Bürgerbus
		F	08:30 -12:00 14:00 - 16:00 16:00 – 19:00 19:00 - 21:00	Maßnahme 1 Angebot Bürgerbus
Horrweiler	Bingen	S	08:30 -12:00	Maßnahme 1 Angebot Bürgerbus
		F	08:30 -12:00	Maßnahme 1 Angebot Bürgerbus
Bacharach	Oberheimbach	S	14:00 – 16:00	Maßnahme 12 und Maßnahme 6
Bingen	Oberheimbach	S	08:30 – 12:00 14:00 – 16:00	Maßnahme 7 und Maßnahme 6
Bacharach	Oberdiebach	S	14:00 - 16:00 19:00 - 21:00	Maßnahme 8
		F	08:30 -12:00 12:00 - 14:00 14:00 - 16:00 19:00 - 21:00	Maßnahme 9
Oberdiebach	Bacharach	S	08:30 – 12:00	Maßnahme 8
		F	08:30 – 12:00	Maßnahme 9

³ Zur Definition der Maßnahmen siehe Kapitel 5.1

Von	Nach	Tagart S: Schultag F: Ferientag	Zeitscheibe	Maßnahme ³
Bingen	Oberdiebach	S	08:30 - 12:00 14:00 - 16:00 19:00 - 21:00	Maßnahme 8
		F	08:30 - 12:00 12:00 - 14:00 14:00 - 16:00 19:00 - 21:00	Maßnahme 9
Oberdiebach	Bingen	S	08:30 - 12:00	Maßnahme 8
		F	08:30 - 12:00	Maßnahme 9
Breitscheid	Bacharach	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 10
Breitscheid	Bingen	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 10
Manubach	Bacharach	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 11
Manubach	Bingen	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 11
Bingen	Oberheimbach	F	08:30 - 12:00 12:00 - 14:00 14:00 - 16:00	Maßnahme 12 und Maßnahme 6
Bacharach	Oberheimbach	F	14:00 - 16:00	Maßnahme 12 und Maßnahme 6
Eimsheim	Guntersblum	S	06:30 - 08:30	Maßnahme 15
		F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Guntersblum	Dolgesheim	F	12:00 - 14:00	Maßnahme 14.4 oder Maßnahme 15
Dolgesheim	Guntersblum	S	06:30 - 08:30	Maßnahme 15
		F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Weinolsheim	Guntersblum	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Wintersheim	Guntersblum	S	06:30 - 08:30	Maßnahme 15
		F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Guntersblum	Wintersheim	S	12:00 - 14:00 16:00 - 19:00	Maßnahme 14.4 oder Maßnahme 15

³ Zur Definition der Maßnahmen siehe Kapitel 5.1

Von	Nach	Tagart S: Schultag F: Ferientag	Zeitscheibe	Maßnahme ³
Guntersblum	Eimsheim	S	08:30 - 12:00	Maßnahme 14.4 oder Maßnahme 15
			12:00 - 14:00	
			14:00 - 16:00	
			16:00 - 19:00	
			19:00 – 21:00	Maßnahme 14.2 oder Maßnahme 15
		F	12:00 - 14:00	Maßnahme 14.4 oder Maßnahme 15
Guntersblum	Ludwigshöhe	S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.2 oder Maßnahme 15
		F	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.3 oder Maßnahme 15
Ludwigshöhe	Guntersblum	S	06:30 - 08:30	Maßnahme 15
		F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Mainz	Eimsheim	S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.2 oder Maßnahme 15
		F	12:00 - 14:00	Maßnahme 14.4 oder Maßnahme 15
Eimsheim	Mainz	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Mainz	Dolgesheim	S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.2 oder Maßnahme 15
		F	12:00 - 14:00	Maßnahme 14.4 oder Maßnahme 15
Dolgesheim	Mainz	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Mainz	Uelversheim	S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.2 oder Maßnahme 15
		F	12:00 - 14:00	Maßnahme 14.4 oder Maßnahme 15
Uelversheim	Mainz	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Mainz	Weinolsheim	S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.2 oder Maßnahme 15
Mainz	Dorn-Dürkheim	S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.2 oder Maßnahme 15

Von	Nach	Tagart S: Schultag F: Ferientag	Zeitscheibe	Maßnahme ³
Mainz	Ludwigshöhe	S	16:00 - 19:00	Maßnahme 15
		S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.2 oder Maßnahme 15
		F	12:00 - 14:00	Maßnahme 15
		F	16:00 -19:00	Maßnahme 15
		F	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.3 oder Maßnahme 15
Ludwigshöhe	Mainz	S	06:30 - 08:30	Maßnahme 15
		F	06:30 - 08:30	Maßnahme 14.1 oder Maßnahme 15
Gau-Bischofsheim	Bodenheim	S	08:30 - 12:00	Maßnahme NVP 2009
Hahnheim	Nieder-Olm	S	08:30 - 12:00	Maßnahme 14.5 oder Maßnahme 15
Nieder-Olm	Hahnheim	S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.7 oder Maßnahme 15
Nieder-Olm	Dalheim	S	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.7 oder Maßnahme 15
		F	19:00 – 21:00	Maßnahme 14.7 oder Maßnahme 15
Heidenfahrt	Heidesheim	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 13
Selzen	Nierstein	F	06:30 - 08:30	Maßnahme 15

Tabelle 9: Zusammenfassung der Mängelanalyse im Landkreis Mainz-Bingen

³ Zur Definition der Maßnahmen siehe Kapitel 5.1

4.4 Wichtige Umsteigehaltestellen

Auf Basis der Verbunderhebungsdaten von 2003 wurden Haltestellen und Bahnhöfe ermittelt, die wichtige Umsteigehaltestellen im Landkreis sind. An diesen sollen die Anschlüsse zwischen den Linien zumindest in Lastrichtung gut abgestimmt sein:

- maximal 10 Minuten Umsteigezeit
- flexiblen Reaktionsmöglichkeiten auf Verspätungen

Die Haltestellen und Bahnhöfe sind in folgender Abbildung 6 dargestellt.



Abbildung 6: Wichtige Umsteigehaltestellen im Landkreis Mainz-Bingen

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

Park-and-ride

In den in Abbildung 7 dargestellten Orten sind P+R-Anlagen an den Bahnhöfen vorhanden. Sie werden hinsichtlich ihrer Auslastung dargestellt. Es zeigt sich, dass an allen wichtigen Bahnhöfen P+R-Anlagen vorhanden sind, sie jedoch zum Großteil nicht ausreichen.

Folgende Maßnahmen sind bereits vorgesehen:

- Gau-Algesheim: Erweiterung ist umgesetzt
- Guntersblum: Erweiterung ist umgesetzt
- Gensingen-Horrweiler: Erweiterung ist beabsichtigt im Zuge des Bahnhofsumbaus
- Bodenheim: Erweiterung nicht möglich
- Nieder-Olm: Erweiterung nicht möglich
- Nierstein: Erweiterung ist möglich und wird empfohlen

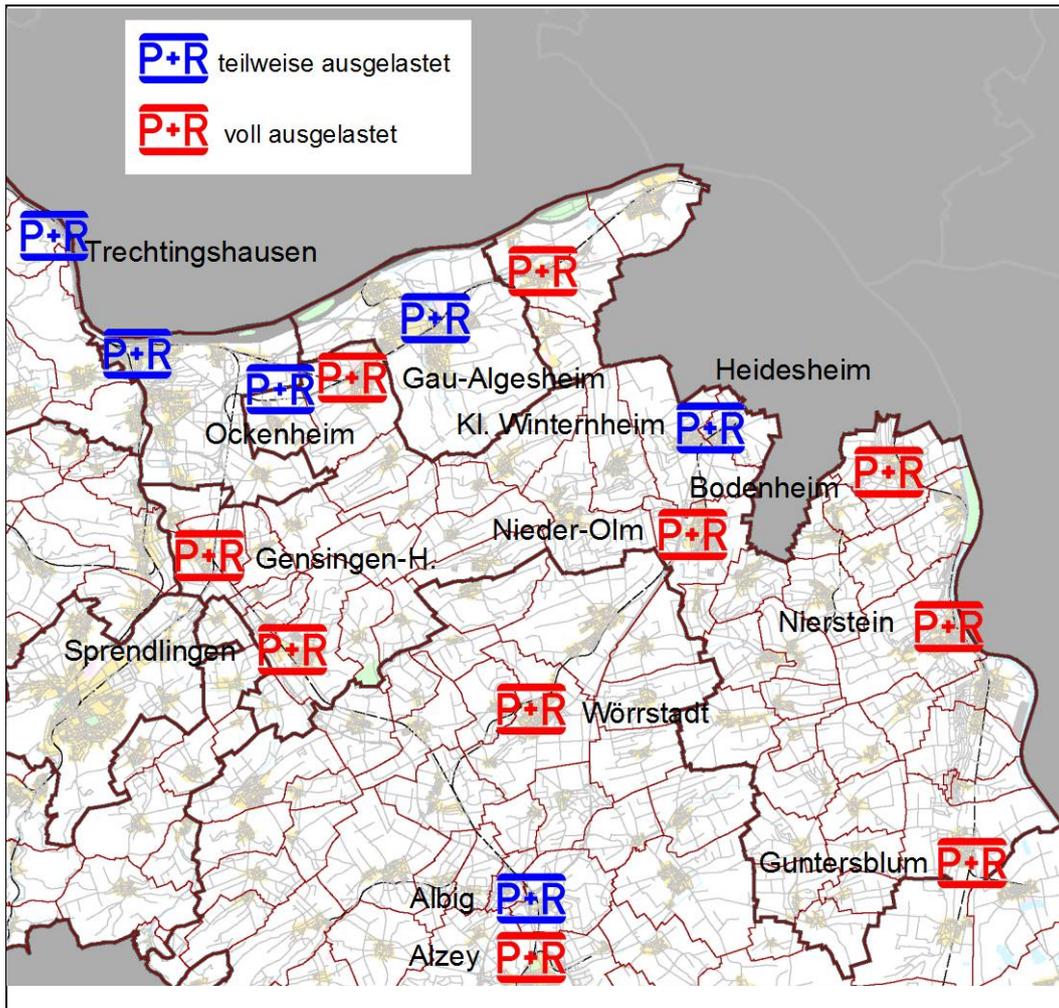


Abbildung 7: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Mainz-Bingen

Bike-and-ride

Zur Auslastung der in Abbildung 8 dargestellten Bike-and-ride-Anlagen liegen keine Untersuchungen vor

- Ergänzung von Fahrradabstellplätzen an der Park-and-ride-Anlage in Heidesheim sollte geprüft werden.
- Zu prüfen ist die Errichtung zusätzlicher Anlagen in den Mittelzentren Bingen und Oppenheim

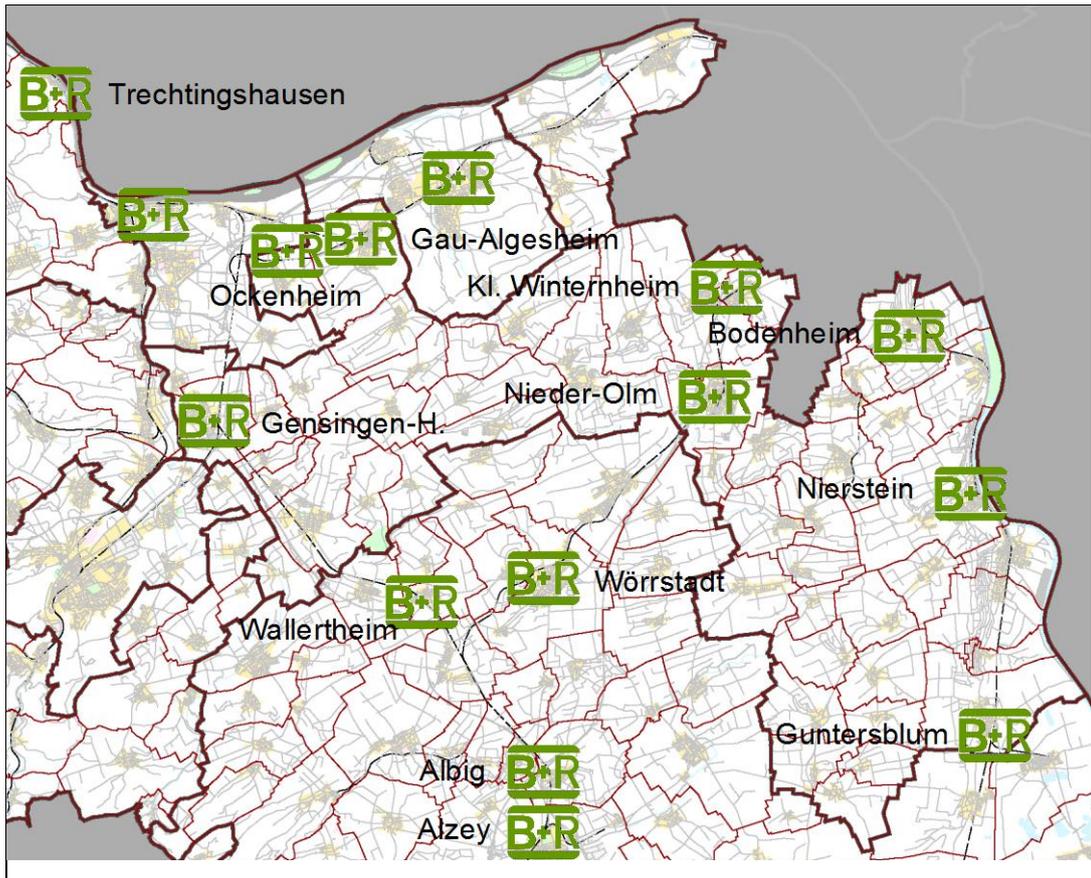


Abbildung 8: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Mainz-Bingen

4.6 Fahren

Zusätzlich zum straßengebundenen ÖPNV unterstützt der Landkreis Mainz-Bingen derzeit die Tarifkooperation der Fährbetriebe (Einbindung in den RNN-Tarif). Eine weitergehende tarifliche Integration und eine Ausweitung der Bedienungszeiten einer Fähre wurde umgesetzt.

4.7 Sonderauswertung Fahrtenangebot Schulschluss

Der Landkreis Mainz-Bingen beauftragte im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplanes eine zusätzliche Untersuchung des ÖPNV-Fahrtenangebotes für Schüler am Nachmittag. Hierzu wurden alle Schüler mit ihrer Schul-Wohnort-Relation mit Schullende im Zeitraum von 15:00 – 17:00 Uhr aufgenommen. Diese wurden in Stundengruppen zusammengefasst. Parallel dazu wurden für denselben Zeitraum die Fahrtenmöglichkeiten auf allen Relationen im Landkreis mit Hilfe des Verkehrsmodells ermittelt und ebenfalls den entsprechenden Stundengruppen zugeordnet. Diese Daten wurden hinsichtlich ihrer Korrelation untersucht und die Ergebnisse im Einzelfall nachgeprüft. Aus dieser Auswertung ergaben sich 27 Relationen, die rechnerisch gesehen in einer der Stundengruppen nicht entsprechend der Nachfrage bedient werden. In enger Zusammenarbeit mit der Kreisverwaltung und dem RNN

wurden diese Ergebnisse im Detail bezüglich weiterer Verbindungsmöglichkeiten, freigestelltem Schülerverkehr und Änderungen bei der Schul- und Schülerstruktur im Schuljahr 2013/14 analysiert. Folgende drei mangelhafte Verbindungen blieben als Analyseergebnis bestehen.

Schulort	Wohnort	Anzahl Schüler	Fehlende Fahrten in Stundengruppe
Bingen	Horrweiler	3	16:00 – 17:00

Tabelle 10: Ergebnis der Auswertung Schülerrückfahrten

Zur Behebung dieser Fahrtenmängel im Schülerverkehr wird eine Maßnahme als Anrufverkehr vorgeschlagen (Maßnahme 1).

5 Maßnahmendefinition

5.1 Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen

Für den Landkreis Mainz-Bingen wurden auf Basis der Schwachstellenanalyse folgende Maßnahmen geprüft und hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht. Nach einer ersten Abschätzung der Kosten und des Nutzens wird eine Priorisierung vorgenommen:

- **Priorität 1:** Vorrangiger Handlungsbedarf: Umsetzung zeitnah vorgesehen
- **Priorität 2:** Mittlerer Handlungsbedarf: Umsetzung nach weiteren Prüfungen im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans vorgesehen
- **Priorität 3:** Nachrangiger Handlungsbedarf, Umsetzung nur bei ausreichenden Mitteln oder entsprechender Nachfrage vorgesehen

Anmerkung: Im Zuge der Beschlussfassung wurde entschieden, welche Maßnahmen letztlich umgesetzt werden sollen. Teilweise wurden auch zusätzliche Maßnahmen aufgenommen. Einige der definierten Maßnahmenvorschläge wurden bereits vor der Beschlussfassung umgesetzt. Daher ist die Beschlussfassung zu den Maßnahmen diesem Nahverkehrsplan in Kapitel 7 angefügt, diese Maßnahmen sind maßgeblich für die Umsetzung des Nahverkehrsplans.

Maßnahmen Priorität 1:

Maßnahme 1: Besseres Bedienungsangebot des Laurenziberges und Horrweilers sowie Erschließung Ockenheims

Diese Maßnahme verbindet die Behebung der mangelhaften Bedienung des Laurenziberges und der Relation Horrweiler – Bingen sowie die Verbesserung der Er-

schließung im Süden Ockenheims. Als geeignetes Angebot wird eine flexible Bedienung angesehen. Dazu wird eine Bedienung mit einem Fahrzeug auf den Teilstrecken A und B (siehe Abbildung 9) vorgesehen. Dieser gemeinsame Betrieb der als ein getrenntes Angebot kommuniziert wird, ermöglicht es, die Vorhaltekosten gering zu halten. Es erfolgt nur eine Bedienung auf den Relationen und zu Zeiten, in denen keine Bedienung durch den bestehenden Linienverkehr besteht. In Gensingen besteht Anschluss an die Regionalbahn nach Bingen.

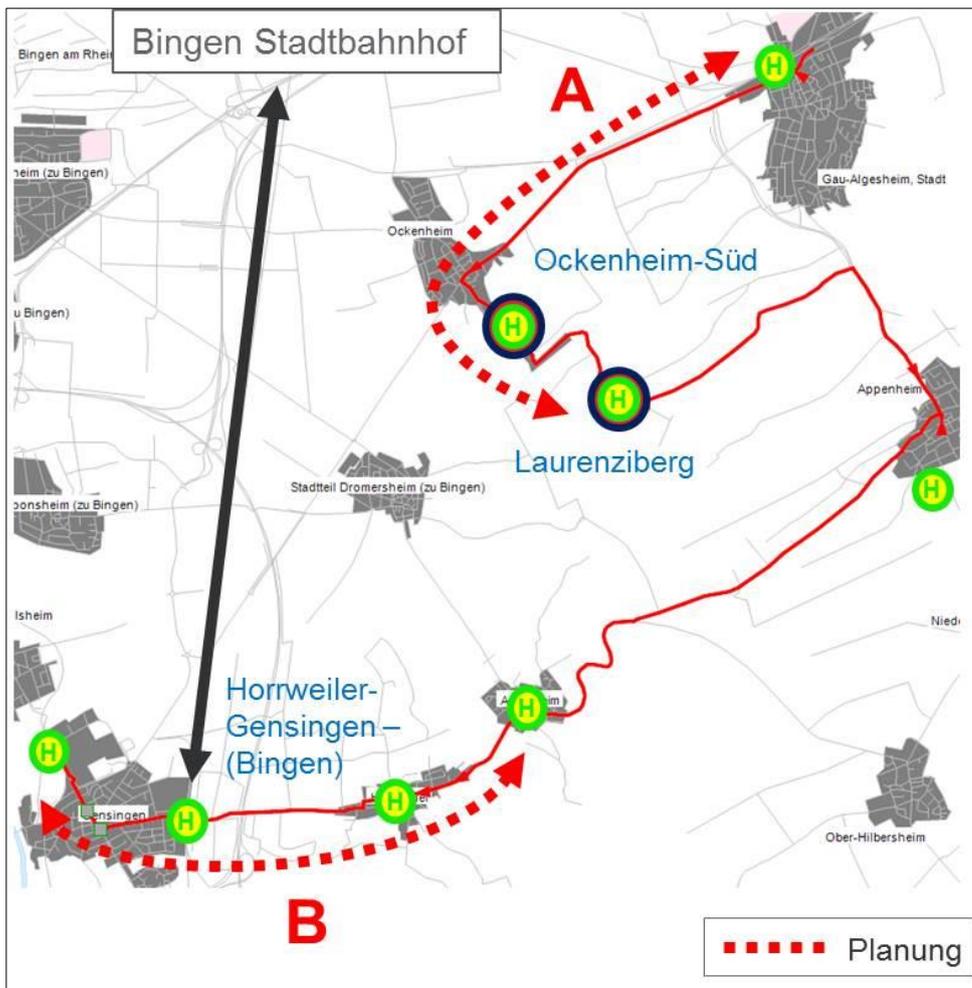


Abbildung 9: Maßnahme 1 zur besseren Bedienung des Laurenziberges und Horweilers sowie Erschließung Ockenheims

Die Abschätzung der Kosten der flexiblen Bedienung kann in Form einer Spannweite erfolgen, da ein tatsächlicher Abrufungsgrad nur im Betrieb ermittelt werden kann. Außerdem werden keine Kosten für Vorhaltung sowie für Fahrzeuge, Bereitschaft usw. berücksichtigt, da die tatsächliche spätere Betriebsweise noch nicht feststeht. Bei einem Betrieb mittels eines Taxiunternehmens ist von günstigeren Betriebskosten auszugehen. Bei der Berechnung der Kosten wurde von sechs Fahrten am Tag je Richtung ausgegangen. Zudem wurde ein mittlerer Fahrpreis von 2,80 beziehungsweise 3,80 je Fahrt als Erlös gegengerechnet in Abhängigkeit

von den durchfahrenen Waben und unter Berücksichtigung eines Komfortzuschlages. Bei einer Abrufung von 30% der Fahrten ist in Abhängigkeit von der jeweils abgerufenen Streckenlänge von einem Defizit in folgender Höhe auszugehen:

- 100% Abrufung 35.000 € / Jahr
- 30% Abrufung 9.000 € / Jahr

30% der abgerufenen Strecke entsprechen rund einem Teilweg A oder B. Diese Maßnahme wird als geeignete Möglichkeit zur Behebung der drei Mängel eingestuft, da es ein attraktives Angebot zu angemessenen Kosten ermöglicht.

Im Weiteren ist der bereits bestehende Bürgerbus der Projektgruppe Bürgerbus Horrweiler zu berücksichtigen. Dieser bedient mit vier Fahrten am Tag den Linienweg Horrweiler – Gensingen Bhf – Gensingen Globus – Gensingen Gesundheitszentrum – Gensingen Bahnhof – Horrweiler. Zusätzlich besteht eine Fahrt Horrweiler – Aspisheim – Horrweiler – Gensingen Bhf – Horrweiler. Die angebotenen Fahrten sind nur bedingt auf den Zug in Gensingen abgestimmt, dennoch bestehen einzelne Anschlussmöglichkeiten. Bei einer Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahme 1 ist eine Abstimmung mit der Projektgruppe notwendig.

Maßnahme 2: Verbesserte Bedienung Sprendlingen – Badenheim

Bei dem Mangel auf der Relation Sprendlingen nach Badenheim handelt es sich um eine fehlende Rückfahrt zwischen 19:00 – 21:00 Uhr an Schul- und Ferientagen. Durch eine Anpassung der letzten Fahrt der Linie 221 über die südliche Route ist eine Behebung dieses Mangels möglich. Dabei entfällt die Bedienung der Haltestelle *Binger Straße* in Pfaffen-Schwabenheim, was aufgrund weiterer angefahrener Haltestellen in diesem Ort keine maßgebliche Einschränkung des Angebotes darstellt. Es ist mit Kosten in Höhe von rund 2.000 € im Jahr zu rechnen.

Maßnahme 3: Verbesserte Bedienung Bad Kreuznach – Badenheim

An Schul- und Ferientagen besteht auf der Relation von Bad Kreuznach nach Badenheim zwischen 14:00 – 16:00 Uhr keine Rückfahrmöglichkeit. Mittels einer zusätzlichen Fahrt der Linie 221 in diesem Zeitraum ist eine Bedienung herzustellen. Dies ist mit Kosten in Höhe von rund 10.000 € im Jahr verbunden. Alternativ ist eine Bedienung durch die Weiterfahrt eines derzeit einrückenden Buses möglich. Dies muss hinsichtlich des detaillierten Betriebsablaufes separat geprüft werden.

Maßnahme 4: Verbesserte Bedienung Bingen – Grolsheim und Sprendlingen - Zotzenheim

Auf den Relationen Bingen – Grolsheim und Sprendlingen – Zotzenheim endet an Schul- beziehungsweise Ferientagen um 19:00 Uhr die Rückfahrmöglichkeit. Durch eine weitere Fahrt der Linie 233 nach 19:00 Uhr lässt sich dieser Mangel für rund 13.000 € im Jahr beheben. Die Bedienung Sprendlingen – Zotzenheim erfolgt hierbei über die Bahn mit Anschluss an die Buslinie 233 in Welgesheim.

Alternativ ist auch hier ein derzeit in Sponnheim einrückender Bus bezüglich einer Weiterfahrt nach Bad Kreuznach zu prüfen.

Maßnahme 5: Verbesserte Bedienung Sprendlingen – Zotzenheim in den Ferien

In den Ferien fehlen die Fahrtenmöglichkeiten Sprendlingen – Zotzenheim zwischen 12:00 – 14:00 Uhr sowie Zotzenheim – Sprendlingen zwischen 06:30 – 08:30 Uhr. Zur Behebung dieser Mängel eignet sich jeweils eine Anpassung der bereits in diesen Zeitscheiben stattfindenden Fahrten der Linie 233. Durch das Erweitern des Linienweges über Welgesheim kann ein Anschluss an die Bahn ermöglicht werden. Dies führt zu Kosten in Höhe von rund 2.000 € im Jahr zusätzlich. Die dadurch hervorgerufene Problematik kürzerer Wendezeiten wird bereits heute durch Umsetzen auf andere Linien behoben.

Maßnahme 6: Verbesserung der Anschlusssituation am Bahnhof Niederheimbach

Zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen der Buslinie 631 und der Mittelrheinbahn am Bahnhof in Niederheimbach soll der Fahrplan der Linie 631 geringfügig verschoben werden, um eine Abstimmung auf die Bahn zu gewährleisten. Der Anschluss in Richtung Bingen ist bereits heute gut, in Richtung Bacharach / Koblenz ist eine Anpassung vorzunehmen (siehe Abbildung 10). Das stündliche Fahrtenangebot der Mittelrheinbahn wird morgens und abends um weitere Fahrten ergänzt und stellt damit ein attraktives Angebot dar, auf das der Busverkehr optimiert sein sollte. Die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten betrifft auch die Maßnahmen 7 und 12 und sie kann kostenneutral durchgeführt werden.

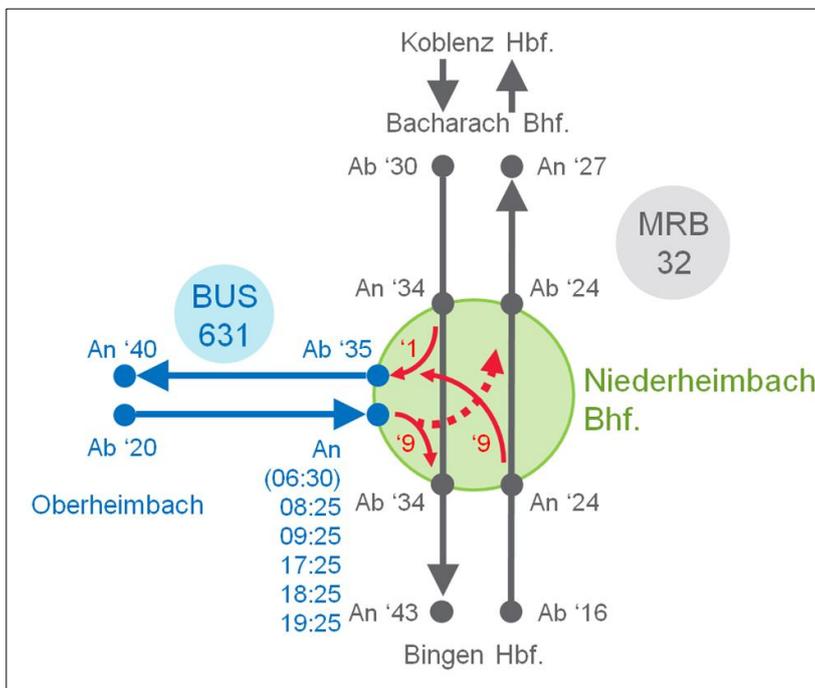


Abbildung 10: Maßnahme 6: Verbesserung der Anschlusssituation am Bahnhof Niederheimbach

Maßnahme 7: Bessere Bedienung Bacharach – Oberheimbach und Bingen - Oberheimbach

An Schultagen fehlt zwischen 08:30 – 12:00 Uhr und zwischen 14:00 – 16:00 Uhr eine geeignete Anschlussverbindung vom Zug in Niederheimbach nach Oberheimbach. Für die Verbindung Bingen – Oberheimbach existiert zwar im Zeitraum von 08:30 – 12:00 Uhr eine Fahrt der Linie 631, diese erfüllt allerdings nicht die für die Analyse vorgegebenen Anforderung, da eine Verbindung mit Start in Bingen innerhalb der Zeitscheibe nicht möglich ist. Zur Behebung dieser Mängel ist jeweils in der betroffenen Zeitscheibe ein zusätzliches Fahrtenpaar der Linie 631 von Niederheimbach Bahnhof nach Oberheimbach notwendig. Dies ist mit Kosten von rund 4.200 € im Jahr verbunden. Die kostenneutrale Umsetzung der in Maßnahme 6 vorgeschlagenen Anschlusssicherung am Bahnhof Niederheimbach kann in das vorgesehene Konzept der Anpassung der Linie 631 problemlos integriert werden.

Maßnahme 8: Bessere Bedienung Bacharach – Oberdiebach und Bingen - Oberdiebach

Aus der Zusammenfassung der Mängelanalyse im Landkreis Mainz-Bingen in Tabelle 9 ist zu entnehmen, dass auf den Relationen Bacharach – Oberdiebach und Bingen – Oberdiebach an einem Schultag in mehreren Zeitscheiben kein Fahrtenangebot besteht. Dies betrifft die Linie 633 auf dem Weg Bacharach – Oberdiebach. Diese Linie bietet auch den Anschluss an den Zug aus Bingen. Die Kosten zur Aufstockung um die benötigten Fahrtenpaare belaufen sich auf rund 8.000 € im Jahr. Die zusätzlichen Fahrten müssen auf die Bahn abgestimmt sein. Eventuell kann im Zuge einer Probephase die Nachfrage genau genug ermittelt werden um die Kosten bei einem flexiblen Bedienungsangebot beziffern zu können.

Maßnahme 9: Bessere Bedienung Bacharach – Oberdiebach und Bingen - Oberdiebach

Ebenso wie in Maßnahme 8 bestehen auf denselben Relationen an Ferientagen in mehreren Zeitscheiben Defizite. Folglich gelten dieselben Lösungsansätze, die mit Kosten von rund 4.500 € im Jahr anzusetzen sind. Auch hier wäre der Ansatz einer flexiblen Bedienung nach einer Probephase zu verfolgen.

Maßnahme 10: Bessere Bedienung Breitscheid – Bacharach / Bingen

An Ferientagen fehlt zwischen 06:30 - 08:30Uhr eine Fahrt der Linie 635 nach Bacharach beziehungsweise weiter mit dem Zug nach Bingen. Ein zusätzliches Fahrtenpaar beläuft sich auf rund 3.000 € im Jahr. Hier wäre, aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage, ebenfalls eine flexible Bedienung durch ein Taxiunternehmen denkbar.

Maßnahme 11: Bessere Bedienung Manubach – Bacharach / Bingen

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um die gleiche Art von Mangel wie bei Maßnahme 10. Auch hier findet in den Ferien im Zeitraum von 06:30 – 08:30 Uhr keine Fahrt der Linie 633 nach Bacharach beziehungsweise mit Anschluss an den Zug

nach Bingen statt. Ein zusätzliches Fahrtenpaar zur Mangelbehebung beläuft sich auf etwa 3.000 € im Jahr.

Maßnahme 12: Bessere Bedienung Bacharach – Oberheimbach und Bingen – Oberheimbach

Ebenfalls an Ferientagen fehlen in den definierten Zeitscheiben von 08:30 – 12:00, 12:00 – 14:00 und 14:00 – 16:00 Uhr geeignete Fahrten der Buslinie 631 um von dem in Niederheimbach ankommenden Zug weiter nach Oberheimbach fahren zu können. Die Kosten für drei zusätzliche Fahrtenpaare in den jeweiligen Zeitscheiben belaufen sich auf rund 3.500 € im Jahr. Diese sollten an dem Zugfahrplan orientiert sein und wären Bestandteil der in Maßnahme 6 vorgestellten Optimierung der Anschlüsse auch in Richtung Bacharach.

Maßnahme 13: Bessere Bedienung Heidenfahrt – Heidesheim am Ferientag

Die Anbindung des Ortsteiles Heidenfahrt nach Heidesheim wird durch die Buslinien 620 und 649 gewährleistet. In den Ferien fehlt zwischen 06:30 – 08:30 Uhr ein Fahrtenangebot auf dieser Relation. Eine einfache zusätzliche Fahrt zum Bahnhof Heidesheim, an dem weiterer Anschluss besteht, ist mit Kosten in Höhe von rund 1.000 € im Jahr verbunden.

Maßnahmenbündel 14

Diese Maßnahmen sind Bestandteil eines Bündels an Maßnahmen, das nur bei der gemeinsamen Umsetzung aller Teillösungen sinnvoll ist. Alternativ stellt die Einrichtung einer der in Maßnahme 15 dargestellten Kreisquerverbindungen eine geeignete Möglichkeit zur Behebung aller im Maßnahmenbündel zusammengefassten Lösungsvorschläge dar.

Maßnahme 14.1: Besseres Bedienungsangebot der Berggemeinden nach Guntersblum am Ferientag morgens

Diese Maßnahme behebt einen Mangel am Ferientag im Fahrtenangebot zwischen 06:30 – 08:30 Uhr auf den Relationen von den Berggemeinden und von Ludwigshöhe nach Guntersblum beziehungsweise weiter nach Mainz. Als Lösung wird die Fahrt um 07:07 ab Eimsheim der Linie 663 nach Oppenheim Postplatz angepasst, indem diese ab Uelversheim über Guntersblum geführt wird. Dort bietet sie am Bahnhof Anschluss an den Zug Richtung Mainz beziehungsweise Worms und kann eine erweiterte Erschließung des Ortskerns von Guntersblum wahrnehmen. Die Haltestelle Oppenheim Postplatz bietet einen guten fußläufigen Übergang zum Bahnhof. Die Maßnahme behebt aufgrund des fehlenden Schülerfahrtenangebotes noch weitere Mängel. Aufgrund der geringen Anzahl an Ferientagen im Jahr ist diese Maßnahme mit etwa 500 € im Jahr zu beziffern. Auch diese Maßnahme ist Bestandteil des Maßnahmenbündels, welches bei einer Realisierung der Kreisquerverbindung nicht weiter zu verfolgen ist.

Maßnahme 14.2: Besseres Bedienungsangebot von Mainz zu den Berggemeinden und Ludwigshöhe am Schultag abends

Bei den Rückfahrten an Schultagen zwischen 19:00 – 21:00 Uhr von Mainz zu den Berggemeinden und Ludwigshöhe fehlen einzelne Fahrtenangebote. Eine geeignete Maßnahme zum Behebung dieses Mangels stellt eine Anpassung der letzten Fahrt der Linie 663 ab 19:22 Uhr ab Bahnhof Oppenheim dar. Diese wird über Guntersblum und Eimsheim nach Uelversheim geführt und endet nicht wie bisher in Eimsheim, sondern wird zurück über Guntersblum und Ludwigshöhe nach Oppenheim gefahren. Dies ist mit Kosten von rund 5.200 € im Jahr verbunden.

Maßnahme 14.3: Besseres Bedienungsangebot von Mainz zu den Berggemeinden und Ludwigshöhe am Ferientag abends

Bei diesen zusammengefassten Mängeln an einem Ferientag im Zeitraum von 19:00 – 21:00 Uhr wird keine Gesamtmaßnahme definiert, da hier eine Verbindung kurz vor Beginn der Zeitscheibe mit Abfahrt um 18:52 in Mainz besteht. Allerdings kann durch das Weiterführen der letzten Fahrt der Linie 663 ab Eimsheim über Guntersblum und Ludwigshöhe eine Bedienung letzteren ermöglicht werden. Dies ist mit Kosten in Höhe von rund 2.000 € im Jahr verbunden.

Maßnahme 14.4: Ergänzendes Bedienungsangebot der Berggemeinden und Guntersblum tagsüber

Die verbliebenen relationsbezogenen Mängel, welche nicht durch die oben erläuterten Maßnahmen behoben werden, lassen sich nur schwer für geeignete Maßnahmen bündeln. Aus diesem Grund wurde für die verbleibenden Mängel eine zusammenfassende Maßnahmenkonzeption erarbeitet. Diese beinhaltet ein ringförmiges Fahrtenangebot, ausgehend von Guntersblum über die Berggemeinden und zurück. Dieses ermöglicht die Anbindung an den Bahnhof in Guntersblum und eine weitere Erschließung des Ortskernes. Im Gegenzug können auf der Linie 663 einzelne Fahrten verkürzt werden, was die Kosten für die Maßnahme reduziert. Bei einem 120 Minuten Takt mit fünf Fahrten am Schul- und Ferientag sind Kosten von rund 50.000 € im Jahr anzusetzen. Darin sind mögliche Einsparungen auf der Linie 663 bereits berücksichtigt. Eine flexible Bedienung im Richtungsbandbetrieb wäre eine möglich weitere Lösung. Alternativ kann mittels der Maßnahme 15 eine kostengünstigere Mängelbehebung realisiert werden.

Maßnahme 14.5: Bessere Bedienung Hahnheim – Nieder-Olm

An Schultagen in der Zeitscheibe von 08:30 – 12:00 Uhr besteht kein geeignetes Bedienungsangebot von Hahnheim nach Nieder-Olm. Mittels einer zusätzlichen Fahrt der Linie 667 ist diese Bedienungslücke zu schließen. Dabei ist mit zusätzlichen Kosten in Höhe von rund 7.000 € im Jahr zu rechnen.

Maßnahme 15

Alternativ zu den im Maßnahmenbündel 14 aufgezeigten Möglichkeiten zur Mängelbehebung werden im Folgenden zwei Varianten einer Kreisquerverbindung dargestellt, die jeweils als eigenständige Linie die Mängel im östlichen Landkreis Mainz-Bingen behebt. Bei der Erarbeitung der Maßnahmenvorschläge fanden eine Vielzahl an Planungsdetails Eingang. So wurden beispielweise ausgewählte Schülerströme der Region berücksichtigt, wie sie in Abbildung 11 dargestellt sind, um ein möglichst optimiertes Angebot für den Schüllerrückverkehr am Nachmittag in der Kreisquerverbindung zu realisieren.

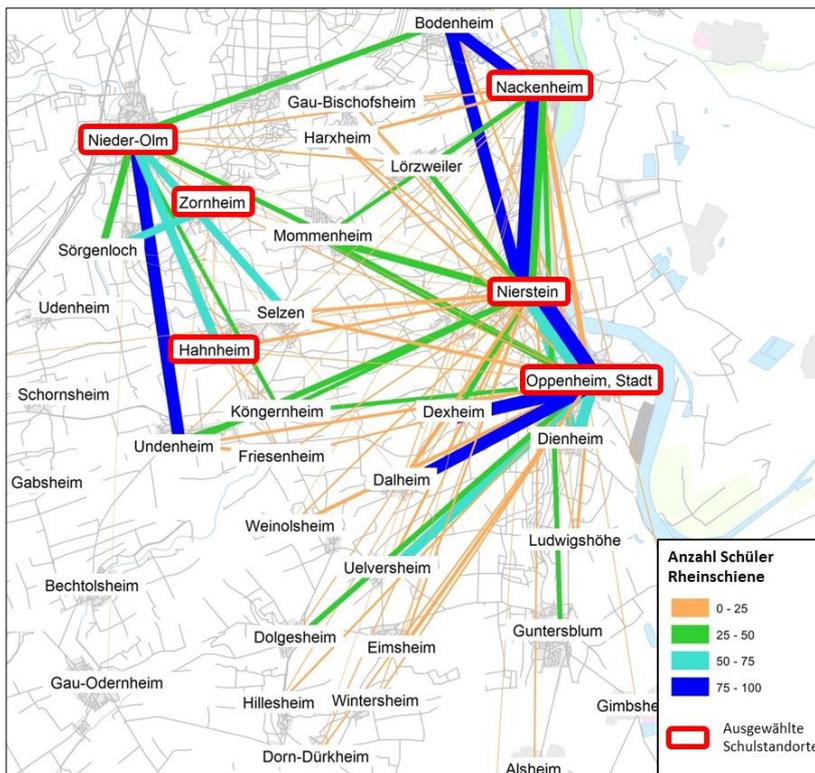


Abbildung 11: Ausgewählte Schülerverflechtungen im östlichen Landkreis Mainz-Bingen

Maßnahme 15.1: Kreisquerverbindung 1

In unten stehender Abbildung 12 ist der Linienweg der vorgeschlagenen Kreisquerverbindung 1 dargestellt. Bei dieser Planung wird die Linie 640 in die neue Tangente integriert und im Betrieb durchgebunden. Von Ingelheim ausgehend erfolgt die Bedienung über Nieder-Olm, Selzen, Friesenheim, Weinolsheim, Nierstein bis Guntersblum. Anschließend werden die Berggemeinden im Ring angefahren. Auf dem Rückweg wird nach Guntersblum, Nierstein und Weinolsheim auch Udenheim bedient. Somit erfolgt die Bedienung Udenheims umlaufbedingt nur in eine Richtung, da sonst die Anschlüsse auf die Bahn nicht realisiert werden können. Der Bahnhof Guntersblum wird direkt angefahren und bietet ebenso wie der Halt Bahnhof Nierstein Umsteigemöglichkeiten in Richtung Mainz und Worms.

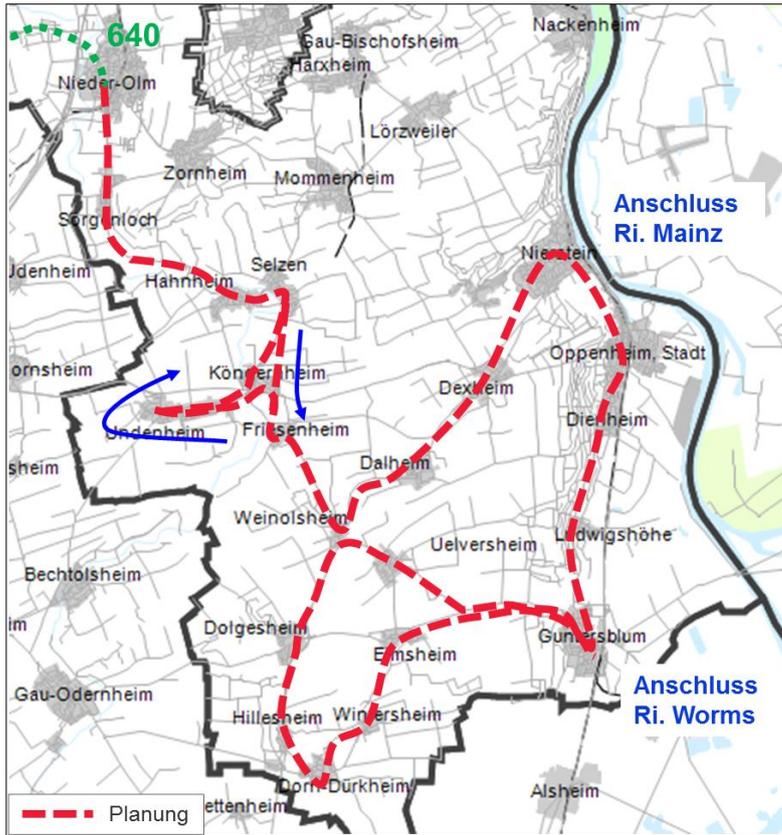


Abbildung 12: Linienverlauf und Bedienungsangebot Kreisquerverbindung 1

Als geeignetes Fahrtenangebot werden Montag bis Freitag je elf Fahrtenpaare nach 08:00 Uhr angesehen. Diese ermöglichen es auf den Linien 662 und 663 Einsparungen auf den von der Kreisquerverbindung bedienten Relationen vorzunehmen. Der Schülerverkehr bleibt hiervon ausgenommen. Abzüglich dieser Einsparungen ergeben sich Kosten in Höhe von rund 70.000 € im Jahr.

Maßnahme 15.2: Kreisquerverbindung 2

Diese Maßnahme ist eine Variante der Kreisquerverbindung 1. In diesem Fall sind die Linie 640 und die Kreisquerverbindung in Nieder-Olm betrieblich getrennt. Dies ermöglicht eine Bedienung des Weinbergrings und des Ortsteils Goldberg mittels der Kreisquerverbindung. Außerdem wird Undenheim in beide Richtungen angefahren, was eine konsequentere und verständlichere Linienführung ermöglicht gegenüber dem Vorschlag der Kreisquerverbindung 1 (Maßnahme 15.1)

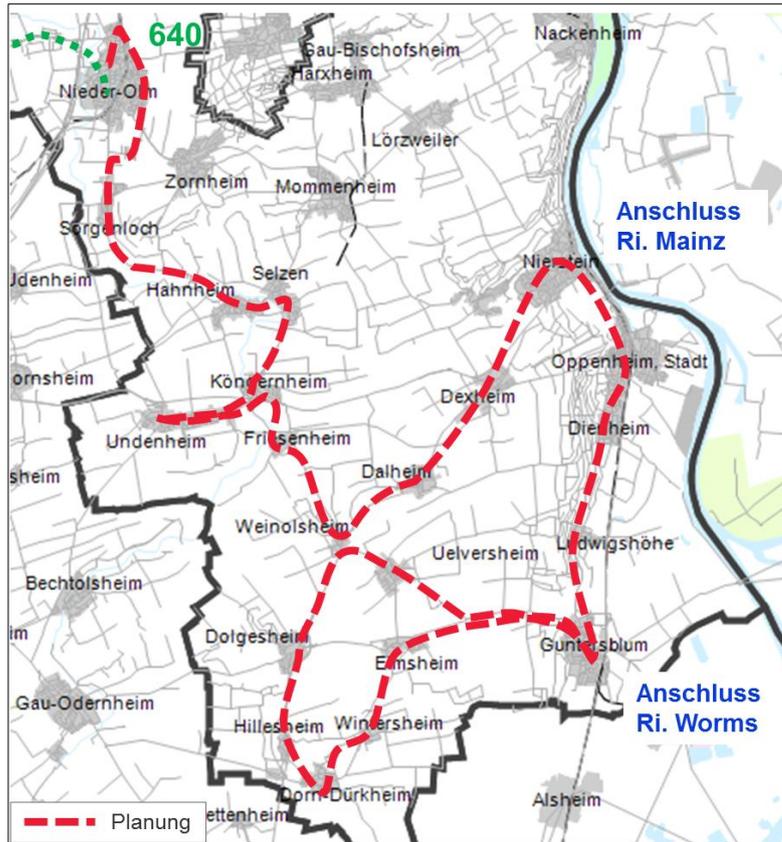


Abbildung 13: Linienverlauf und Bedienungsangebot Kreisquerverbindung 2

Die Kosten dieser Variante sind jedoch erheblich höher als in der Kreisquerverbindung 1. Aufgrund des getrennten Betriebes der Kreisquerverbindung und der Linie 640 können deren lange Standzeiten nicht genutzt werden. Außerdem wird ein ausgedehnteres Angebot mit einem längeren Linienweg (Erschließung Goldberg und Weinbergring) vorgesehen. Dies führt zu höheren Kosten bei geringeren Einsparmöglichkeiten, so dass für diese Linie Kosten in Höhe von rund 150.000 € im Jahr einzuplanen sind. Dabei wird vom selben Fahrtenangebot wie bei der Kreisquerverbindung 1 ausgegangen.

Maßnahme 15.3: Kreisquerverbindung Samstagsangebot 1

Für eine ausreichende Bedienung des östlichen Landkreises Mainz-Bingen am Samstag werden laut dem Anforderungsprofil mindestens zwei Fahrtenpaare der Kreisquerverbindung benötigt. Ein Fahrtenangebot mit zwei Fahrten am Samstag ist sowohl bei einem Betrieb gemäß Maßnahme Kreisquerverbindung 1 als auch gemäß Kreisquerverbindung 2 jeweils mit Kosten von rund 20.000 € im Jahr verbunden.

Maßnahme 15.4: Kreisquerverbindung Samstagsangebot 2

Ein weiterer Vorschlag für eine geeignete Bedienung am Samstag, welches sich in das Gesamtkonzept der Kreisquerverbindung integrieren lässt, ist in folgender Abbildung 14 dargestellt.

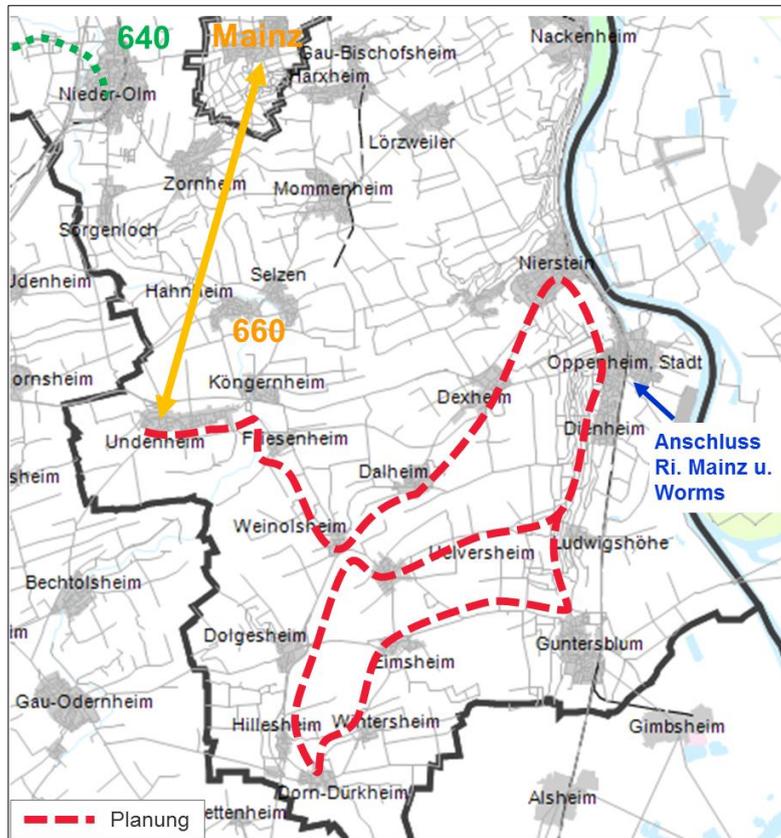


Abbildung 14: Samstagsangebot 2 einer Kreisquerverbindung

Diese Variante bietet eine Bedienung ab Udenheim über Weinolsheim, Nierstein, Guntersblum und den Berggemeinden im Ring. Dabei wird der Bahnhof Nierstein nicht angefahren, sondern es erfolgt eine Abstimmung auf die Züge in Oppenheim. Auch Guntersblum wird nicht komplett erschlossen, sondern nur über die Haltestelle Eimsheimer Straße bedient. In Udenheim besteht Anschluss an die RegioLinie 660, welche samstags eine Verbindung im 60 Minuten Takt nach Mainz anbietet. Aufgrund des kürzeren Linienweges und einer betrieblichen Verbindung mit der Linie 660 ist im Vergleich zum Samstagsangebot 1 bei gleichen Kosten ein erweitertes Fahrtenangebot möglich. So wurden für ein Angebot mit drei Fahrten und einer zusätzlichen letzten Rückfahrt ab Oppenheim über die Berggemeinden ebenfalls Kosten in Höhe von rund 20.000 € im Jahr ermittelt.

Weitere Maßnahmen:Linie 612:

Die Linie 612 wird zum Beginn des Schuljahres 2015/2016 bis zum Regionalbad Gau-Algesheim weitergeführt.

Maßnahmen Priorität 2:Maßnahme 14.6: Ausweitung Fahrtenangebot Dexheim – Nierstein

Bei der Befragung der Gemeinden wurde der Wunsch nach weiteren Verbindungen von Dexheim nach Nierstein nach 8:30 Uhr geäußert. Eine Angebotserweiterung um zwei zusätzliche Fahrten von Montag bis Freitag mittels der Linie 662 auf der Relation Dexheim – Nierstein Bahnhof ist mit Kosten in Höhe von 13.000 € im Jahr verbunden. Da diese Maßnahme nicht dem im Anforderungsprofil festgelegten Bedienungsstandards entspricht, wäre sie ein zusätzliches Angebot, das zu finanzieren ist. Die Einrichtung einer Kreisquerverbindung, wie sie in Maßnahme 15 dargestellt wird, würde die Bedienung Dexheim – Nierstein ebenfalls anbieten.

Maßnahme 14.7: Bessere Bedienung Nieder-Olm – Hahnheim und Nieder-Olm - Dalheim

Auf der Relation Nieder-Olm nach Hahnheim fehlt an Schultagen ein geeignetes Bedienungsangebot zwischen 19:00 – 21:00 Uhr. Zur Behebung dieses Mangels eignet sich eine gemeinsame Maßnahme mit dem Mangel Nieder-Olm – Dalheim zur selben Zeit an Schul- und Ferientagen. Durch eine zusätzliche Fahrt der Linie 667 auf der Relation Nieder-Olm – Hahnheim – Selzen und eine abgestimmte Anschlussfahrt der Linie 662 von Hahnheim nach Dalheim ist eine Beseitigung dieser Mängel möglich. Diese Maßnahme verursacht jährliche Kosten von rund 23.000 € und steht damit nicht im Verhältnis zu den durch diese Maßnahme zu erwartenden Fahrgastgewinnen. Auch diese Maßnahme wäre bei Realisierung einer der Tangentialverbindungen (Maßnahme 15) nicht mehr nötig.

Maßnahme 16: Ergänzende Erschließung Sörgenloch Nord

Im Norden Sörgenlochs entsteht an der Mainzer Straße ein Alten-Wohn- und Pflegeheim mit rund 120 Zimmern. In dieser großen Anlage werden viele Bewohner und Mitarbeitern leben und arbeiten. Folglich ist mit einer steigenden ÖPNV-Nachfrage in diesem Bereich zu rechnen. Die Analyse der Einzugsbereiche ergab an dieser Stelle keinen Mangel, dennoch wird empfohlen diese Ortsrandlage mit der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle besser zu erschließen. Ein zusätzlicher Halt der entlang der Mainzer Straße verkehrenden Buslinien 652 und 667 ist fahrplanseitig möglich.

Die Haltestelle muss für eine Bedienung mittels Niederflurflurbusse mit einem Hochbord ausgerüstet werden. Die Einrichtung dieser Haltestelle ist nach Aussage der ORN bereits abgestimmt und geplant.

Maßnahmen Priorität 3:

Maßnahme 17: Ausweitung Fahrtenangebot Dexheim – Nierstein / Oppenheim

Diese Maßnahme stellt eine verlängerte Variante der Maßnahme 14.6 dar. Ebenfalls dem Wunsch nach weiteren Verbindungen von Dexheim nach Nierstein / Oppenheim nach 8:30 Uhr nachzukommen, wurde eine Angebotserweiterung um zwei zusätzliche Fahrten von Montag bis Freitag mittels der Linie 662 auf der Relation Dexheim – Nierstein – Oppenheim Verbandsgemeindeverwaltung untersucht. Dafür ist mit Kosten in Höhe von 25.000 € im Jahr zu rechnen. Da diese Maßnahme ebenfalls die im Anforderungsprofil festgelegten Bedienungsstandards übersteigt, wäre sie ein zusätzliches Angebot, das eine entsprechende Finanzierungsbereitschaft voraussetzt. Die Einrichtung einer Kreisquerverbindung, wie sie in Maßnahme 15 dargestellt wird, würde die Bedienung Dexheim – Nierstein – Oppenheim ebenfalls anbieten.

Maßnahme 18: Anpassung der getakteten Fahrten der Linie 663 (Guntersblum Berggemeinden)

Um das bestehende Fahrtenangebot der Linie 663 am Nachmittag zu verbessern, sieht diese Maßnahme vor, die vier getakteten Fahrten zwischen 16:00 und 20:00 Uhr auf drei Fahrten zu reduzieren. Dann kann bei einem 90 Minuten Takt weiterhin ein Umlauf mit einem Fahrzeug gefahren werden. Die gewonnene Zeit findet Verwendung, um auf dem Rückweg von Eimsheim über Guntersblum zu fahren, um so eine Anbindung der einzelnen Ortschaften an den Bahnhof Guntersblum zu ermöglichen und um den Ortskern Guntersblum weiter zu erschließen. Zudem kann bei der Weiterfahrt Ludwigshöhe bedient werden. Diese Maßnahme ist hinsichtlich der Fahrer- und Fahrzeugkosten neutral und spart aufgrund des kürzeren Weges zusätzlich rund 4.000 € im Jahr ein. Dennoch ist sie mit einer Reduktion des Fahrtenangebotes verbunden. Dieser Attraktivitätsverlust kann durch die Vorteile des neuen Linienweges nicht kompensiert werden. Folglich wird die Maßnahme nur bedingt als geeignete Lösungsvariante angesehen.

5.2 Angebote für den Freizeitverkehr und touristischen Verkehr

Freizeitverkehre wurden im Rahmen des Anforderungsprofils zur Bedingungshäufigkeit berücksichtigt.

Da Freizeitverkehre weder zeitlich noch räumlich bündelbar sind, stellen sie in den Landkreisen in der Regel Angebote da, 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 Fahrmöglichkeiten nicht nur für die Achsen und Verbindungen, sondern auch für die Verflechtungen für Orte über 500 Einwohnern vorgesehen, beispielsweise abends bis 21:00 Uhr und am Samstag.

Nach Angaben des Unternehmens beträgt der Anteil an eingesetzten Niederflurfahrzeugen im Kreis Mainz-Bingen gut 80% bezogen auf alle Fahrzeuge.

Touristische Verkehre unterscheiden sich von den übrigen Freizeitverkehren dadurch, dass sie speziell für 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.

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 Bingen, Bacharach, Bad Kreuznach), aber auch einzelne Einrichtungen wie

- die Burgen entlang des Rheins (Beispiele Bacharach, Niederheimbach, Bingen, Ingelheim und Trechtingshausen)
- Museen (Beispiele historisches Museum Bingen, Rheinhesisches Fahrradmuseum Gau-Algesheim, Paläontologisches Museum Nierstein, deutsches Weinbaumuseum Oppenheim, Museum Kaiserpfalz in Ingelheim)
- andere kulturhistorische Einrichtungen (Beispiel Burg Klopp in Bingen, Basilika in Bingen der Rupertsberg in Bingen, der Rochusberg in Bingen sowie der Jakobsberg/ Laurenziberg in Ockenheim und die Wernerkapelle in Bacharach)
- Bäder (Beispiele Naturerlebnisbad Bingerbrück, Rheinwelle in Gau-Algesheim, Strandbad Oppenheim)

Viele der Einrichtungen sind nicht oder nur unregelmäßig direkt mit dem ÖPNV oder darauf ausgerichteten Busverkehren bedient. Die Struktur der Einrichtungen und ihre zumeist 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 ein gesonderter Busverkehr an keiner Stelle als Maßnahme geplant.

5.3 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV

Für die Verkehrsunternehmen und die Fahrgäste können im Linienbetrieb eine Reihe von Störungen des verkehrlichen Ablaufs auftreten, zum Beispiel Stauanfälligkeit auf Strecken, Sicherheitsprobleme beim Fahrgastwechsel. Diese Störungen können in vielen Fällen durch Maßnahmen der zuständigen Kommunen behoben werden, beispielsweise von

- sichere Querungsmöglichkeiten an Haltestellen
- ausreichende Aufstellflächen für wartende Fahrgäste an Haltestellen
- ausreichende Aufstellflächen für Busse an Haltestellen
- Busspuren
- ÖPNV - Bevorrechtigung durch Lichtsignalanlagen

Für die Linien im Landkreis Mainz-Bingen wurden vom Verkehrsunternehmen folgende Problempunkte benannt:

- Verkehrsbehinderungen von Gau-Bischofsheim bis Hechtsheim im morgendlichen Berufsverkehr durch lange Rückstaus (Linie 660)
Eine Lösungsmöglichkeit besteht im Bau einer Busspur (größtenteils auf Mainzer Stadtgebiet)
- Aus Richtung Rheinhessenstraße (L 425, Harxheim – Mainz) wird der Busverkehr durch Verkehrsbehinderungen / Staus vornehmlich in der morgendlichen Hauptverkehrszeit erheblich beeinträchtigt. Dies wirkt sich auch auf andere Linien aus (Folgeverspätungen). Die ORN regt den Bau einer Busspur an, die von den Linien 660 sowie 66 / 67 genutzt werden könnte. Zu berücksichtigen ist auch, dass aus den Gemeinden keine leistungsfähige Schienenverbindung besteht, auf die ausgewichen werden kann. Die Busspur ist erforderlich vom Abzweig Gau Bischofsheim bis zum Knoten an der Baumschule / Haltestelle Messe Ost in Fahrtrichtung Mainz.
- Haltestellensituation Nierstein Realschule (Linie 662): Durch die Vergrößerung der Schule ist die Haltestellensituation unzumutbar, insbesondere an der Haltestelle Rathaus.
 - Eine Lösung ist derzeit nicht möglich aufgrund von Schwierigkeiten beim Grundstückskauf.

6 Kostenübersicht

Die Kosten für die Maßnahmen sind nur teilweise direkt abschätzbar, da sie in vielen Fällen abhängig sind von infrastrukturellen Notwendigkeiten oder einer nur schwer bezifferbaren Nachfrage, insbesondere für Rufverkehre.

Die durch Beschluss des Nahverkehrsplans zur Umsetzung festgelegten Maßnahmen ergeben sich aus der in Kapitel 7 dargestellten Beschlussvorlage.

Maßnahme Priorität 1 Vorrangiger Handlungsbedarf: Umsetzung zeitnah vorgesehen	Kosten
Maßnahme 1: Besseres Bedienungsangebot des Laurenziberges und Horrweilers sowie Erschließung Ockenheims	9.000 bis 35.000 € / Jahr
Maßnahme 2: Verbesserte Bedienung Sprendlingen – Badenheim	2.000 € / Jahr
Maßnahme 3: Verbesserte Bedienung Bad Kreuznach – Badenheim	10.000 € / Jahr
Maßnahme 4: Verbesserte Bedienung Bingen – Grolsheim und Sprendlingen - Zotzenheim	13.000 € / Jahr
Maßnahme 5: Verbesserte Sprendlingen – Zotzenheim in den Ferien	2.000 € / Jahr
Maßnahme 6: Verbesserung der Anschlusssituation am Bahnhof Niederheimbach	Kostenneutral
Maßnahme 7: Bessere Bedienung Bacharach – Oberheimbach und Bingen - Oberheimbach	4.200 € / Jahr
Maßnahme 8: Bessere Bedienung Bacharach – Oberdiebach und Bingen - Oberdiebach	8.000 € / Jahr
Maßnahme 9: Bessere Bedienung Bacharach – Oberdiebach und Bingen - Oberdiebach	4.500 € / Jahr
Maßnahme 10: Bessere Bedienung Breitscheid – Bacharach / Bingen	3.000 € / Jahr
Maßnahme 11: Bessere Bedienung Manubach – Bacharach / Bingen	3.000 € / Jahr
Maßnahme 12: Bessere Bedienung Bacharach – Oberheimbach und Bingen – Oberheimbach	3.500 € / Jahr
Maßnahme 13: Bessere Bedienung Heidenfahrt – Heidesheim am Ferientag	1.000 € / Jahr
Maßnahmenbündel 14	
Maßnahme 14.1: Besseres Bedienungsangebot der Berggemeinden nach Guntersblum am Ferientag morgens	500 € / Jahr
Maßnahme 14.2: Besseres Bedienungsangebot von Mainz zu den Berggemeinden und Ludwigshöhe am Schultag abends	5.200 € / Jahr
Maßnahme 14.3: Besseres Bedienungsangebot von Mainz zu den Berggemeinden und Ludwigshöhe am Ferientag abends	2.000 € / Jahr
Maßnahme 14.4: Ergänzendes Bedienungsangebot der Berggemeinden und Guntersblum tagsüber	50.000 € / Jahr
Maßnahme 14.5: Bessere Bedienung Hahnheim – Nieder-Olm	7.000 € / Jahr

Maßnahme Priorität 1 Vorrangiger Handlungsbedarf: Umsetzung zeitnah vorgesehen	Kosten
Maßnahmenbündel 15	
Maßnahme 15.1: Kreisquerverbindung 1	70.000 € / Jahr
Maßnahme 15.2: Kreisquerverbindung 2	150.000 € / Jahr
Maßnahme 15.3: Kreisquerverbindung Samstagsangebot 1	20.000 € / Jahr
Maßnahme 15.4: Kreisquerverbindung Samstagsangebot 2	20.000 € / Jahr

Tabelle 11: Kosten der Maßnahmen Priorität 1 (Stand 2013)

Maßnahme Priorität 2 Mittlerer Handlungsbedarf: Umsetzung nach weiteren Prüfungen im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans vorgesehen	Kosten
Maßnahme 14.6: Ausweitung Fahrtenangebot Dexheim – Nierstein	13.000 € / Jahr
Maßnahme 14.7: Bessere Bedienung Nieder-Olm – Hahnheim und Nieder-Olm - Dalheim	23.000 € / Jahr

Tabelle 12: Kosten der Maßnahmen Priorität 2 (Stand 2013)

Maßnahme Priorität 3 Nachrangiger Handlungsbedarf, Umsetzung nur bei ausreichenden Mitteln oder entsprechender Nachfrage vorgesehen	Kosten
Maßnahme 17: Ausweitung Fahrtenangebot Dexheim – Nierstein / Oppenheim	25.000 € / Jahr
Maßnahme 18: Anpassung der getakteten Fahrten der Linie 663	Einsparung von 4.000 € / Jahr

Tabelle 13: Kosten der Maßnahmen Priorität 3 (Stand 2013)

Tabelle 14 fasst die Einzelkosten des Maßnahmenbündels 20 im östlichen Landkreis zusammen und stellt diese den alternativen Konzepten in Form der Varianten der Kreisquerverbindung gegenüber.

Kostenvergleich der Maßnahmen für den östlichen Landkreis	Kosten
Summe Maßnahmenbündel 14 (ohne Angebot samstags)	rund 101.000 € / Jahr
Maßnahme 15.1: Kreisquerverbindung 1 (ohne Angebot samstags)	70.000 € / Jahr
Maßnahme 15.2: Kreisquerverbindung 2 (ohne Angebot samstags)	150.000 € / Jahr
Maßnahme 15.1: Kreisquerverbindung 1 plus Maßnahme 15.3: Samstagsangebot 1 oder Maßnahme 15.4: Samstagsangebot 2	90.000 € / Jahr
Maßnahme 15.2: Kreisquerverbindung 2 plus Maßnahme 15.3: Samstagsangebot 1 oder Maßnahme 15.4: Samstagsangebot 2	170.000 € / Jahr

Tabelle 14: Kostenvergleich der Maßnahmen für den östlichen Landkreis (Stand 2013)

7 Beschluss von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

Am 07.10.2016 beschloss der Kreistag des Landkreises Mainz-Bingen nach eingehender Prüfung der in Kapitel 6 dargestellten Maßnahmenvorschläge und zusätzlicher Anliegen im ÖPNV folgende Maßnahmen:

1. Der Auftrag zur Herstellung einer Kreisquerverbindung wird als Verlängerung der Linie 652 bis zur VG Oppenheim der ORN erteilt.
2. Der Auftrag zum Ringschluss im Zuge der Einführung der Mainzelbahn wie nachfolgend beschrieben wird der ORN/MVG erteilt,
 - ▶ die Weiterführung über Essenheim, Ober-Olm, Klein-Winternheim. Der Gesamtaufwand beträgt hierfür 240.000 €, wovon 2/3 der Landkreis als Aufgabenträger 160.000 € übernimmt; die Ortsgemeinden Essenheim und Ober-Olm zahlen jeweils 25.000 €, die Ortsgemeinde Klein-Winternheim 30.000 €.
 - ▶ Die Bedienung des Weinbergrings in Nieder-Olm beträgt 76.300 € netto und wird zu 2/3 vom Landkreis (= 50.000 €) und zu 1/3 von der Stadt (= 25.000 €) finanziert. Die Klausel über die Anrechnung von Fahrteinnahmen auf die Kostenteilung soll nach der bisherigen Regelung fortgeschrieben werden.

Ein Wochenend- und Nachtverkehr wird ggfs. von den Bestellern alleine finanziert und von dieser Regelung nicht erfasst.

3. Die Ermächtigung zur Vergabe des Auftrages den bedarfsorientierten Verkehr zur Bedienung von Horrweiler und Laurenziberg, wie im Nahverkehrsplan vorgeschlagen, wird der Verwaltung erteilt. Der Gutachter hat hierfür Kosten von jährlich 9.000 - 35.000 € ermittelt, da für bedarfsorientierte Verkehre die Kosten in Abhängigkeit von der tatsächlichen Nachfrage entstehen.
4. Die Ermächtigung zur Vergabe des Auftrages einer zusätzlichen Fahrt von Bingen nach Grolsheim (233; Bingen/Gensingen/Bad Kreuznach) nach der letzten Tour um 18:20 Uhr wird der Verwaltung erteilt. Der Gutachter veranschlagt dafür ca. 13.000 € pro Jahr. Nach Anlauf erfolgt nach 3 Jahren eine „Erfolgskontrolle“.
5. Der Auftrag für Zotzenheim in den Ferien im morgendlichen Berufsverkehr sowie zwischen 12 und 14 Uhr zusätzliche Fahrten einzurichten wird der ORN erteilt. Der Gutachter geht von Kosten in Höhe von ca. 2.000 € pro Jahr aus. Nach Einrichtung erfolgt nach 3 Jahren eine „Erfolgskontrolle“.
6. Der Auftrag zur Einrichtung von Abendfahrten auf der Linie 640 (Ingelheim/Schwabenheim/Stadecken/Nieder-Olm) wird der ORN erteilt. Die letzte Fahrt geht um 18:43 Uhr und um 19:17 Uhr in die andere Richtung. Es soll jedoch Montag – Freitag noch eine Stunde länger und am Freitag und Samstag

bis 22/23 Uhr gefahren werden. Die Kosten belaufen sich auf 30.000 € bis 40.000 €.

Es handelt sich hier um eine regional bedeutsame Linie, nicht vergleichbar mit den örtlichen Anbindungen. Die AG Nahverkehrsplan sieht diese Fahrten als Feldversuch.

Nach Einrichtung erfolgt nach 3 Jahren eine „Erfolgskontrolle“.

Übersicht der Maßnahmen	Kosten min.	Kosten max.
Verlängerung Linie 652 nach Oppenheim (Mo-Fr stündlich)	195.000	195.000
Verlängerung Linie 66 nach Mainz-Lerchenberg (Mo-Fr stündlich)	240.000	240.000
Führung Linie 66 über Weinbergring	75.000	75.000
Bedarfsverkehr Gau-Algesheim - Laurenziberg - Aspisheim - Horrweiler - Gensingen	9.000	35.000
Fahrt nach 18:20 Uhr von Bingen nach Grolsheim	13.000	13.000
Ferienbedienung Zotzenheim morgens und mittags	2.000	2.000
Abendfahrten Linie 640 Ingelheim - Nieder-Olm (geschätzt durch RNN)	30.000	40.000
Summe	564.000	600.000

Bei der o.a. Auflistung ist zu beachten, dass mögliche Erträge noch nicht im Ansatz berücksichtigt wurden.

7. Eine Angebotsverbesserung der Linie 643 (Ingelheim/Engelstadt/Ober-Hilbersheim/Ingelheim), so dass auch an Ferientagen derselbe Fahrplan angeboten würde wie an Schultagen, ließe Kosten in Höhe von ca. 11.000 € /Jahr entstehen. Daher wird der Auftrag im Hinblick auf den Kosten-Nutzen nicht erteilt.

		S		S	S	F	S	
Engelstadt						07:43		
Ober-Hilbersheim	05:28	06:28	06:38	06:45	07:24	07:50	08:00	08:50
Gau-Algesheim	05:46	06:45	06:54	07:01	07:39	08:06	08:21	09:08
Ingelheim	05:57		07:05	07:12		08:19	08:37	09:21

			S		S	S	S	
Engelstadt	05:20	06:25	07:00	07:01	07:12	08:00	08:20	10:00
Ingelheim	05:38	06:43	07:19	07:23	07:40	08:18	08:39	10:18

Eine Verbesserung des Fahrplans der Linie 643 vor allem an Samstagen, ist von der ORN mit Beginn der neuen Konzession für den 01.06.17 beantragt.

Begründung:

Am 28.03.2014 wurde der Nahverkehrsplan des ZRNN als Rahmenplan für die Erstellung der lokalen Nahverkehrspläne im Kreistag beschlossen. Dieser dient des

Weiteren zur Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten der Verkehrsunternehmen, um nicht mehr eigenwirtschaftlich zu betreibende Linien zu bündeln und öffentlich auszuschreiben.

Die Mängelanalyse aus dem Nahverkehrsplan begründet in der ersten Fortschreibung des Planes die o.a. Punkte zur Beseitigung, auch im Hinblick auf den Start der Mainzelbahn und der daraus resultierenden Linienveränderung einiger Busse im Landkreis, und damit der Verbesserung des ÖPNV. Eine weitere Fortschreibung erfolgt, wenn die Einzelpläne der Städte Ingelheim und Bingen zur Einarbeitung vorliegen.

Eine Überprüfung der Ausschreibungsmodalitäten hinsichtlich der EU-Vergaberichtlinien und der Einbindung bestehender Konzessionen wird anwaltlich durch den RNN veranlasst.

Folgende Maßnahmen konnten bereits umgesetzt werden bzw. werden unterstützt:

1. Der Anschluss der Berggemeinden Guntersblum an den Bahnhof Guntersblum kann ab 1. Januar 2017 außerhalb des Schülerverkehrs ohne zusätzliche Kosten umgesetzt werden. Hierdurch verbessert sich auch die Erreichbarkeit von Ludwigshöhe erheblich.
Im Gegenzug dafür verkehrt die Linie 663 außerhalb des Schülerverkehrs nicht mehr bis Oppenheim Bahnhof, sondern nur noch bis zur VG Oppenheim. Die Bedienung zwischen der VG Oppenheim und Oppenheim Bahnhof erfolgt dann durch die neue Linie 652 (s. Punkt 1). Ein Wochenend- und Abendverkehr ist nicht vorgesehen.
2. Für die Schüler der Realschule Plus in Oberwesel aus Manubach, Oberdiebach und Rheindiebach wird eine zusätzliche Fahrt bestellt, um die Wartezeit auf den Zug morgens von max. 37 auf ca. 15 Minuten zu reduzieren. Dieser Bus reduziert das Gefahrenpotential durch sehr viele wartende Schüler auf ein Minimum. Der Bahnhof ist erheblich sanierungsbedürftig und nicht geeignet für einen sicheren Aufenthalt wartender Kinder. Die Kosten hierfür betragen ca. 1.500 € pro Jahr.
3. Das Anbieten einer Fahrt im morgendlichen Berufsverkehr in den Ferien von Heidenfahrt nach Heidesheim wird durch die AG Nahverkehrsplan unterstützt, fällt aber perspektivisch in die Zuständigkeit der Stadt Ingelheim. Die geplanten Maßnahmen der Städte Ingelheim und Bingen werden evtl. als Nachtrag aufgenommen, sobald diese vorliegen. Ein derzeitiges Eingreifen des Landkreises in die Planung unterbleibt gemäß Absprache.
4. Der im Nahverkehrsplan identifizierte Mangel zwischen Sprendlingen und Badenheim nach 19 Uhr ist behoben. Hier hat die Stadtbus Bad Kreuznach GmbH zwischenzeitlich eine Fahrt eingerichtet.
5. Eine Andienung von Langenlonsheim nach Gensingen Bahnhof soll im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes, das momentan für das gesamte RNN-Gebiet erstellt wird, geprüft werden. Aktuell ist eine Umsetzung nicht möglich, da keine

kostengünstige Lösung existiert, die gleichzeitig einen Anschluss von/nach Mainz in Gensingen bietet.

6. Die AG Nahverkehrsplan empfiehlt weiterhin, sich für eine Wiedereinrichtung des RE-Haltes in Gensingen einzusetzen.
7. Die Einrichtung eines Bahnhofs in **Mainz-Schott** bietet sowohl für Reisende aus dem Kreisgebiet als auch für Fahrgäste aus Mainz-Gonsenheim und Mombach in Richtung Wiesbaden erhebliche Zeitvorteile. Daher soll dies ebenfalls in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Eine Kontaktaufnahme mit der Stadt Mainz wird diesbezüglich erfolgen.
8. Barrierefreiheit:
 - Busse: Die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten im Landkreis Mainz-Bingen erfolgt zum März 2022. Daher ist die Umsetzung der gesetzlich geforderten vollständigen Barrierefreiheit zum 1.1.2022 durch Einsatz von Niederflurbussen ab dem Zeitpunkt der Linienharmonisierung möglich. Soweit diese Maßnahmen teilweise schon vor 2022 eingerichtet werden können, sollen die Linien, die Haltestellen an Alten- und Seniorenheim und Krankenhäusern vorbeiführen, bevorzugt bedacht werden.
 - Haltestellen: Die Kreisverwaltung hat gemeinsam mit dem RNN eine Aufstellung der Haltestellen im Kreisgebiet erarbeitet. Diese sind aufgrund der Fahrgastzahlen in Prioritäten eingeteilt. Zusätzlich sollen Haltestellen, die sich in der Nähe von Alten- und Seniorenheim und Krankenhäusern befinden vordringlich berücksichtigt werden. Der VRN hat einen Leitfaden für Barrierefreiheit herausgebracht anhand dessen und vor dem Hintergrund der EU-Vorgaben über den Umfang der Maßnahmen und eine finanzielle Beteiligung des Kreises zur Umrüstung entschieden werden soll.
9. Die Einrichtung eines Regionalparks RegioRadler Bingen - Ober-Hilbersheim – Nieder-Olm – Udenheim – Nierstein an Sommerwochenenden wird geprüft. Die Kosten hierfür betragen jährlich schätzungsweise 27.000 € - 42.000 € zzgl. der Anschaffung eines Radanhängers für den Bus. Sofern Fördermittel hierfür generiert werden können, soll das Vorhaben weiterverfolgt werden.

Die AG Nahverkehrsplan begrüßt neben den o.a. Maßnahmen die Etablierung der Bürgerbusse, welche die Aufgaben übernehmen, die der ÖPNV nicht leisten kann. Die Unterstützung, wie bereits praktiziert, sollte auch zukünftig sichergestellt werden.

8 Entwicklungen seit der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Im Dezember 2013 wurde das Beteiligungsverfahren für den Nahverkehrsplan des Landkreises Mainz-Bingen gestartet.

Aus diesem Anlass wurde im Jahr 2014 die AG Nahverkehrsplan des Landkreises Mainz-Bingen eingesetzt. Diese hat auch auf Basis der im Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen sowie der Gespräche mit den kommunalen Entscheidungsträgern Vorschläge zur politischen Beschlussfassung erarbeitet.

Die Vorschläge sind am 7. Oktober 2016 vom Kreistag des Landkreises Mainz-Bingen beschlossen worden.

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen und des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs seit der Aufstellung des Nahverkehrsplans sowie über die o.g. gefassten Beschlüsse.

Kapitel 2.3 Neubaugebiete

Seit 2013 sind zahlreiche zusätzliche Neubaugebiete geplant bzw. erschlossen worden. Eine Untersuchung dieser Neubaugebiete wird im Rahmen der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans untersucht.

Sämtliche Erschließungsmängel von untersuchten Neubaugebieten sind zwischenzeitlich behoben:

- Am Alten-, Wohn- und Pflegeheim in Sörngenloch wurde eine Haltestelle eingerichtet.
- Zur Erschließung des Neubaugebiets Weinberg IV in Nieder-Olm wurde zum 11.12.16 eine Buslinie eingerichtet.

Kapitel 3.2 Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2009

Bei folgenden Maßnahmen haben sich Veränderungen seit der Aufstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ergeben:

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Erschließung Mommenheim Bereich Bacchusweg und Römerring	Die Gemeinde hat die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle abgelehnt.
Verbesserte Bedienung zwischen Bodenheim und Gau-Bischofsheim/Harxheim:	Die Maßnahme wurde zwischenzeitlich mangels Nachfrage wieder eingestellt. Die VG Bodenheim hat einen Bürgerbus eingerichtet.
Verbesserte Bedienung zwischen Breitscheid/Manubach und Bingen	Die Mängel sind mit Umsetzung des neuen Liniennkonzeptes 631/632 seit 1.8.15 behoben.

Tabelle 15: Bilanzierung – Änderungen seit Aufstellung des NVP

Kapitel 3.3 Beteiligung der Gemeinden

Zu den folgenden Anregungen der Gemeinden haben sich zwischenzeitlich Änderungen in der Umsetzung ergeben:

Gemeinde	Anregung	Kommentar
Ortsgemeinde Hahnheim	Bus fährt in Oppenheim nicht bis an die VG Sant'Ambrogio-Ring (auch Einkaufsgebiet, Ärztezentrum und KFZ-Meldestelle) sondern nur bis Oppenheim Bf	Seit 11.12.16 verkehrt die Linie 652 Mo-Fr tagsüber stündlich bis Oppenheim VG.
	Häufigere Fahrten Nieder-Olm Hahnheim auch außerhalb der Schulzeiten	Seit 11.12.16 verkehrt die Linie 652 Mo-Fr stündlich zwischen Nieder-Olm und Hahnheim.
	Nachtbus Fr/Sa und Sa/So Mainz - Hahnheim	Abenverkehr Fr/Sa und Sa/So bis nach 1 Uhr umgesetzt.
Stadt Nieder-Olm	Erschließung Neubaugebiete Weinbergring II-IV sowohl nach Nieder-Olm als auch nach Mainz; keine Erschließung für 3000 EW.	Seit 11.12.16 durch die stündliche Führung der Linie 66 tagsüber von Mo-Sa über den Weinbergring erschlossen.
Ortsgemeinde Wintersheim	Bessere Anbindung an die Bahnhöfe Guntersblum und Alsheim.	Seit 11.12.16 verkehrt die Buslinie 663 im frühen morgendlichen und im nachmittäglichen Berufsverkehr an den Bahnhof Guntersblum.
Ortsgemeinde Dalheim	Wunsch nach Erschließung durch RegioLinie 660 zwischen Königernheim und Udenheim in Fahrtrichtung Mainz und Alzey.	Seit 11.12.16 bietet die Buslinie 652 Mo-Fr tagsüber stündlich eine umsteigefreie Verbindung Dalheim – Mainz.
	Nach 8:30 Uhr zu wenige Verbindungen nach Nierstein/Oppenheim.	Seit 11.12.16 verkehrt die Linie 652 Mo-Fr tagsüber stündlich bis Oppenheim VG über Nierstein.
	Direkte Busverbindung nach Nieder-Olm und Wörrstadt.	Seit 11.12.16 bietet die Buslinie 652 Mo-Fr tagsüber stündlich eine umsteigefreie Verbindung Dalheim – Nieder-Olm.

Tabelle 16: Änderungen in den Gemeinden seit der Aufstellung des NVP

Kapitel 4.1 Erschließungsmängel

Zum Erschließungsmangel Nr. 4 Laurenziberg hat der Kreistag am 7.10.16 beschlossen, ein bedarfsorientiertes Verkehrsangebot einzurichten und hierfür 9.000 – 35.000 € p.a. bereitzustellen.

Kapitel 4.3 Relationsbezogene Mängel

Zu den im Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans festgestellten relationsbezogenen Mängeln konnten folgende Entwicklungen verzeichnet werden:

Von	Nach	Tagart S: Schul- tag F: Ferien- tag	Zeitscheibe	Maßnahme
Sprendlingen	Badenheim	S + F	19:00 – 21:00	Behoben durch Führung der Linie 221 über Badenheim.
Bingen	Grolsheim	S + F	19:00 – 21:00	Kreistag hat Mittel zur Behebung eingestellt.
Zotzenheim	Sprendlingen	F	6:30 – 8:30	Kreistag hat Mittel zur Behebung eingestellt.
Bingen	Horrweiler	S + F	8:30 – 12:00 14:00 – 16:00 16:00 – 19:00 19:00 – 21:00	Kreistag hat Mittel zur Behebung bereitgestellt
Horrweiler	Bingen	S + F	8:30 – 12:00	
Bacharach	Oberheimbach	S	14:00 – 16:00	Seit der Umsetzung des neuen Fahrplankonzeptes auf den Linien 631 und 632 zum 1.8.15 behoben.
Bingen	Oberheimbach	S	14:00 – 16:00	
Bacharach	Oberdiebach	S + F	14:00 – 16:00 19:00 – 21:00	
		F	12:00 – 14:00	
Bingen	Oberdiebach	S + F	14:00 – 16:00 19:00 – 21:00	
		F	12:00 – 14:00	
Breitscheid	Bacharach	F	6:30 – 8:30	
Breitscheid	Bingen	F	6:30 – 8:30	
Manubach	Bacharach	F	6:30 – 8:30	
Manubach	Bingen	F	6:30 – 8:30	
Bingen	Oberheimbach	F	12:00 – 14:00 14:00 – 16:00	
			14:00 – 16:00	
Bacharach	Oberheimbach	F	14:00 – 16:00	
Eimsheim	Guntersblum	F	6:30 – 8:30	Mit dem neuen Fahrplankonzept auf der Linie 663 zum 11.12.16 behoben.
Guntersblum	Dolgesheim	F	12:00 – 14:00	
Dolgesheim	Guntersblum	F	6:30 – 8:30	
Weinolsheim	Guntersblum	F	6:30 – 8:30	
Wintersheim	Guntersblum	F	6:30 – 8:30	
Guntersblum	Wintersheim	S	16:00 – 19:00	
Guntersblum	Eimsheim	S	12:00 – 14:00	

			16:00 – 19:00 19:00 – 21:00	
		F	12:00 – 14:00	
Guntersblum	Ludwigshöhe	S + F	19:00 – 21:00	
Ludwigshöhe	Guntersblum	S + F	6:30 – 8:30	
Mainz	Eimsheim	F	12:00 – 14:00	
Eimsheim	Mainz	F	6:30 – 8:30	
Mainz	Dolgesheim	F	12:00 – 14:00	
Dolgesheim	Mainz	F	6:30 – 8:30	
Mainz	Uelversheim	F	12:00 – 14:00	
Uelversheim	Mainz	F	6:30 – 8:30	
Mainz	Ludwigshöhe	S + F	16:00 – 19:00	
		F	12:00 – 14:00	
Ludwigshöhe	Mainz	S + F	6:30 – 8:30	
Hahnheim	Nieder-Olm	S	8:30 – 12:00	Mit dem Start der Mo-Fr tagsüber stündlich vekehrenden Linie 652 Mainz – Nieder-Olm – Udenheim – Oppenheim seit 11.12.16 behoben
Nieder-Olm	Hahnheim	S	19:00 – 21:00	
Nieder-Olm	Dalheim	S + F	19:00 – 21:00	
Selzen	Nierstein	F	6:30 – 8:30	

Tabelle 17: Entwicklung zu relationsbezogenen Mängeln seit der Aufstellung des NVP

Kapitel 4.7 Sonderauswertung Fahrtenangebot Schulschluss

Am 7.10.16 hat der Kreistag beschlossen finanzielle Mittel zur Einrichtung einer bedarfsorientierten Bedienung von Horrweiler bereitzustellen. Durch diese Maßnahme soll der in diesem Kapitel festgestellte Mangel einer Rückfahrt im Schülerverkehr zwischen 16 Uhr und 17 Uhr zwischen Bingen und Horrweiler behoben werden.

Kapitel 5 Maßnahmendefinition

Maßnahme 1: Besseres Bedienungsangebot des Laurenzibergs und Horrweilers sowie Erschließung Ockenheims

Mit Beschluss vom 7.10.16 hat der Kreistag Mainz-Bingen beschlossen für die bedarfsgesteuerte Bedienung der o.g. Orte finanzielle Mittel in Höhe zwischen 9.000 € und 35.000 € bereitzustellen. Da sich die endgültige Höhe der Kosten aus der Inanspruchnahme des Angebotes ergeben, kann hier nur ein Korridor genannt werden.

Maßnahme 2: Verbesserte Bedienung Sprendlingen – Badenheim

In Absprache mit dem Verkehrsunternehmen Stadtbus Bad Kreuznach GmbH konnte dieser Mangel behoben werden.

Maßnahme 4: Verbesserte Bedienung Bingen – Grolsheim

Mit Beschluss vom 7.10.16 hat der Kreistag Mainz-Bingen beschlossen, für die Behebung dieses Mangels finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen.

Maßnahme 5: Verbesserte Bedienung Sprendlingen – Zotzenheim in den Ferien

Mit Beschluss vom 7.10.16 hat der Kreistag Mainz-Bingen beschlossen, für die Behebung dieses Mangels finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen.

Maßnahme 6: Verbesserung der Anschlusssituation am Bahnhof Niederheimbach:

Mit Umsetzung des neuen Buskonzeptes für die Gemeinden im Raum Bacharach konnte dieser Mangel zum 1.8.15 behoben werden.

Durch die Verlegung der Zugabfahrtszeiten in Niederheimbach ab 11.12.16 verschieben sich diese so, dass eine Abnahme der Anschlüsse aus beiden Richtungen zu erheblich längeren Wartezeiten aus der Hauptrichtung führen. Daher kann diese Maßnahme seit 11.12.16 nicht mehr in vollem Umfang umgesetzt werden.

Maßnahme 7: Bessere Bedienung Bacharach – Oberheimbach und Bingen – Oberheimbach und

Maßnahmen 8 und 9: Bessere Bedienung Bacharach – Oberdiebach und Bingen – Oberdiebach

Mit der Umsetzung des neuen Buskonzeptes für die Gemeinden im Raum Bacharach konnten die nach 12 Uhr in den o.g. Relationen festgestellten Mängel behoben werden. Eine weitere Verbesserung konnte zum 11.12.16 umgesetzt werden. Seit diesem Datum beginnen fast alle nachmittäglichen Fahrten bereits in Bacharach.

Maßnahme 10: Bessere Bedienung Breitscheid – Bacharach/Bingen und

Maßnahme 11: Bessere Bedienung Manubach – Bacharach/Bingen

Mit der Umsetzung des neuen Buskonzeptes für die Gemeinden im Raum Bacharach zum 1.8.15 konnte der Mangel, dass in den Ferien keine Fahrt im morgendlichen Berufsverkehr stattfindet behoben werden.

Maßnahme 12: Bessere Bedienung Bacharach – Oberheimbach und Bingen – Oberheimbach

Mit der Umsetzung des neuen Buskonzeptes für die Gemeinden im Raum Bacharach zum 1.8.15 wurden Busfahrten in den Zeitscheiben 12-14 Uhr und 14-16 Uhr eingerichtet.

Maßnahme 15 Kreisquerverbindung

Zum 11.12.16 wurde eine Kreisquerverbindung von Nieder-Olm über Sörgenloch und Udenheim nach Oppenheim Verbandsgemeinde Rhein-Selz eingerichtet. Diese verkehrt montags bis freitags stündlich.

Ebenfalls wurde der Fahrplan der Linie 663 angepasst, so dass diese außerhalb der Schulverkehre den Bahnhof Guntersblum in beide Fahrtrichtungen bedient.

Hierdurch konnten folgende Mängel beseitigt werden:

- Besseres Bedienungsangebot der Berggemeinden und Ludwigshöhe nach Guntersblum und Mainz am Ferientag morgens,
- Bessere Bedienung Hahnheim .- Nieder-Olm zwischen 8:30 und 12 Uhr,
- Bessere Bedienung von Mainz/Guntersblum nach Ludwigshöhe in den Ferien bis 19 Uhr sowie an Schultagen zwischen 16 und 19 Uhr.
- Bessere Bedienung Guntersblum – Dolgesheim zwischen 12 und 14 Uhr in den Ferien,
- Bessere Bedienung Guntersblum – Wintersheim zwischen 16 und 19 Uhr an Schultagen,
- Bessere Bedienung Guntersblum – Eimsheim an Schultagen zwischen 12 und 14 Uhr, 16 und 19 Uhr sowie an Ferientagen zwischen 12 und 14 Uhr,
- Bessere Bedienung Guntersblum – Ludwigshöhe zwischen 19 und 21 Uhr,
- Bessere Bedienung von Ludwigshöhe nach Guntersblum morgens,
- Bessere Bedienung von Mainz nach Eimsheim, Dolgesheim, Uelversheim und Ludwigshöhe in den Ferien zwischen 12 und 14 Uhr,
- Bessere Bedienung Nieder-Olm – Hahnheim/Dalheim zwischen 19 und 21 Uhr,
- Bessere Bedienung von Selzen nach Nierstein in den Ferien zwischen 6:30 und 8:30 Uhr,
- Bessere Bedienung von Dexheim nach Nierstein/Oppenheim zwischen 8:30 Uhr und 12 Uhr.

Kapitel 5.3 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses/Einrichtung einer Busspur auf der Rheinhessenstraße zwischen Udenheim und Mainz, insbesondere auf dem Abschnitt Abzweig Gau-Bischofsheim – Mainz-Hechtsheim Messe Ost wurde zwischenzeitlich eine Arbeitsgruppe zwischen dem Landkreis Mainz-Bingen und der Stadt Mainz eingerichtet.

Die Haltestellensituation in Nierstein Realschule wurde zwischenzeitlich durch eine bauliche Maßnahme entspannt.