

Nahverkehrsplan
Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

Teil C1: Nahverkehrsplan für die Stadt Bad Kreuznach Fortschreibung 2014

Beschlossen vom Rat der Stadt Bad Kreuznach am 26. November 2015



Auftraggeber:

Stadt Bad Kreuznach
Hochstraße 48
55545 Bad Kreuznach

Bearbeitet von:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

ZRNN
Zweckverband Rhein-Nahe
Nahverkehrsverbund KÖR

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Bad Kreuznach
Auftraggeber	Stadt Bad Kreuznach
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum:	14.08.2013
zuletzt gespeichert:	09.12.2015 von PTV
Speicherort:	01_C1_NVP2013_Stadt_KH_10a.docx

Inhalt

1	Einleitung und Beteiligung	6
1.1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan	6
1.2	Leitbild der Stadt Bad Kreuznach.....	7
1.3	Beteiligungsprozess/Bürgerbeteiligung	7
1.3.1	Anregungen aus dem Bürgerbeteiligungs- Workshop	7
1.3.2	Anregung des Ortsbeirates Ippesheim (Anhang, Punkt 8.3)	7
1.3.3	Anregungen des Verkehrsclub Deutschland (Anhang, Punkt 8.4)	8
1.3.4	Umgang mit den Anregungen	8
2	Bestandsaufnahme	9
2.1	Einwohnerentwicklung.....	9
2.2	ÖPNV-Nachfrage.....	10
2.3	ÖPNV-Angebot.....	10
2.4	Neubaugebiete	11
3	Nahverkehrsplan 2009	12
4	Ergebnisse der Schwachstellenanalyse	13
4.1.1	Erschließungsmängel	13
4.1.2	Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeit	15
4.1.3	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)	16
5	Maßnahmendefinition	16
5.1	Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen.....	16
5.2	Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV	17
5.2.1	Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV	17
5.2.2	Verkehrsplanerische Maßnahmen	17
5.2.3	Haltestellen	18
5.2.4	Sonstige Maßnahmen	19
6	Bürgerbeteiligung	19

7	Finanzierung	20
8	ANHANG	21
8.1	Bürgerbeteiligung	22
8.2	Zusammenfassung der Anregungen aus dem Beteiligungsworkshop.....	27
8.3	Beschluss des Ortsbeirats Ippesheim (06.03.2014)	29
8.4	Anregungen des VCD.....	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohner in den Stadtteilen von Bad Kreuznach (Stand 2013)	9
Tabelle 2:	Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete	12
Tabelle 3:	Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 2009.	13
Tabelle 4:	Erschließungsradien in der Stadt Bad Kreuznach	13
Tabelle 5:	Erschließungsmängel in der Stadt Bad Kreuznach	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Bad Kreuznach	11
Abbildung 2:	Erschließungsradien in der Stadt Bad Kreuznach	15

1 Einleitung und Beteiligung

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Bad Kreuznach wurde 2009 beschlossen und wird im vorliegenden Bericht fortgeschrieben. Der Aufbau des Berichts wurde beibehalten und die Inhalte aktualisiert.

1.1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige Nahverkehrsplan der Stadt Bad Kreuznach besteht aus Teil A und C1. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan des RNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil C1 unverzichtbar. Ergänzt wird dies durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kreuznach (Teil C).

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

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A und C0 beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises Bad Kreuznach. Im vorliegenden Teil C1 werden nur diejenigen Größen genannt, die für die Stadt Bad Kreuznach spezifisch sind.

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

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

Die **Maßnahmen** werden definiert und anhand des Anforderungsprofils auf ihre verkehrlichen Wirkungen geprüft, Kennziffern hinsichtlich zusätzlich entstehender oder eingesparter Fahrzeugkilometer werden berechnet und entstehende Kosten bzw. Einsparungen ermittelt. Um die Wirkungen auf die Fahrgastzahlen sowie entstehende Neuerlöse abzuschätzen, wird für die Nahverkehrspläne des RNN im Einzelfall eine Nachfrageprognose in Anlehnung an das Verfahren durchgeführt, das für die "Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs" vorgeschrieben und an empirischen Untersuchungen geübt ist.

1.2 Leitbild der Stadt Bad Kreuznach

Die Förderung des ÖPNV soll im Rahmen eines neuen integrierten Verkehrsentwicklungsconzeptes entsprechend des Leitbildes der Stadt „Bad Kreuznach fördert Mobilität“ voran gebracht werden. Das Leitbild hat der Stadtrat 2007 beschlossen, mit dem Ziel, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr von 5% auf 10 % bis zum Jahr 2015 zu erhöhen.

1.3 Beteiligungsprozess/Bürgerbeteiligung

1.3.1 Anregungen aus dem Bürgerbeteiligungs-Workshop

Erstmalig wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine Bürgerbeteiligung in Form eines Workshops am 26.04.2013 durchgeführt (siehe auch Kapitel 6).

Anregungen zu den Qualitätsstandards des Nahverkehrs (Anhang,- Punkt 8.1)

Im Rahmenplan zum Nahverkehrsplan können lediglich Anregungen zu den Qualitätsstandards berücksichtigt werden.

Einzelne Anregungen aus dem Beteiligungs-Workshop zu den Qualitätsstandards des Nahverkehrs sind unter Punkt 8.1 im Anhang aufgeführt und den im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitätsstandards gegenübergestellt.

Anregungen für ein verbessertes ÖPNV-Angebot (Anhang, Punkt 8.2)

Weitere Anregungen aus dem Beteiligungs-Workshop, die nicht im Rahmenplan des Nahverkehrsplan berücksichtigt werden können, aber zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot in Bad Kreuznach beitragen können, sind in einem 10-Punkte-Plan zusammengefasst und als Anhang unter Punkt 8.2 aufgeführt. Im Wesentlichen handelt es sich um Anregungen zu folgenden Aspekten:

- ▶ Angebote am Wochenende und für den Früh- und Abendverkehr,
- ▶ Anbindung wichtiger Ziele im Stadtgebiet,
- ▶ verbesserte Anschlüsse und Takte,
- ▶ Tarifierungen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Service

1.3.2 Anregung des Ortsbeirates Ippesheim (Anhang, Punkt 8.3)

Der Ortsbeirat Ippesheim hat eine Verbesserung der Anbindung des Stadtteiles an den ÖPNV für die Linie 206 angeregt, wie z.B.

- Einsatz eines zusätzlichen Busses ab 9.20 Uhr
- Verbesserter Bustakt abends,
- Optimierung der Nutzung der 9-Uhr-Karte

Die Anregungen sind im Anhang unter Punkt 8.3 aufgeführt.

1.3.3 Anregungen des Verkehrsclub Deutschland (Anhang, Punkt 8.4)

Der Verkehrsclub Deutschland - Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. und Kreisverband Rheinhessen e.V. - hat mit Schreiben vom 02.03.2014 eine Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan und zu den Nahverkehrsplänen der Städte und Kreise abgegeben.

Hierin nimmt der VCD u.a. zu folgenden Aspekten Stellung:

- Finanzierung
- Rahmenplan als Zukunftsplan
- Wochenend-, Früh- und Abendverkehr
- Stadtverkehr Bad Kreuznach
 - Aussagen zu dem 2007 Stadtrat beschlossenes Leitbild „Bad Kreuznach fördert Mobilität“ zur Erhöhung des ÖPNV-Anteil auf 10%
 - Anruf-Sammeltaxen
 - ÖPNV-Beschleunigung
 - Haltestellenausstattung
 - Fahrzeugqualität

Die Stellungnahme ist im Anhang unter Punkt 8.4 beigefügt.

1.3.4 Umgang mit den Anregungen

Diese Anregungen aus dem Beteiligungs-Workshop, des Ortsbeirates und des VCD werden den politischen Gremien der Stadt Bad Kreuznach mit dem Anhang zur Kenntnis gereicht und im weiteren Verfahren von der Verwaltung auf ihre Umsetzung und Finanzierbarkeit überprüft und im Rahmen des integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes abgearbeitet.

2 Bestandsaufnahme

Ergänzungen für die Stadt Bad Kreuznach

Ein Großteil der statistischen Daten zu Bad Kreuznach ist im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Teil A und im Teil C bereits dargestellt. Hier werden einige Auswertungen ergänzt.

2.1 Einwohnerentwicklung

In Tabelle 1 sind die Einwohnerzahlen der Stadt Bad Kreuznach dargestellt, differenziert nach den einzelnen Stadtteilen. Es zeigt sich, dass die Einwohnerzahlen in der Kernstadt noch zugenommen haben, die der Stadtteile jedoch alle einen leichten Rückgang erfahren.

Stadtteil Bad Kreuznach	Einwohner 06/1996	Einwohner 06/2007	Veränderung gegenüber 1996	Einwohner 2013	Veränderung gegenüber 2007
Kernstadt	33.330	35.145	+1.815 (+5%)	35.819	+674 (+2%)
ST Bosenheim	1.380	1.410	+30 (+2%)	1.392	- 18 (-1%)
ST Ippesheim	420	445	+25 (+6%)	415	- 30 (-7%)
ST Planig	2.340	2.869	+529 (+23%)	2.848	- 21 (-1%)
ST Winzenheim	4.780	4.389	-391 (-8%)	4.341	- 48 (-1%)
Summe	42.250	44.258	+2.008 (+5%)	44.815	+557(+1,2%)

Tabelle 1: Einwohner in den Stadtteilen von Bad Kreuznach (Stand 2013)

Nach erfolgter Fusion der Stadt Bad Kreuznach mit der Stadt Bad Münster am Stein-Eberburg wird sich die Einwohnerzahl um ca. 4.300 auf insgesamt ca. 46.560 Einwohner erhöhen.

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes wird für die Stadt Bad Kreuznach für den Zeitraum zwischen 2010 und 2020 nicht von einem Rückgang der Bevölkerung ausgegangen, sondern von einem geringen Zuwachs von 0,8 %. Bis 2030 wird ein geringfügiger Rückgang von -1,4 Prozent gegenüber 2010 prognostiziert¹

Damit sind hinsichtlich der Gesamtzahl der Einwohner keine ÖPNV-relevanten Veränderungen zu erwarten.

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

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

2.2 ÖPNV-Nachfrage

Im Nahverkehrsplan für den RNN und den Landkreis Bad Kreuznach, der im Januar 2010 beschlossen wurde, wurden Nachfragezahlen aus der Verbunderhebung 2003 zu Grunde gelegt. Inzwischen wurde keine weitere Verbunderhebung durchgeführt.

Die stärksten Ströme zeigten sich 2003 zwischen der Kernstadt und dem Stadtteil Winzenheim sowie in die Stadt Bad Münster am Stein-Ebernburg und nach Mainz. Nach Bosenheim treten eher geringe Fahrgastströme auf.

Durch die Erhebung geeigneter Datengrundlagen könnte in zukünftigen Planungen und Analysen auch auf Themen wie die Auswirkungen des demographischen Wandels detailliert eingegangen werden.

Wesentliche Aussagen, wie der überwiegende Anteil der Binnenverkehre im Landkreis und die vorwiegende Ausrichtung der Nachfrage nach Bad Kreuznach müssten im nächsten NVP überprüft werden.

2.3 ÖPNV-Angebot

In Bad Kreuznach wird im Stadtgebiet ein 30-Minuten-Grundtakt angeboten. Auf den wichtigsten Achsen überlagern sich die Linien zu einem 15-Minuten-Takt. In Abbildung 1 sind alle Buslinien in Bad Kreuznach dargestellt, mit Ausnahme des übrigen Regionalverkehrs. Dazu kommt das Ruftaxi-Angebot 209RT, das nach 20.00 Uhr Fahrtmöglichkeiten vom Stadtzentrum zu den Stadtteilen bietet.

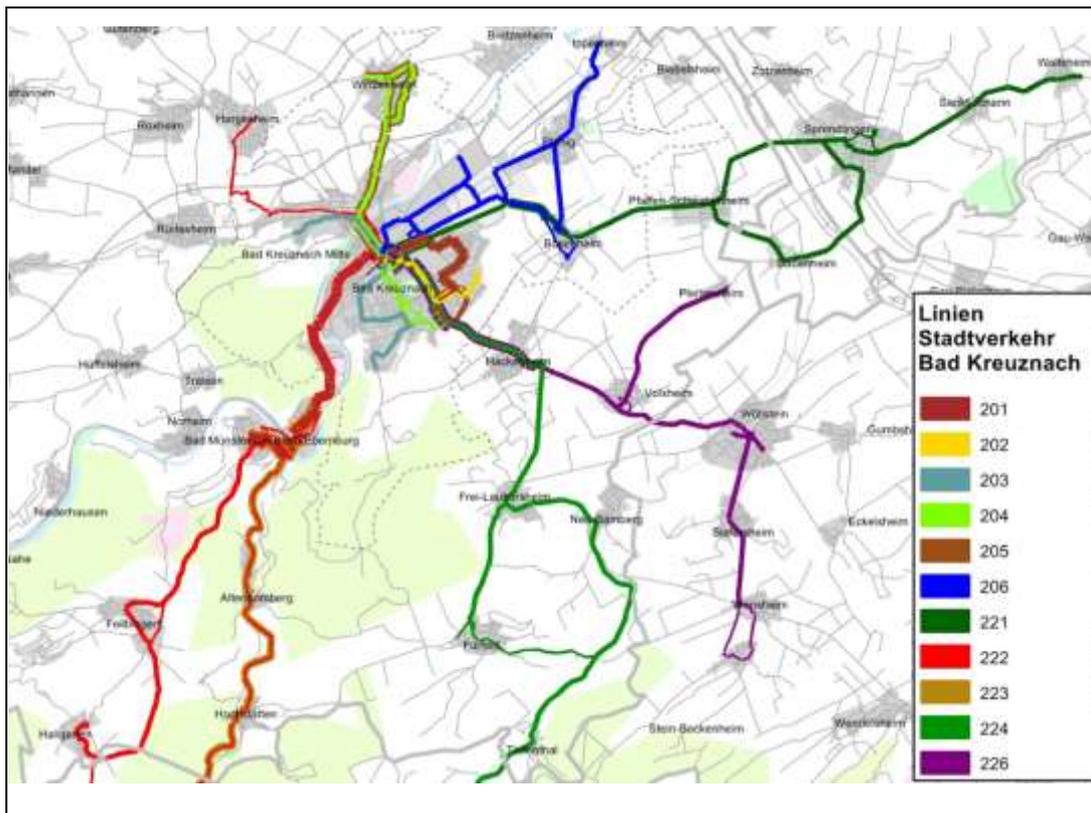


Abbildung 1: ÖPNV-Angebot (Busverkehr) Stadt Bad Kreuznach

2.4 Neubauegebiete

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

Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- Der Planungshorizont für die Bebauung mit Wohnnutzung sollte im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans liegen
- Bei Gewerbegebieten sollte nicht nur eine Ausweisung des Gewerbegebiets vorliegen, es soll auch bereits angemessen genutzt werden und Gewerbeansiedlungen im Planungshorizont absehbar sein.
- Die Größe des Gebiets sollte so sein, dass ein angemessenes Potenzial für eine ÖPNV-Anbindung vorliegt. Dies betrifft Beschäftigtenzahlen oder auch Einwohnerzahlen in Wohngebieten. Diese angemessene Größe muss im Einzelfall beurteilt werden und hängt vom Aufwand für eine Erschließung mit dem ÖPNV ab.

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

Stadtteil	Lage / Name	Größe und Stand der Bebauung
Kernstadt, westlicher Bereich	„Rheingrafenblick“	220 Wohneinheiten – bereits im NVP 2009 als Erschließungsmangel aufgeführt, aber noch nicht erschlossen. Daher erneute Prüfung.
Kernstadt, östlicher Bereich	Neubaugelbiet „In den Weingärten“, 2. Bauabschnitt / Bereich um Robert-Touzet-Straße	zusätzlich 78 Wohneinheiten
Planig	Baugebiet „Im Mahlborn“	Mehr als 100 Einwohner erwartet – ausreichend erschlossen (Linie 206)
Zwischen Bosenheim und Planig	Gewerbegebiet östlich der B 428	Ausreichend erschlossen (Linie 206)
Kernstadt, Nordwestlicher Bereich	Bereich Herrmannstraße	Wird geprüft im Zuge der Mängelanalyse

Tabelle 2: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete

3 Nahverkehrsplan 2009

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Bad Kreuznach, der 2009 beschlossen wurde, wurden - zusammengefasst - folgende Maßnahmen festgelegt (Tabelle 3):

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Erschließung Wohngebiet Rheingrafenblick („Im hintersten Schönefeld“)	Bisher keine Umsetzung einer Maßnahme, daher erneute Aufnahme in die geplanten Maßnahmen. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes zur Sicherung einer Anbindung des ÖPNV an die Kupperstraße ist in Aufstellung.
Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (Beschleunigung durch Busspuren, Buskaps, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen etc.) <ul style="list-style-type: none"> ■ Ermöglichen eines Rundum-Anschlusses der Stadtlinien am Bahnhofsvorplatz ■ Bourger Platz – verbesserte Aufstellmöglichkeiten für die Busse (Parkende Pkw verhindern) ■ Bahnhofsvorplatz – Neugestaltung unter Berücksichtigung des Busverkehrs ■ Wilhelmstraße – Busbeschleunigung z.B. durch Busspur 	Bisher keine Umsetzung der Maßnahme, Möglichkeiten im Zuge des Umbaus des Bahnhofsvorplatzes nach Fertigstellung des Bahnhofs
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des Kohleweges – Berücksichtigung des ÖPNV bei Neugestaltung 	Neugestaltung politisch noch nicht entschieden
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bosenheimer Straße Busspur 	Umgesetzt

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Einrichtung B+R-Anlage am Bahnhof	Bike & Ride-Anlage mit 25 Fahrrad-Stellplätzen und zusätzlichen zehn abschließbaren Fahrradboxen ist im Zuge des Bahnhofumbaus vorgesehen

Tabelle 3: Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 2009.

4 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

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

4.1.1 Erschließungsmängel

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

Den Analysen zur Erschließung sind folgende Haltestellenradien zu Grunde gelegt:

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

Tabelle 4: Erschließungsradien in der Stadt Bad Kreuznach

Die so ermittelten Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft und im Arbeitskreis diskutiert. Dadurch konnten eine Reihe von Erschließungsmängeln bereits ausgeschlossen werden. Gegenüber 2009 haben sich keine neuen Erschließungslücken ergeben, jedoch bestehen einige weiter fort oder ihre Entwicklung ist weiter fortgeschritten. Die in Tabelle 5 genannten Mängel wurden wieder aufgenommen. Sie werden vertieft betrachtet. In Abbildung 2 sind alle Erschließungsradien sowie die Mängel dargestellt. Maßnahmen hierzu werden in Kapitel 5 definiert.

Nr.	Stadtteil	Raum	Mangel	Anmerkung
1	Kernstadt	Wohngebiet „Rheingrafenblick“ (NVP 2009: „Im hintersten Schönefeld“) – Neubaugebiet Wohnnutzung	Durch vorhandene Linieneinführung der Linie 203 nicht ausreichend erschlossen.	Maßnahme wurde bereits im NVP 2009 geprüft. Ein Bebauungsplan zur Sicherung einer Anbindung der Küppersstraße an den ÖPNV befindet sich in Aufstellung.
2	Kernstadt (östlicher Bereich)	Erschließung Konversionsgelände Neubaugebiet „In den Weingärten“ Bereich Robert.-Touzet-Straße	Teilweise nicht ausreichend erschlossen, geplante Erweiterungen	Im NVP 2009 wurde noch keine Maßnahme definiert.
3	Kernstadt (nordwestlicher Bereich)	Bereich Hermannstraße	Bereich ist hinsichtlich der Erschließungsradien ausreichend erschlossen, geprüft wurde die Zuwegung zur Haltestelle „Völkerring“.	Eine Erschließung ist mit längeren Fußwegen nicht ausreichend gesichert (Haltestelle „Völkerring“ oder „Lohrer Mühle“) - Prüfung einer verkürzten Zuwegung mit Fußweg durch bestehendes Wohngebiet.
4	Stadtgebiet	Bahnhof	Die Erreichbarkeit von Anschlussbussen am Bahnhof ist häufig nicht gewährleistet.	
5	Innenstadt	Bahnhof	B+R-Anlage am Bahnhof unzureichend	
6	Innenstadt	Kohlenweg		Beim Ausbau des Kohlenweges soll der ÖPNV berücksichtigt werden.

Tabelle 5: Erschließungsmängel in der Stadt Bad Kreuznach

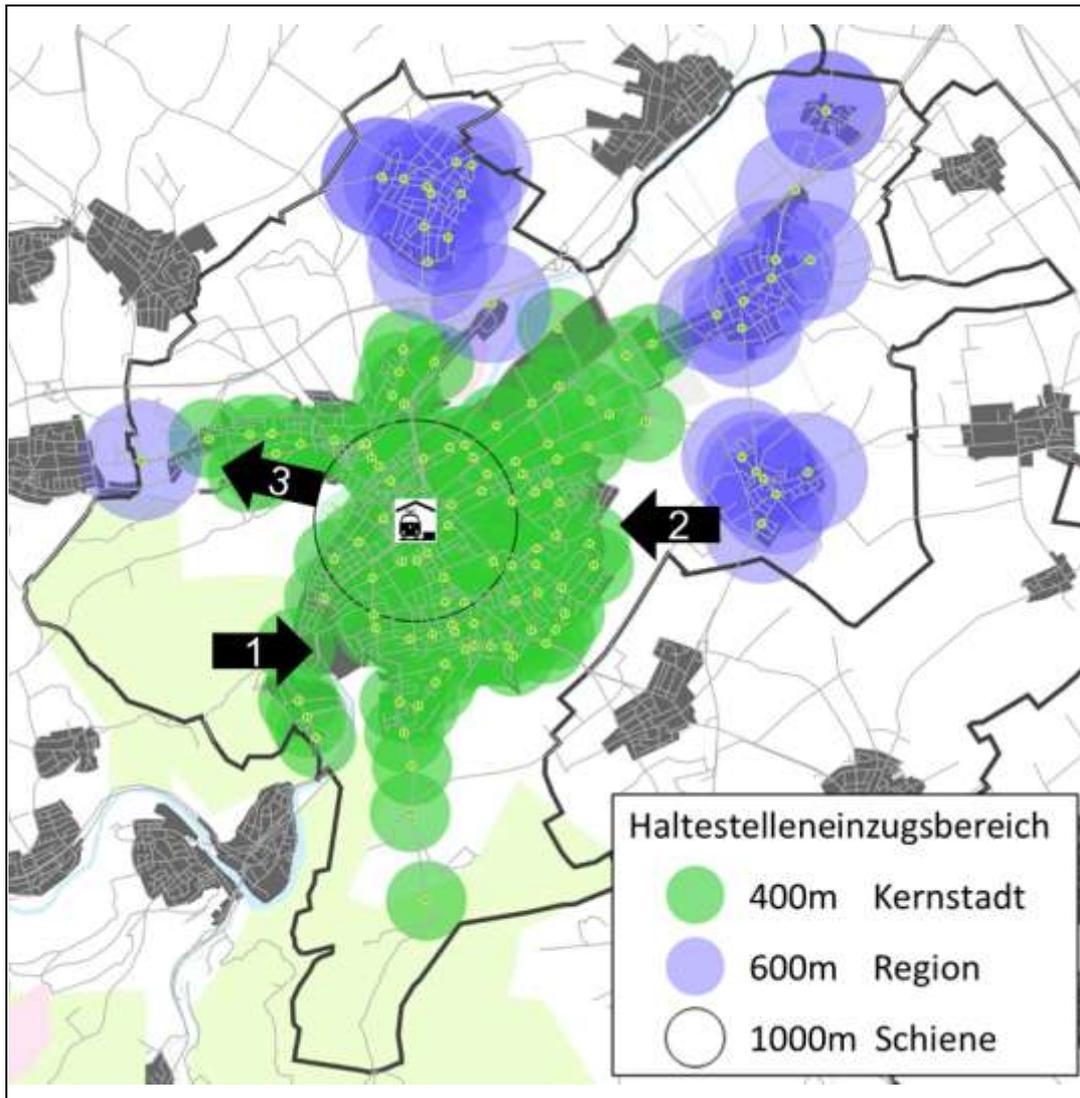


Abbildung 2: Erschließungsradien in der Stadt Bad Kreuznach

4.1.2 Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeit

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

Im Bereich der Stadt Bad Kreuznach wird grundsätzlich ein höheres Bedienungsangebot angestrebt.

Im Stadtgebiet der Kurstadt ist ein dichterer Takt erforderlich, um die umfangreiche städtische Mobilitätsnachfrage kurstadt-, umwelt- und sozialverträglich befriedigen zu können. Daher muss der ÖPNV eine attraktive Alternative zum MIV bieten. Auch die Übergänge zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Stadt- und Regionalbus verlangen einen dichteren Stadtbus-Takt.

Ein erweitertes Anforderungsprofil soll im Rahmen der nächsten Fortschreibung des NVP aufgestellt und untersucht werden“.

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

Park-and-ride

In Bad Kreuznach besteht am Bahnhof keine Park-and-ride Einrichtung. Für Berufspendler aus dem Umland wird es als sinnvoll erachtet, geeignete Möglichkeiten einzurichten. Im Rahmen der Erarbeitung eines integrierten Verkehrskonzeptes werden Maßnahmen geprüft.

Bike-and-ride

Am Bahnhof Bad Kreuznach soll die bestehende Bike-and-ride-Anlage auf 125 Fahrradstellplätze erweitert werden. Sowohl am neuen südlichen Ausgang des Bahnhofes, wie auch am nördlichen, ist die Einrichtung weiterer Bike-and-ride-Parkplätze geplant.

5 Maßnahmendefinition

5.1 Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen

Erschließung Wohngebiet „Rheingrafenblick“

Um langfristig eine geeignete Erschließung und Anbindung an den ÖPNV zu ermöglichen werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen und die späteren Grundstücksankäufe in Verlängerung der Hans-Staab-Straße zur Küppersstraße geschaffen und vorbereitet. Ein B-Plan befindet sich in Aufstellung.

Erschließung „In den Weingärten“ / Konversionsfläche (und umgebende Bereiche)

Das Gebiet ist im Zuge der Bebauung und der Errichtung des Justizgebäudes zu erschließen. Hierzu soll eine Bushaltestelle in der John-F.-Kennedy-Straße eingerichtet werden. Schon bei gesichertem Beginn der Baumaßnahmen kann mit der Planung entsprechender Maßnahmen zur ÖPNV-Erschließung begonnen werden.

Das Defizit in der Linienführung der Linie 202 durch die Hohe Bell ist durch die Schließung des Rings oder einer alternativen Ringlösung zu beheben.

Erschließung geplantes Wohngebiet Hermannstraße

Eine Erschließung ist mit längeren Fußwegen nicht ausreichend gesichert (Haltestelle „Völkerring“ oder „Lohrer Mühle“), ein Fußweg zwischen der Hermannstraße und der Rüdesheimer Straße würde die Zuwegung verkürzen. Ob hier eine Maßnahme notwendig wird, soll entsprechend der weiteren Entwicklung des Gebiets entschieden werden. Der vorhandene Fußweg zur Anbindung an den ÖPNV Rüdesheimer Straße muss attraktiv und sicher gestaltet werden.

5.2 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

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

5.2.1 Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV

Sie zielen auf eine Reduzierung der externen Störeinflüsse ab. Damit soll neben der Verkürzung der Beförderungszeiten auch eine Stabilisierung der Betriebsabwicklung erreicht werden. Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrsmittels werden verbessert und seine Attraktivität erhöht.

Rundum-Anschluss am Bahnhof

Ziel ist es, den Rundum-Anschluss der Stadtbusse am Bahnhof zu erreichen, damit unnötige Wartezeiten vermieden und ausreichende Umstiegszeiten gewährleistet werden. Für dieses Ziel sind weitere Maßnahmen zur Beschleunigung erforderlich, um die Fahrtzeiten der Linien 201, 205 und 203 zu verkürzen. Es handelt sich um eine Maßnahme zur Förderung des ÖPNV gemäß Leitbild des Stadtrates.

Alzeyer Straße

Häufige Staus machen Maßnahmen zur Stabilisierung der Fahrzeiten der Buslinien 202, 224, und 226 erforderlich.

Bevorrechtigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen

Dem Busverkehr sollen Freigabezeiten möglichst bedarfsgerecht geschaltet werden, um unnötige Wartezeiten weitgehend zu vermeiden. Hierzu soll die Prüfung weiterer Schaltungsmöglichkeiten an Kreuzungsbereichen erfolgen.

5.2.2 Verkehrsplanerische Maßnahmen

Hier ist das Ziel, die Behinderungen des ÖPNV durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren.

Busspuren

Durch Zeichen 245 StVO beschilderte Sonderfahrstreifen ermöglichen es dem Busverkehr, an Längsstaus im MIV vorbeizufahren und so Zeitverluste zu vermeiden. Der Einsatz von Busspuren ist deshalb besonders dort sinnvoll, wo regelmäßig Stauerscheinungen auftreten.

Busspur Bosenheimer Straße

Verlängerung der bereits ausgebauten Busspur in der Bosenheimer Straße in östliche Richtung.

Busspur Wilhelmstraße

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV auf der Wilhelmstraße, z.B. durch Einrichtung einer Busspur (Verlegung der Haltestelle vom Bourger Platz).

Behindernde Parkflächen

Wegfall der alternierenden Parkflächen in der Straße „Pfalzprung“, welche zur Verkehrsberuhigung dienen.

Vorfahrtregelungen für den Bus

Liegen Zeitverluste vor, die durch eine für den Busverkehr ungünstige Vorfahrtregelung verursacht werden, ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Vorfahrtregelung zu ändern ist.

5.2.3 Haltestellen

Die Einrichtung von Haltestellen am Fahrbahnrand oder von Buskaps können einen nennenswerten Beitrag zur Beschleunigung des Busverkehrs leisten. Es entfallen die bei der Ausfahrt aus Haltestellenbuchten üblichen Behinderungen durch den fließenden Verkehr. Darüber hinaus gewährleistet das Halten am Fahrbahnrand bzw. an Kaps eine höhere Sicherheit für die Fahrgäste. Bei Verlegung oder der Anlage neuer Bushaltestellen sollte auf Busbuchten verzichtet werden.

Haltestelle Bourger Platz

Zur Beschleunigung des am stärksten frequentierten Buskorridors ist eine Optimierung der Verkehrssituation am Bourger Platz durch Verlegung der Bushaltestelle auf die Wilhelmstraße, im Zuge der Umgestaltung des Bourger Platzes zu prüfen.

Bahnhofsvorplatz mit Rendez-Vous-Bussteigen

Der Bahnhofsvorplatz wird in den nächsten Jahren eine vollständige Neugestaltung erfahren. Die Belange des ÖPNV sind hierbei zu berücksichtigen, insbesondere:

- Überarbeitung der Bussituation auf dem Bahnhofsvorplatz, Beschilderung und Wegführung zu den Bussen mit möglichst kurzen Wegen, dicht am Bahnhofsausgang (Rendezvous-Bus-Steige für Stadtbusse).

- Elektronisch basierte Anschluss-Sicherung.
- Für Busnutzer gut erkennbare Information über Linienplan, Tarif und aktuelle Abfahrtszeiten.

5.2.4 Sonstige Maßnahmen

ÖPNV-Anbindung Kornmarkt und Kurviertel

Um Bürgerinnen und Bürgern ohne PKW eine ÖPNV-Anbindung an den Kornmarkt, an Senioreneinrichtungen, Rehabilitationseinrichtungen, Bäderhaus, Thermalbad, Hotels und Veranstaltungsorten im Kurgelbiet zu ermöglichen und Kurgästen die Anreise mit der Bahn statt mit dem PKW zu ermöglichen und attraktiver zu machen, sollte die Einrichtung einer City-Bus-Linie geprüft werden.

Erweiterung der Wabe 400 auf den Stadtteil Bad Münster am Stein

Nach der Eingemeindung muss Bad Münster am Stein in derselben Wabe liegen wie Bad Kreuznach, um einen einheitlichen Stadttarif anzubieten. Deshalb ist die Integration von Bad Münster am Stein in den Bad-Kreuznach-Tarif (Einzelfahrt 1,80 statt 3,00 €) hinsichtlich der Kostenwirkung zu prüfen.

6 Bürgerbeteiligung

Am 26.04.2013 wurde von der Stadt Bad Kreuznach – organisiert von der Lokalen Agenda – eine Bürgerveranstaltung zum Nahverkehrsplan durchgeführt. Hierbei wurden ca. 500 Einzelanregungen der Bürger entgegengenommen.

Ein Großteil der Anregungen sind für den Rahmenplan NVP nicht relevant, da sie zum Beispiel das Tagesgeschäft der Verkehrsunternehmen, tarifliche Fragen, derzeit nicht umsetzbare Visionen oder andere Fragen der Verkehrsplanung beinhalten.

Viele Vorschläge werden direkt vom Verkehrsunternehmen geprüft, soweit sie Linieneinführung und Bedienungszeiten betreffen.

Weiten Raum nahmen bei den Anregungen der Bürger Qualitätsstandards ein, die in den meisten Fällen im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden (siehe dazu das Anforderungsprofil im Teil A des Nahverkehrsplans: „Gemeinsamer Nahverkehrsplan des Zweckverbands Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund“). Dieses bildet die Standards für den gesamten RNN-Raum ab. Die entsprechenden Anregungen der Bürger und die Umsetzung im Nahverkehrsplan werden im Anhang des Nahverkehrsplans der Stadt Bad Kreuznach dargestellt.

7 Finanzierung

Finanzierung des derzeitigen Angebots

Nach §9 NVG soll „der öffentliche Personennahverkehr (...) seine Aufwendungen soweit als möglich selbst erwirtschaften. Im Übrigen sichern die Aufgabenträger (...) die finanziellen Grundlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ab.“

Das bestehende Busverkehrsangebot im Stadtbusverkehr der Stadt Bad Kreuznach ist eigenwirtschaftlich.

Finanzierung zukünftiger Angebote

Um das 2007 vom Stadtrat beschlossene Leitbild, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr von 5% auf 10% zu verdoppeln, zu erreichen, muss die Stadt finanzielle Mittel für den ÖPNV aufwenden. Dies darf jedoch dem Nahverkehrsgesetz nicht widersprechen, gemäß dem die Aufgabenträger dies nur nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit umsetzen dürfen.

8 ANHANG

8.1 Bürgerbeteiligung

Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung am Nahverkehrsplan (26.04.2013)

Berücksichtigung der Anregungen zu den Qualitätsstandards des ÖPNV

Anregung (Originalformulierung, gesammelt von der Lokalen Agenda)	NVP Aussage
<p>Wie überquere ich die Straße am Real-Kreisel?</p> <p>Die Haltestelle auf beiden Straßenseiten mit einem Fußgängerüberweg verbinden! (Sehr gefährlich. Da ist Edeka, Bäckerei Lünig in und Gärtnerei.)</p>	<p>"...das Umfeld der Haltestelle ist in die Gestaltung mit einzubeziehen." Kommunale Aufgabe</p>
<p>Gestaltung der Fahrpläne: bitte Schriftgröße beachten; leichte Verständlichkeit beachten</p> <p>Schlecht lesbarer Fahrplan - müßte einfacher sein</p>	<p>"...muss die Fahrgastinformation wie folgt gestaltet sein: Einfach, verständlich, begreifbar"</p>
<p>Einhaltung der Fahrzeiten (auch nicht zu früh abfahren)</p> <p>Die Busfahrer müssen die Fahrzeiten besser einhalten. (Sie dürfen auch nicht zu früh fahren.)</p>	<p>"Durch entsprechende Kommunikationsmittel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV und SPNV ist das Umsteigen auch bei Verspätungen zu gewährleisten."</p>
<p>Fortbildung der Fahrer in Höflichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsbereitschaft</p> <p>bessere Kompetenz des Personals</p> <p>wenn die Busfahrer besser über Kombitarife Bescheid wüßten (z.B. im Bus die Fahrkarte zum Neroberg Wiesbaden)</p> <p>freundliche Busfahrer</p> <p>Busfahrer sollen offene Augen haben zum Helfen und sie sollten fragen wo sie gebraucht werden.</p>	<p>"Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahrpersonal ist sicherzustellen durch</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Schulungen hinsichtlich Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und, Tarifkenntnisse) ➤ Beherrschung der deutschen Sprache durch das Fahrpersonal"
<p>Werbeflächen nicht an Fenster: Piktogramme und Bus Nr. sind in Werbung versteckt</p>	<p>"Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen vorne und seitlich sowie im Fahrzeug)"</p>
<p>Überlandbusse: bitte an Rollstühle aus der Diakonie denken</p>	<p>"Einstiegs- und Innenraumkomfort</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ möglichst niveaugleiche Einstiege, mind. eine doppelbreite Tür ohne Mittelpfosten ➤ Mehrzweckflächen (Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten) ➤ In Linien, bei denen dies topographisch und technisch möglich ist: Gewährleistung des Ein- und Ausstiegs mobilitätseingeschränkter Personen (insbesondere Rollstuhlfahrer), möglichst durch Niederflurfahrzeuge. Einstiegshilfen, Mehrzweckflächen, „Roll-

Anregung (Originalformulierung, gesammelt von der Lokalen Agenda)	NVP Aussage
	<p>stuhlkennzeichnung“ im Fahrplan, Haltegriffe, Rufkontakt zum Fahrpersonal (Stadtverkehr und Grundnetz)“</p>
<p>Bequemer - Moderner - schneller - pünktlich</p>	<p>"Fahrzeuge sollten grundsätzlich sauber und bequem sein"</p>
<p>Wo Sitze im Bus sind, bitte keine Stufen</p>	<p>"Gefahrenstellen sind durch starke optische Kontraste hervorzuheben" , allerdings muss in Niederflurfahrzeugen ein Niederfluranteil ausreichen</p>
<p>akustische Ansage vor Haltestellen (im Bus) ----- Haltestellenansage</p>	<p>"Haltestellenansage, Haltestellenanzeige bei neuen Fahrzeugen"</p>
<p>wenn alle Busse barrierefrei wären ----- Busse müssen barrierefrei sein (wir wurden schon öfter mit Rollstuhl abgewiesen) ----- Sehr oft Reisebus: nicht absenkbar, zu eng (Gang) Sitze zu hoch, können keine Rollstühle, Fahrräder, Kinderwagen rein. Reisebusse sollten in Kreuznach nicht fahren. ----- immer funktionierende Rampen ----- Hydraulikrampe</p>	<p>"In Linien, bei denen dies topographisch und technisch möglich ist: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gewährleistung des Ein- und Ausstiegs mobilitätseingeschränkter Personen (insbesondere Rollstuhlfahrer), möglichst durch Niederflurfahrzeuge. Einstiegshilfen, Mehrzweckflächen, „Rollstuhlkennzeichnung“ im Fahrplan, Haltegriffe, Rufkontakt zum Fahrpersonal (Stadtverkehr und Grundnetz)“ </p>
<p>Klimaanlage im Bus (Sommer!)</p>	<p>"Optionale Zusatzausstattung: Klimaanlage"</p>
<p>Verstaubte Sitze ----- Gut gewartete Busse ----- Sauberkeit im Bus</p>	<p>"Um eine weitestmögliche Sauberkeit der Fahrzeuge zu erreichen wird gefordert: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Regelmäßige Reinigung, im Bedarfsfall auch zusätzlich kurzfristig ➤ Anstrengungen zur Vermeidung von Verunreinigung und Beschädigung von Fahrzeugen" </p>
<p>Es braucht mehr Möglichkeiten, um mit dem Rollstuhl von Bad Kreuznach weg zu kommen => Verbindung Bus und Bahn ----- Haltestellen müssen geeignet sein für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Fahrräder. ----- Bei allen Zug- und Busverbindungen verbindlich: ebenerdiger Ein- und Ausstieg</p>	<p>Barrierefreiheit: "An Bahnhöfe sind ein behindertengerechter Zugang zu allen Gleisen und entsprechende Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen zu gewährleisten." Verkehrsräume: "Belebtes Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen, gute Erreichbarkeit, ggf. durch Querungshilfen" "Erreichbarkeit für Rollstuhlfahrer, Über-</p>

Anregung (Originalformulierung, gesammelt von der Lokalen Agenda)	NVP Aussage
	sichtlichkeit, Beleuchtung, kurze Umsteige- wege, barrierefreie Rampen oder Aufzüge, Bewegungsflächen" "Bahnsteige
<p>Fahrradmitnahme in Regiobussen</p> <p>Fahrradmitnahme im Anschlußbus 222 BME-Feilbingert nicht möglich, Kinderwagen ebenfalls schwierig (Reisebusse)</p> <p>Bei Buslinien in Vororte, umliegende Gemeinden oder auch hoch auf den Kuhberg sollte es eine Möglichkeit geben, Fahrräder mitzunehmen, z. B. auf einem Heckträger.</p>	Einschränkungen Schülerverkehr ORN, BRN, Herz-Reisen und des Stadtbusverkehrs Ingelheim an Schultagen morgens vor 9 Uhr und von 11.30 Uhr bis 14 Uhr keine Fahrradmitnahme möglich. In den Bussen der Stadtwerke Bingen und der Firma Rheintal-Reisen ist die Fahrradmitnahme zurzeit generell nicht möglich. Keine Aussage im NVP.
<p>Busfahrer schulen im Umgang mit Senioren und Menschen mit Behinderung</p> <p>wenn Busfahrer vorsichtiger wären (beim Anfahren auf Passagiere achten und langsamer anfahren) wegen Unfallgefahr, abwarten bis alle ihren Sitzplatz erreicht haben und auch während der Fahrt vorsichtiger fahren</p>	"Fahrpersonal muss regelmäßig für den Umgang mit mobilitätsbehinderten Personen geschult werden"
<p>wenn Instandsetzung von Wartehäuschen</p>	Fällt in den kommunalen Aufgabenbereich
<p>Wünschenswert: an allen Haltestellen Sitzgelegenheiten und Regenschutz</p>	Für Haltestellen mit Aufenthaltsfunktion wird eine Sitzgelegenheit gefordert, "Witterungsgeschützte Wartegelegenheit" sind im Einzelfall zu prüfen
<p>wenn am Bahnhof bzw. zentralen Punkten oder an wichtigen Haltestellen eine elektronische Anzeige gezeigt würde, wann der nächsten Bus kommt, Wohin fährt jetzt ein Bus</p> <p>elektronische Infotafeln an Haltestellen</p> <p>Info: Visuell, taktil, hörbar</p> <p>Große Anzeigetafel am Busbahnhof "Wohin fährt jetzt ein Bus ?"</p> <p>Verspätungsanzeigen an allen Haltestellen</p>	Im neuen NVP wird bei den Anforderungen an die Haltestellenqualität eine „Dynamische Fahrgastinformation“ für Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion gefordert. In die Liste der Barrierefreiheit wird ein „taktiler Leitstreifen“ für Sehbehinderte mit aufgenommen. Lautsprecheransagen werden für RB/RE-Haltestellen gefordert
<p>wenn die (alten) Busse besser belüftet wären</p> <p>wenn mehr Helfer im Bus wären, die denen helfen, die Hilfe brauchen</p> <p>wenn Busse eine Toilette hätten</p>	Keine Aufnahme in den NVP - dies ist derzeit aus Kostengründen nicht umsetzbar
<p>wenn AST - Taxis für Rollstuhlfahrer geeignet sind</p>	Keine Aussage im NVP - kann nur im Einzelfall sichergestellt werden, wenn die Verkehrs- oder Taxiunternehmen geeignete Fahrzeuge einsetzen können.
<p>in Kernzeiten größere Busse (Kinder/Schüler)</p> <p>mehr Platz für Rollstühle/Rollatoren/Kinderwagen</p> <p>wenn mehr Platz für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle wäre</p> <p>Busse müssen mehr als Personen befördern: Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder...</p>	Keine Aussage im NVP zu Buskapazitäten
	Soll gewährleistet sein: "Mehrzweckflächen (Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten)"

Anregung (Originalformulierung, gesammelt von der Lokalen Agenda)	NVP Aussage
In allen Bussen Rollstuhlplätze	
Verspätete Busse sollten Anschlußbusse über Fahrgäste informieren können. (Selbst ORN > ORN klappt nicht.)	Thematik RBL, keine spezielle Aussage im NVP, da direkter Kontakt zwischen den Fahrzeugen technisch nicht möglich ist.
Insel am Bahnhof: mehr Beschriftungen -- z. B. Fußweg zu Linie XX	
Der Busbahnhof KH/Bahnhof ist total unübersichtlich. Ein super positives Beispiel kann man in Aschaffenburg sehen.	Vorgabe für RB/RE-Haltestellen: Beschilderung der Haltestelle im Ort und Wegweisung zu Bahnsteigen, Aushang etc.
<p>wenn die Übergänge/Zeiten vom Zug zum Bus angepaßter würden</p> <p>Bahn - Anschlußbusse: Zeiten (früher los, später Schluß) / auch an Wochenenden</p> <p>Koordination der Fahrpläne mit Bahn</p> <p>Es besteht keine gute Taktung zwischen Schienenverkehr und Bussen. Aus welcher Richtung auch immer (Mainz, Bingen) man auch am Bahnhof ankommt, die Busse sind gerade zirka fünf Minuten früher abgefahren.</p> <p>oft mangelhafte Koordination Bahn/Bus (Bahn kommt in BME aus Bingen an, Anschlußbus fährt ein bis zwei Minuten früher vom Bahnhof weg)</p> <p>In BME ist der Anschlußbus weg, da Fahrer nicht wissen, daß sie auf den Bus aus Feilbingert / Hallgarten warten müssen.</p> <p>wenn es auch am Wochenende bessere Abstimmung Bus/Bahn gäbe</p> <p>Bus Taktung mit Zugfahrplan aus Mainz schwierig: Zug kommt an, Bus ist weg. Arbeitnehmer, Studenten müssen 30 Minuten auf nächsten Bus warten</p> <p>zulange Aufenthaltszeiten am Bahnhof</p> <p>Busverbindung BM-Ebernburg zu BME-Bahnhof mit Zügen abstimmen - auch zurück</p> <p>Anschluß muß am Bahnhof gewährt sein (nicht, daß Umsteigezeit fehlt)</p> <p>abgestimmt mit Zügen aus Mainz und Frankfurt auch abends</p> <p>wenn Busabfahrzeiten besser auf Zugankünfte abgestimmt werden (z.B. Wochenende: Ankunftszug von Frankfurt/Mainz -- Bus bereits weg ~ 10 Minuten vor Zugankunft</p>	<p>An festgelegten Verknüpfungspunkten werden "Fahrpläne und Taktfolgen der zu verknüpfenden Verkehrsmittel so aufeinander abgestimmt, dass in der Regel ein Anschluss innerhalb einer Übergangszeit von maximal 10 Minuten gewährleistet ist. Dabei sollen sich die Fahrpläne an den nachfragestärksten Relationen und den Zeiten der Hauptlastrichtung ausrichten. Durch entsprechende Kommunikationsmittel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV und SPNV ist das Umsteigen auch bei Verspätungen zu gewährleisten." Im neuen NVP werden die Formulierungen der Übergangszeiten zwischen den Verkehrsmitteln eindeutig definiert (Bus wartet auf SPNV).</p>

Anregung (Originalformulierung, gesammelt von der Lokalen Agenda)	NVP Aussage
Abstimmung/Anschlüsse Stadtbus <> Bahnbus ORN ungenügend	
wenn die Bahnanschlüsse besser berücksichtigt wären	
Anschlußzeit Bahn/Bus (geänderte Fahrzeiten der Bahn)	
Bessere Abstimmung z.B. mit DB bzgl. Anschüsse	
Innerstädtischer Fahrplan: Abstimmung muß besser werden	
Ein Beispiel für schlechte Vertaktung der Buslinien: ich, 8:23 Uhr mit der Linie 203 Agnesienberg am Bahnhof an und will 8:25 Uhr mi	
Ich benutze die Haltestelle Alzeyer Str./Kreisel mit der Linie 202.dieser Bus hat keinen Anschluß am Bahnhof mit Linie 201, 203, 204.Wartezeit 20 Minuten	
Die Fahrpläne von Kreuznacher Verkehrsgesellschaft und Deutsche Bahn müssen besser koordiniert werden.	

8.2 Zusammenfassung der Anregungen aus dem Beteiligungsworkshop

10 Punkte-Plan

für ein verbessertes ÖPNV-Angebot in Bad Kreuznach

Erster Abschnitt: Verbesserung des Angebots durch die Betreiber

► 1. Angebot für den Früh-, Spät- und Wochenendverkehr

Mobilität abends mit zusätzlichen Angeboten bis 23 Uhr sichern.

An den Wochenenden Mobilität für Ausflüge und Besuche mit dem ÖPNV ermöglichen.

Freitag- und Samstagabend bis zum Ende der Veranstaltungszeiten ÖPNV-Versorgung bereitstellen. Für Wochenend-Nächte einen „Disco-Bus“ anbieten (Erfahrungen des luxemburgischen Nightriders nutzen!)

► 2. Anbindung wichtiger Ziele im Stadtgebiet

a) Anbindung Kornmarkt und Kurgebiet

Einrichtung einer **City-Kur-Linie** über Kornmarkt und Kurviertel zusammen mit Hotels, Gastronomie und Tourist-Büro entwickeln, mit guten Anschlüssen an die Bahn primär Richtung Mainz, als integrierter Teil des Stadtbusverkehrs.

b) Anbindung Gewerbegebiet Schwabenheimer Weg

Anbindung des Gewerbegebietes mit seinen Einkaufsmöglichkeiten durch den ÖPNV für Mitarbeitende und Kunden (mindestens 30 Minuten -Takt während der Öffnungszeiten).

► 3. Viertelstundentakt- Anschlüsse zwischen Bus und Bahn, Stadtbus und Regionalbus

a) Günstige Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sind nur durch einen Viertelstundentakt in alle Stadtteile erreichbar.

Der 15-Minuten-Takt steigert grundsätzlich die Attraktivität der Bus-Angebote.

b) Umland-Linien, die höchstens einen Stundentakt erlauben, sollen auf die schnellen Züge Richtung Mainz/ Frankfurt und zugleich neu auf die Stadtbusse ausgerichtet werden.

➤ 4. Tarifierreize für einen Umstieg auf den ÖPNV

Durch Tarifierreize zum Umsteigen bewegen
z.B. Schwimmbadkarte inklusive ÖPNV-Nutzung, VHS-Hörerausweis inklusive Hin- und Rückfahrt - siehe VHS Mainz, billige Jahreskarten, Angebote für Senioren, etc.
Alternativ: durch kostenfreien Busverkehr zum Umsteigen bewegen - siehe Hasselt in Belgien.

➤ 5. Barrierefreier ÖPNV

Nur Busse mit stufenlosem Ein- und Ausstieg im Stadtverkehr, genügend Platz für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle. Gegebenenfalls akustische Haltestellenansage.

➤ 6. Service verbessern

- a) Mit Hilfe dynamischer, elektronischer Fahrgastinformationstafeln an Haltestellen sollen Wartezeiten gut sichtbar angezeigt werden.
- b) An allen Haltestellen umfassende Information über Tarife und Fahrpläne samt Umgebungsplan, wenigstens an solchen, die Wetterschutz erhalten haben.
- c) Für Informationen, Anregungen und Beschwerden eine entsprechende Stelle bei den Verkehrsbetrieben einrichten und bekannt machen.

Zweiter Abschnitt: Städtische Aufgaben

➤ 7. Neugestaltung Bahnhofsvorplatz und Bussituation

Überarbeitung der Bussituation auf dem Bahnhofsvorplatz, Beschilderung und Wegführung zu den Bussen mit möglichst kurzen Wegen, dicht am Bahnhofsausgang (Rendezvous-Bus-Steige für Stadtbusse). Elektronisch basierte Anschluss-Sicherung. Für Busnutzer gut erkennbare Information über Abfahrtsplatz, Linienplan, Tarif und aktuelle Abfahrtszeiten.

➤ 8. Ausstattung Haltestellen

Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz an möglichst vielen Haltestellen schaffen.

➤ 9. Verkehrsprobleme im Salinental lösen

Die Verkehrsprobleme im Salinental müssen entschlossen angepackt werden: Das Salinental ist bereits jetzt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) überlastet. Der nötige Anteil ÖPNV zur Lösung des Problems kann u.a. erbracht werden durch:

- Viertelstundentakt des Busses
- gleiche Wabe für BME

- Kombiticket fürs Kombibad (und andere Sportveranstaltungen, die Eintritt kosten)

Unterstützt würde dies durch kostenpflichtiges Parken im Salinental.

➤ 10. Beschränkung des Parkens in der Innenstadt

Begleitende Maßnahmen von Stadtplanung und Politik: Anhebung von Parkgebühren, Parkmöglichkeiten außerhalb der Innenstadt, keine weiteren Parkmöglichkeiten in der Innenstadt schaffen.

8.3 Beschluss des Ortsbeirats Ippesheim (06.03.2014)

<p><u>Betrifft:</u> Beitrag zum Nahverkehrsplan</p>
<p><u>Beratungs- / Beschlussvorschlag:</u></p> <p>Der Ortsbeirat regt diese Verbesserungen zur Organisation und Durchführung der Verkehrsanbindung an den ÖPNV an:</p> <p>Linie 206 (KH-Ippesheim):</p> <ol style="list-style-type: none"> Optimierung der Nutzung der 9-Uhr-Karte am Morgen unterhalb der Woche für Ippesheimer (Gleichheitsgrundsatz) Einsatz eines weiteren Busses morgens um 9:20 Uhr Optimierung des Bustaktes abends Bus- Anbindung nach Gensingen Haltepunkt Ippesheim / Planig für die Bahn
<p><u>Begründung:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Der Verkehrsverein gibt eine Kulanz von 5 min vor 9 Uhr. Da der Bus aber ab Ippesheim 8.50 Uhr bereits fährt, gibt es oftmals Diskussionen zwischen den Busfahrern und Ippesheimern, da die Planiger bereits „gültig“ mit der gleichen Karte im gleichen Bus fahren können. Es gibt für Ippesheim wohl eine Sondergenehmigung für 8.50 Uhr. Damit der Abstand für Arztbesuche u.a. mit einer Stunde bis 9.50 Uhr weniger groß als derzeit ist. Hinzu kommt, dass der Bus gleich 3 Stadtteile anfährt, mit diesem Aufkommen sollte es möglich sein, wie Winzenheim diese 3 Stadtteile halbstündlich einzubinden. Der vorletzte Bus fährt 18.20 Uhr von Bad Kreuznach, der letzte dann erst 19.50 Uhr. Es liegen 1h 30 min dazwischen, das ist zu lang. Winzenheim als Stadtteil wird wie oben erwähnt jede halbe Stunde angefahren, morgens wie abends. Es ist ein zusätzlicher Bus um 19.20-Uhr-Bus für die Planiger, Bosenheimer und Ippesheimer sinnvoll, um eher nach Hause zu kommen, da mit der Linie 206 gleich 3 Stadtteile angebunden werden. Es wäre wünschenswert, wenn es auch eine Busverbindung von Ippesheim nach Gensingen gibt. Z.B. kann doch die Linie 233 durch Planig auch die Ippesheimer mitnehmen. Gab es früher schon; war eine sinnvolle Sache.

8.4 Anregungen des VCD

zu: Finanzierung

„Der VCD fordert von den Kreisen und Städten, mit Unterstützung des Landes neue Finanzierungswege und -formen zu diskutieren, die dem ÖPNV langfristig eine stärkere **Basisfinanzierung** für ein Grundangebot sichern. So sollte z.B. ein fester fortzuschreibender Mindestbetrag pro Einwohner (z.B. 2 Euro) und pro Fläche (z.B. 2 Euro pro km²) in den Landkreisen/Städten bzw. an die Landkreise und Städte vom Land zweckgebunden für den ÖPNV bereitgestellt werden.“

zu: Rahmenplan als Zukunftsplan

„Bei den Stadtverkehrslinien sollten die jeweiligen Takte (z.B. Tagesverkehr = 30 Min, Abend-/ Wochenendverkehr = 60 Min) für das passende Linien- und Fahrplankonzept entwickelt werden, um am zentralen Verknüpfungspunkt gute Anschlüsse zur Schiene und untereinander und gemeinsam mit den von regionalen Buslinien befahrene Abschnitten die gewünschte Bedienung sicherzustellen.“

zu: Abendverkehr Städte

(...) Aus Sicht des VCD endet damit der Linienbusverkehr in den Städten (außer Mainz) viel zu früh. AST ist in Städten keine wirkliche Alternative, da neben der "Anmeldehürde" auch das "Hindernis" mangelnder Kostentransparenz und des Extratarifs besteht, die eine AST-Nutzung erschwert.

Die Kreise und Städte sollten dafür sorgen, dass in den Städten Alzey, Bad Kreuznach, Idar-Oberstein, Ingelheim (und Bingen) sowie deren Hauptbezugsorten im Umland abends (auch am Wochenende) ein mit regionalen Buslinien abgestimmtes Spätverkehrskonzept auf den Hauptachsen angeboten wird.“

zu: Stadtverkehr Bad Kreuznach

„...Die Bezugnahme im NVP auf das im Leitbild der Stadt Bad Kreuznach genannte Ziel, den ÖPNV-Anteil bis 2015 von 5% auf 10% zu erhöhen, wird vom VCD begrüßt. Hierzu wären konkrete Aussagen im NVP sinnvoll, wie hoch der ÖPNV-Anteil bei welchen Verkehren (Binnenverkehr oder sämtliche Verkehre) derzeit liegt und wie das Ziel erreicht werden soll. Die Aussage in Kap 4.1 in "der Stadt Bad Kreuznach wird grundsätzlich ein (gegenüber dem Landkreis) höheres Bedienungsangebot angestrebt" ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Verschiebung der Aufstellung eines höheren Anforderungsprofils auf den nächsten NVP, zeigt aber auch, dass man diesen Weg noch gar nicht gehen will und das zuvor genannten Leitbild nicht ernsthaft weiterverfolgt wird.“