

Nahverkehrsplan

Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund



Teil A

Gemeinsamer Nahverkehrsplan

Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund
Teil A
Gemeinsamer Nahverkehrsplan

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

Bearbeitet von
PTV
Planung Transport Verkehr AG
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Beschlossen am 26.November 2008

Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan RNN
	Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund
Bearbeitet von:	PTV Planung Transport Verkehr AG
	Lic.rer.reg. Irene Burger, Kevin Löhr

Inhalt

1	Rahmenvorgaben und Aufgabenstellung.....	10
1.1	Vorgehen bei der Erstellung der Nahverkehrspläne	11
1.2	Abgrenzung des Planungsraums und der Verkehre	13
1.2.1	Verbundraum	13
1.2.2	Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft	14
1.3	Gesetzliche Grundlagen	15
2	Bestandsaufnahme.....	16
2.1	Strukturdatenentwicklung.....	16
2.1.1	Einwohnerzahlen und Einwohnerentwicklung	16
2.1.2	Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte	19
2.1.3	Berufspendler	21
2.2	Raumordnung und Verkehrsplanung	25
2.2.1	Zentralörtliche Gliederung	25
2.2.2	Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen	27
2.3	Verkehrsnachfrage.....	28
2.3.1	Gesamtverkehrsnachfrage	28
2.3.2	Nachfrage im Öffentlichen Personennahverkehr	29
2.3.3	Entwicklung der Nachfrage im Öffentlichen Personenverkehr	31
2.4	Verkehrsangebot.....	32
2.4.1	Angebot für den Individualverkehr	32
2.4.2	Angebot im Öffentlichen Personenverkehr	34
2.4.3	Kundenbewertung des Angebots	41
2.4.4	Tarifstruktur	43
3	Anforderungsprofil	46
3.1	Grundlagen	46
3.2	Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse.....	48
3.2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	48
3.2.2	Erreichbarkeit des Mittelzentrums	49

Nahverkehrsplan RNN		Inhalt
3.2.3	Bedienungshäufigkeit	49
3.2.4	Umsteigehäufigkeit	53
3.2.5	Schnelligkeit des ÖPNV	53
3.2.6	Verknüpfungspunkte	53
3.3	Qualitätsstandards für die weitere Entwicklung	55
3.3.1	Haltestellenausstattung	55
3.3.2	Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen (Barrierefreiheit)	57
3.3.3	Fahrzeuge	58
3.3.4	Fahrgastinformation	58
3.3.5	ÖPNV-relevantes Straßennetz	59
3.3.6	Service, Personal, Sicherheit und Sauberkeit	60
3.4	Ergebnisse des Kundenbarometers.....	61
3.5	Informationen zum Einsatz alternativer Bedienungsformen	62
3.6	Überlegungen zur Mobilität und Grundversorgung ohne Pkw- Verfügbarkeit.....	66
4	Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖV-Angebots	67
4.1	Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse.....	67
4.2	Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen	68
4.3	Erreichbarkeit der Zentren	68
4.4	Relationsbezogene Analyse	68
4.4.1	Bedienungshäufigkeit	68
4.4.2	Umsteigehäufigkeit	69
4.4.3	Schnelligkeit - Beförderungs-/ Fahrzeitvergleiche MIV / ÖV	69
4.4.4	Ergebnisse der relationsbezogenen Auswertungen	70
4.5	Analyse der RegioLinien	70
4.6	Anschlusssicherung	73
4.7	Prüfaufträge	73
5	Ergebnisse der Schwachstellenanalyse / Maßnahmendefinition.....	73
6	Analyse und Maßnahmenentwicklung aufgrund von Prüfaufträgen	75
6.1	Befragung der Gemeinden.....	75

6.2	Potenzialuntersuchung Mainz-Hechtsheim – Zornheim – Nieder-Olm.....	75
6.3	ÖPNV-Angebot am Wochenende, an schulfreien Tagen und abends	77
6.4	Busverkehrsangebote zwischen den Landkreisen Birkenfeld und Kusel	78
7	Finanzierung.....	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Aufgabenträgerschaft für die Verkehre	14
Tabelle 3:	Einwohnerentwicklung 2005 – 20015 Kreisebene	18
Tabelle 4:	Mittelzentren	25
Tabelle 5:	Zentrale Orte: Grundzentren in den Mittelbereichen (Raumordnungsplan)	27
Tabelle 6:	Anzahl der Verkehrszellen im Untersuchungsraum	28
Tabelle 7:	Busverkehrs-Betreiber und Anteil der Kilometerleistung im RNN am Schultag	40
Tabelle 8:	Angebot alternativer Bedienungsformen in den Landkreisen	41
Tabelle 9:	Kundenbarometer - Bewertungsstufen	42
Tabelle 10:	Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP	48
Tabelle 11:	Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten im Gebiet des RNN nach Verkehrszwecken	50
Tabelle 12:	Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage	51
Tabelle 13:	Zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots	52
Tabelle 14:	Mindestanforderung Schnelligkeit des ÖPNV	53
Tabelle 15:	P+R / B+R-Anlagen an Bahnhöfen	54
Tabelle 15:	Ausstattungsstandards für Haltestellen	56
Tabelle 16:	Gegenüberstellung der Kriterien im Anforderungsprofil und im Kundenbarometer	61
Tabelle 17:	Systematik der Alternativen Bedienungsformen	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Struktur des Gemeinsamen Nahverkehrsplans mit den Teil-Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger	11
Abbildung 2: Bearbeitungsstruktur	11
Abbildung 3: Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2012/13 – Landkreis Mainz-Bingen	19
Abbildung 4: Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2012/13 – Landkreis Bad Kreuznach	20
Abbildung 5: Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2012/13 – Landkreis Birkenfeld	20
Abbildung 6: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus dem Landkreis Mainz-Bingen nach Mainz (Ströme >100)	22
Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus dem Landkreis Mainz-Bingen nach Wiesbaden (Ströme >100)	22
Abbildung 8: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus dem Landkreis Bad Kreuznach nach Mainz (Ströme >100)	23
Abbildung 9: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus den Landkreisen nach Frankfurt	24
Abbildung 10: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus den Landkreisen nach Rüsselsheim	24
Abbildung 11: Landkreis Mainz-Bingen Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)	29
Abbildung 12: Landkreis Bad Kreuznach: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)	30
Abbildung 13: Landkreis Birkenfeld: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)	30
Abbildung 14: Landkreis Alzey-Worms: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)	31
Abbildung 15: Kundenbarometer - Stärke des Effekts	43
Abbildung 16: Übergangsbereich zum RMV	44
Abbildung 17: Wabenplan mit Übergangsbereich zum VRN (siehe auch Anhang)	45

Abbildung 18: Zufriedenheitswerte des Kundenbarometers im Vergleich mit der Wichtigkeit der Kriterien für den Fahrgast	62
Abbildung 19: RegioLinien 320 und 330	70
Abbildung 20: RegioLinien 230, 240 und 260	71
Abbildung 21: RegioLinien 640, 650 und 660	72
Abbildung 22: Mangel auf der Achse Ingelheim – Wiesbaden	74
Abbildung 23: Verlängerung der Linie 66 nach Nieder-Olm – mögliche Linienführung	76

1 Rahmenvorgaben und Aufgabenstellung

Am 1. August 1999 wurde der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN) gegründet und der RNN-Verbundtarif in Rheinhessen-Nahe eingeführt. Der RNN umfasst die Landkreise Bad Kreuznach, Birkenfeld, Mainz-Bingen und den nördlichen Teil von Alzey-Worms sowie das Tarifgebiet Mainz/Wiesbaden. Seit August 2002 gibt es einen Übergangstarif zum Rhein-Main-Verkehrsverbund nach den Tarifregelungen des RMV-Tarifs, seit 2007 besteht ein Übergangstarif zum südlichen Rheinhessen und den Donnersberg. Seit Dezember 2007 besteht darüber hinaus ein RNN/VRN-Übergangstarif nach den Tarifregelungen des RNN-Tarifs (Übergangsbereich Alzey/Worms).

Für den Verbundraum wurde mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan zum ersten Mal ein übergeordneter Rahmenplan erstellt, der die Rahmenbedingungen, die Anforderungen an den ÖPNV sowie Maßnahmen zu kreisüberschreitenden Verkehren enthält. Er stellt einen Gemeinsamen Nahverkehrsplan im Sinne von § 8 Absatz 1 Satz 2 des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Rheinland Pfalz) dar. Im Wesentlichen umfasst er das Gebiet der Landkreise Mainz-Bingen, Bad Kreuznach und Birkenfeld, ergänzt um den Übergangsbereich Alzey-Worms (Abgrenzungen siehe Kapitel 1.2). Für die Stadt Mainz besteht ein im Jahr 2006 beschlossener fortgeschriebener Nahverkehrsplan, ebenso für den teilweise im Verbundgebiet des VRN liegenden Landkreis Alzey-Worms (2005). Sie werden nicht erneut überplant. Aus dem Nahverkehrsplan Landkreis Alzey-Worms wird das dort zu Grunde gelegte Anforderungsprofil jedoch als Basis für das Anforderungsprofil der Landkreise im Verbund verwendet. Es wurde diskutiert und in einigen Details modifiziert. Für den innerstädtischen Verkehr der Stadt Mainz gilt das im Nahverkehrsplan der Stadt Mainz festgelegte Anforderungsprofil, da die großstädtische Struktur andere Anforderungen an den ÖPNV stellt.

Für die im engeren Untersuchungsraum liegenden Kreise, für die Nahverkehrspläne der ersten Generation bestehen (1997/98), wurden gleichzeitig mit dem Nahverkehrsplan des RNN Fortschreibungen der Nahverkehrspläne erarbeitet. Sie werden in gesonderten Berichten dargestellt.

Im Rahmen der verbundübergreifenden Planungen wurde von der Verbandsversammlung beschlossen, den gemeinsamen Nahverkehrsplan für den Gesamttraum zu erstellen. Der vorliegende Nahverkehrsplan beinhaltet daher alle verbundübergreifenden Festlegungen und Ziele und ist damit Bestandteil aller anderen Nahverkehrspläne im RNN (Abbildung 1).

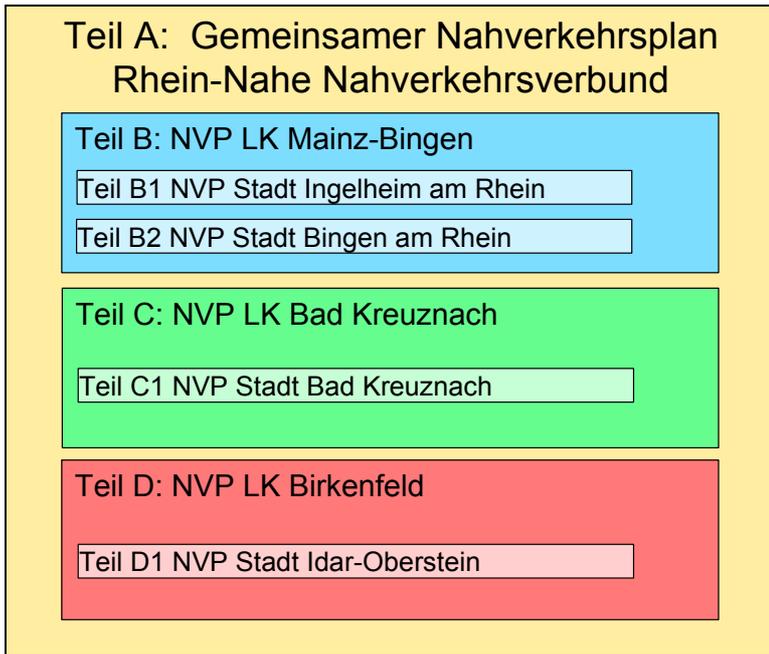


Abbildung 1: Struktur des Gemeinsamen Nahverkehrsplans mit den Teil-Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger

1.1 Vorgehen bei der Erstellung der Nahverkehrspläne

In Abbildung 2 wird die Bearbeitungsstruktur dargestellt, deren einzelne Punkte im Folgenden kurz erläutert werden.

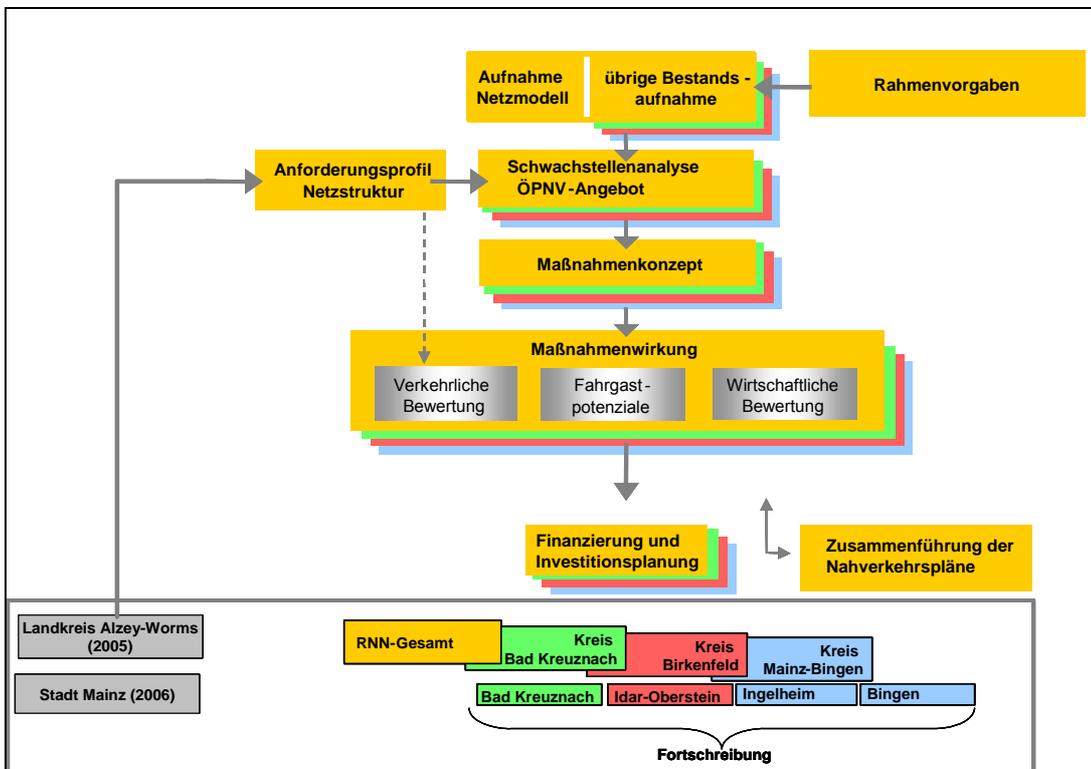


Abbildung 2: Bearbeitungsstruktur

Die **Bestandsaufnahme** dient insbesondere der Erfassung von

- ▶ Raumstruktur und der Strukturdaten
- ▶ Verkehrsangebot im ÖPNV und MIV
- ▶ Nachfrage im ÖPNV und MIV

Im Hinblick auf die sich ändernde europäische Rechtslage und die sich abzeichnende Bedeutung des Wettbewerbs auch im Busbereich ist insbesondere ein klar definiertes Anforderungsprofil von Bedeutung. Dieses Anforderungsprofil dient nicht nur als Grundlage für die Bewertung des bestehenden Angebots, sondern auch als Vorgabe für die weitere Entwicklung des ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans. Alle zukünftigen Maßnahmen sollen sich nach diesem Anforderungsprofil ausrichten, unabhängig von den konkreten, in dieser Fortschreibung vorgeschlagenen Maßnahmen. Dies betrifft insbesondere auch die Ausarbeitung von Detailplanungen, die im Nahverkehrsplan in seiner Eigenschaft als Rahmenplan nicht geleistet werden können.

Für die Ermittlung der Nachfrage standen für den ÖPNV die Verbunderhebung von 2003 Verfügung. Die Potenziale aus der Gesamtverkehrsnachfrage wurden insbesondere auf Basis vorliegender Pendlerzahlen (Berufspendler und Schüler) abgeschätzt und im Einzelfall über Strukturdaten und raumspezifische Mobilitätskennziffern ergänzt.

Die verwendeten Daten stellen damit die aktuell verfügbaren Grundlagen dar.

Das **Anforderungsprofil** basiert auf dem des Nahverkehrsplans Alzey-Worms. Mit seiner Festlegung und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse und Definition von Maßnahmen festgelegt. Das Anforderungsprofil wird vor der Schwachstellenanalyse festgelegt und dient als Basis, um den aktuellen Erfüllungsgrad der Anforderungen zu ermitteln. Veränderte Rahmenbedingungen und daraus erwachsende Forderungen wurden zur Weiterentwicklung des Anforderungsprofils herangezogen. Das Anforderungsprofil wird im gemeinsamen RNN-Nahverkehrsplan entwickelt und hat somit für den gesamten Raum Gültigkeit. Jedoch werden für unterschiedliche Raumstrukturen und für verschiedene Verkehrszeiten unterschiedliche, angepasste Anforderungen zu Grunde gelegt.

In der **Schwachstellenanalyse** wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards erfüllt werden. Die festgestellten Schwachstellen werden dargelegt und 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 eine Nachfrageprognose im Einzelfall in Anlehnung an das Verfahren durchgeführt, das für die "Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs" vorgeschrieben und an empirischen Untersuchungen geübt ist.

Im Anschluss daran können die Einzelmaßnahmen bewertet und Prioritäten für die Umsetzung festgelegt werden.

Um sowohl eine einheitliche Bearbeitung des Nahverkehrsplans RNN als auch eine Berücksichtigung der einzelnen Teilräume mit ihren jeweiligen strukturellen Besonderheiten zu gewährleisten, wurden die Arbeitsschritte in Arbeitskreissitzungen mit den jeweils betroffenen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und dem Gutachterbüro vorbereitet und diskutiert. Dabei entstanden folgende Arbeitskreise:

Gesamtarbeitskreis:

- ▶ Teilnehmer waren Vertreter des RNN, aller Kreise, der Städte, die einen eigenen Teil-Nahverkehrsplan erstellen und der Verkehrsunternehmen sowie der Gutachter.
- ▶ In den Gesamtarbeitskreisen wurden Themen wie die Projektstruktur, das Anforderungsprofil, die Finanzierung, kreisübergreifende Mängel und Maßnahmen und die Zusammenführung der Ergebnisse erläutert und diskutiert.

Teilarbeitskreise Kreisebene

- ▶ Teilnehmer waren die jeweilige Kreisverwaltung und Vertreter der Städte, der Verkehrsunternehmen und des RNN sowie der Gutachter.
- ▶ Auf Kreisebene fanden in jedem Landkreis zwei Arbeitskreissitzungen statt mit der Thematik Schwachstellenanalyse und Maßnahmen.

1.2 Abgrenzung des Planungsraums und der Verkehre

1.2.1 Verbundraum

Die **Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH (RNN)** (siehe Abbildung 17) gehört je zur Hälfte

- ▶ dem Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund, zu dem sich die Landkreise Alzey-Worms, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Mainz-Bingen und die Stadt Mainz zusammengeschlossen haben
- ▶ den in der Region tätigen Verkehrsunternehmen (ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe, DB Regio, Verkehrsgesellschaft Bad Kreuznach, Verkehrsgesellschaft Idar-Oberstein, Stadtwerke Bingen am Rhein, Stadtverkehr Ingelheim, BRN Busverkehr Rhein-Neckar, Herz Reisen) gehört.

Kooperationspartner der RNN GmbH sind die im Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (VMW) zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen MVG Mainzer Verkehrsgesellschaft und ESWE Verkehr sowie das Busunternehmen Rheintal-Reisen, Büttner.

Für die Stadt Mainz und den Landkreis Alzey-Worms gilt der gemeinsame Nahverkehrsplan nur insofern, als ein- und ausbrechende Verkehre in das übrige Verbundgebiet berücksichtigt werden.

Die Landkreise und Städte

Die Landkreise und Städte, für die zusätzlich lokale Nahverkehrspläne erarbeitet werden, umfassen

- ▶ Landkreis Mainz-Bingen mit den Städten Ingelheim und Bingen
- ▶ Landkreis Bad Kreuznach mit der Stadt Bad Kreuznach
- ▶ Landkreis Birkenfeld mit der Stadt Idar-Oberstein

Die Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne wird hier nicht durchgeführt für

- ▶ Stadt Mainz (Fortschreibung 2006 beschlossen)
- ▶ Stadt Wiesbaden (Beschluss Fortschreibung für 2008 geplant)
- ▶ Stadt Worms (Fortschreibung 2004 beschlossen)
- ▶ Landkreis Alzey-Worms (Fortschreibung 2005 beschlossen)
 - ▶ nördlicher Teil Verbundgebiet RNN
- ▶ Verbundgebiet VRN, Überlappungsbereich
 - ▶ südlicher Teil des Landkreises Alzey-Worms
 - ▶ nordöstlicher Teil des Donnersbergkreises

1.2.2 Abgrenzung der Verkehre nach Aufgabenträgerschaft

Aufgrund der im Nahverkehrsgesetz beschriebenen Aufteilung der Aufgabenträgerschaft zwischen den lokalen Aufgabenträgern und dem ZSPNV-Süd, ergibt sich folgende Abgrenzung der Verkehre:

Linien	Aufgabenträgerschaft	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan
Schienerverkehre (Nahverkehr) (RE, RB)	Zweckverband ZSPNV-Süd	Übergeordnete Planungen, Vorgaben werden in den lokalen NVP übernommen
RegioLinien (Linien 230, 240, 260, 320, 330, 640, 650, 660)	Die Einrichtung von RegioLinien erfolgt im Einvernehmen zwischen ZSPNV-Süd und den lokalen Aufgabenträgern.	RegioLinien werden in die Analyse einbezogen. Gegebenenfalls sind hier Abstimmungen mit dem SPNV Nord nötig.
Übriger Busverkehr (Stadtverkehre, Binnenverkehre der Kreise, kreisübergreifende Busverkehre)	Ortsbusverkehre liegen in der Verantwortung der jeweiligen bestellenden Gemeinde. Die Anforderungen aus dem Anforderungsprofil an dem ÖPNV gelten jedoch auch dort.	Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger sind zuständig

Tabelle 1: Aufgabenträgerschaft für die Verkehre

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Nahverkehrsgesetz Rheinland Pfalz

Nach dem Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) Rheinland-Pfalz vom 17. November 1995 ist „in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ sicherzustellen. Für dünn besiedelte Räume ist eine Grundversorgung zu gewährleisten (§ 2,1). In verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen alternative Bedienungsformen genutzt werden. (§ 3,5).

Den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den ÖPNV insbesondere auf der Straße obliegt die Planung, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV nach den Zielvorgaben des Gesetzes. (§ 4, § 5). Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind die beiden Zweckverbände des Schienenpersonennahverkehrs Nord und Süd. Die Zweckverbände können im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern auch die Gestaltung regionaler Busverkehre übernehmen, „soweit diese Verkehre eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen“. (§ 6)

Die Verkehrsunternehmer sollen die Aufgabenträger bei der Planung und Gestaltung des ÖPNV unterstützen (§ 7).

§ 8 NVG besagt: „Jeder Aufgabenträger (...) soll einen Nahverkehrsplan aufstellen. Bei Verkehrsverbänden und sonstigen Verkehrskooperationen zwischen mehreren Aufgabenträgern soll ein gemeinsamer Nahverkehrsplan aufgestellt werden. Im Nahverkehrsplan sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden.(...)“. Im Absatz (3) wird die Zusammenwirken der Beteiligten beschrieben: „Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den zuständigen regionalen Planungsgemeinschaften aufzustellen“. alle übrigen Gebietskörperschaften, Behörden und sonstige zu Beteiligende sollen beratend mitwirken.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Strukturdatenentwicklung

2.1.1 Einwohnerzahlen und Einwohnerentwicklung

Zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurden Einwohnerdaten aus dem Jahr 2005¹ sowie Prognosezahlen² des Statistischen Landesamtes Rheinland Pfalz aus dem Jahre 2005 verwendet. Die aktuellen Einwohnerzahlen sind auf Ortsgemeindeebene erhältlich und bilden damit eine gute Datengrundlage. Die Prognosezahlen liegen auf Verbandsgemeindeebene vor.

Einwohner:

In den Abbildungen A-1bis A-3 sind die aktuellen Einwohnerzahlen dargestellt. Es zeigt sich folgendes Bild:

Landkreis Mainz-Bingen (201.000 Einwohner): Der Kreis weist die meisten Orte mit Einwohnerzahlen über 1000 Einwohnern auf. Nur wenige Orte haben sehr geringe Einwohnerzahlen, vor allem im nördlichen Teil (nördlich des Binger Waldes bis Bacharach). Der übrige Landkreis ist geprägt von seiner Funktion als Verdichtungsbereich im Umkreis von Mainz, bedingt auch durch die räumliche Nähe und Erreichbarkeit der anderen großen Städte Wiesbaden, Frankfurt am Main und der wichtigen Arbeitsplatzkonzentration in Rüsselsheim. Die größten Städte sind Bingen und Ingelheim mit über 20.000 Einwohnern, die übrigen größeren Städte und Gemeinden mit über 5.000 Einwohnern liegen vorwiegend am Rhein (Oppenheim, Nierstein, Nackenheim, Bodenheim, Budenheim, Heidesheim, Gau-Algesheim) mit Ausnahme von Nieder-Olm, der drittgrößten Gemeinde im Kreis.

Landkreis Bad Kreuznach (158.000 Einwohner): Die größte Stadt im Kreis ist Bad Kreuznach mit über 40.000 Einwohnern. Die übrigen größeren Städte und Gemeinden konzentrieren sich entlang eines Korridors entlang der Nahe. Nur Bad Sobernheim und Kirn weisen über 5.000 Einwohner auf. Schwach besiedelte Zonen mit kleinen Gemeinden (vorwiegend unter 500 Einwohner finden sich im nördlichen Bereich der Verbandsgemeinden Rüdesheim und Bad Sobernheim sowie im Bereich der Verbandsgemeinde Meisenheim und Kirn-Land.

Landkreis Birkenfeld (87.000 Einwohner): Größte Stadt ist mit über 30.000 Einwohnern Idar-Oberstein. Die Kreisstadt Birkenfeld folgt mit knapp 7.000 Einwohnern.

¹ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems; Statistische Berichte; Bevölkerung der Gemeinden am 31.12. 2005; November 2006

² Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems 2005: Landkreisauswertungen Bevölkerung 2000 bis 2015 nach Altersgruppen – Ergebnisse der Verbandsgemeindeberechnung – Mittlere Variante VG; 2005 (Homepage des Statistischen Landesamtes – Analysen und Prognosen; www.statistik.rlp.de)

Die beiden Zentren Rhaunen und Hoppstädten-Weiersbach mit über 2.000 Einwohnern sind die einzigen weiteren größeren Orte. Der größte Teil des Landkreises ist geprägt von kleinen Orten bis wenig über 1.000 Einwohnern, davon viele unter 500 Einwohner.

Landkreis Alzey-Worms und Übergangsbereich (Abbildung A-4): Der Kreis Alzey-Worms weist einige größere Zentren auf (Alzey, Saulheim, Wörrstadt). Daneben ist die Stadt Worms ein wichtiges Zentrum für den Übergangsbereich. Der Teil des Übergangsbereichsbereiches Alzey/Worms im Donnersbergkreis mit der Stadt Kirchheimbolanden ist von kleinen Orten geprägt.

Einwohnerdichte:

Die Einwohnerdichte (Abbildung A-5 im Anhang) zeigt noch deutlicher die unterschiedliche Struktur der Landkreise. Dichten von über 500 EW/qkm treten vor allem in an Mainz angrenzenden Gemeinden, in Bad Kreuznach, Bingen, Kirn, Birkenfeld und Worms auf. Die niedrigere Einwohnerdichte mit 300-500 EW/qkm in Ingelheim und Idar-Oberstein ist in dem jeweils großen, teilweise schwach besiedelten Gemeindegebiet begründet, das weit mehr als die Kernstadt umfasst.

Deutlich zeigt sich eine Grenze, die etwa auf einer Linie Stromberg - Bad Sobernheim – Meisenheim liegt, die den dichter besiedelten östlichen Teil des RNN vom strukturschwächeren westlichen Teil abgrenzt..

Einwohnerentwicklung 2001 - 2008:

Landkreis	Einwohner 2001	Einwohner 2008	Differenz	Differenz %
LK Mainz-Bingen	196.072	202.251	6.179	+3,2%
LK Bad Kreuznach	157.843	158.494	651	+0,4%
LK Birkenfeld	90.201	87.373	-2.828	-3,1%
Summe	444.116	448.118	4.002	0,9%

Tabelle 2: Einwohnerentwicklung 2001 – 2008 Kreisebene

Im Zeitraum zwischen 2001 und 2008 ist im RNN ein leichter Einwohnerzuwachs von 0,9% zu verzeichnen, der aber ebenso wie die Einwohnerdichte im östlichen und westlichen Teil des RNN unterschiedlich verläuft. Im Landkreis Mainz-Bingen gab es deutliche Zuwächse von ca. 3,2 %, im schwächer besiedelten Landkreis Birkenfeld ging die Einwohnerzahl um über 3,1 % zurück. Im Landkreis Bad Kreuznach stagnierte die Einwohnerentwicklung nahezu.

Die in Abbildung A-6 im Anhang dargestellten Einwohnerentwicklungen beziehen sich auf die Verbandsgemeinden und größeren Städte. Im Landkreis Mainz-Bingen sowie im östlichen Teil des Landkreises Bad Kreuznach wuchs die Bevölkerung noch an, Rückgänge weisen nur die Stadt Ingelheim und Langenlonsheim auf. Besonders hoch sind die Zuwächse in den Umlandgemeinden von Mainz (Budenheim, Heidesheim, Nieder-Olm, Sprendlingen-Gensingen, Bodenheim und Nierstein-Oppenheim).

Im westlichen Teil des RNN sind überall Einwohnerrückgänge zu verzeichnen, die im Landkreis Birkenfeld mit bis ca. 2% bis 5% in den Verbandsgemeinden und in der Stadt Idar-Oberstein am höchsten sind.

Einwohnerprognose 2005-2015

Landkreis	Einwohner ³ 2005	Einwohner 2015	Differenz	Differenz %
LK Mainz-Bingen	195.961	194.772	-1.189	-0,61%
LK Bad Kreuznach	157.255	153.930	-3.325	-2,16%
LK Birkenfeld	88.492	83.985	-4.507	-5,37%
Summe	441.708	432.687	-9.021	-2,04%

Tabelle 3: Einwohnerentwicklung 2005 – 2015 Kreisebene

In der Prognose des Statistischen Landesamtes bis 2015 setzt sich der Trend fort. Prognosen des Statistischen Landesamtes bis zum Jahr 2020 weisen für den Landkreis Mainz-Bingen wieder leichte Zuwächse auf, die Rückgänge im Landkreis Bad Kreuznach werden etwas weniger stark eingeschätzt. Die Rückgänge im Landkreis Birkenfeld werden sich jedoch noch weiter verstärken.

Abbildung A-7 verdeutlicht die Entwicklung auf der Verbandsgemeindenebene.

In den zehn Prognosejahren 2005-2015 verliert vor allem der Landkreis Birkenfeld in allen Gebietskörperschaften etwa 5 bis 6 % der Einwohner. Lediglich in Baumholder sind die Verluste mit knapp 3 % etwas niedriger. Mit Ausnahme der Verbandsgemeinde Bad Kreuznach sind auch im Landkreis Bad Kreuznach überall Rückgänge zu verzeichnen. Die meisten der in den vergangenen Jahren angewachsenen Gemeinden im Landkreis Mainz-Bingen nehmen auch weiter an Einwohnerzahl zu, jedoch weniger stark. Eine Ausnahmen bildet Bodenheim mit deutlichen Rückgängen. In den Städten Bingen und Ingelheim ist ebenfalls mit Rückgängen von 2% bis 3,5% zu rechnen.

Im wenig dicht besiedelten westlichen Bereich des RNN, ist eine Erschließung mit dem Öffentlichen Nahverkehr über den Schülerverkehr hinaus flächendeckend und zu allen Verkehrszeiten heute schon nicht möglich. Für den Nahverkehrsplan bedeutet die zu erwartende zukünftige Entwicklung, dass sich diese Situation verstärkt und in weiten Teilen des Raumes die Grundversorgung mit Linienverkehr nicht gewährleistet werden kann.

Um die Entwicklung des ÖPNV abzuschätzen, ist deshalb die Entwicklung der Schülerzahlen von großer Bedeutung.

³ Prognosewert 2005 des Statistischen Landesamtes aus der Veröffentlichung aus dem Jahr 2005, weicht von der realen Einwohnerzahl 2005 ab, dient hier zur Darstellung des Trends. Reale Einwohnerzahlen 31.12.2005: Bad Kreuznach 158.319, Birkenfeld 87.783, Mainz-Bingen 200.486

2.1.2 Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte

Landkreis Mainz-Bingen

Die Zahlen zur erwarteten Schülerentwicklung stammen aus dem Schulentwicklungsplan des Landkreises Mainz-Bingen 2007. Entsprechend der Bevölkerungsentwicklung wird hier zunächst noch ein geringer Zuwachs in der Sekundarstufe erwartet, der erst ab etwa 2012 in allmähliche Rückgänge umschlägt. Insgesamt ist bis zum Schuljahr 2012/13 gegenüber heute mit ca. 2 % mehr Schülern zu rechnen. Im Grundschulbereich (Primarstufe) sind bis zum Jahr 2012/13 Rückgänge um ca. 11 % zu erwarten. Die Beförderung von Grundschulern ist hinsichtlich des Buslinienverkehr von geringer Bedeutung.

Veränderungen der Schullandschaft in den kommenden Jahren wird sicherlich im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplan Veränderungen in der Schülerbeförderung erfordern.

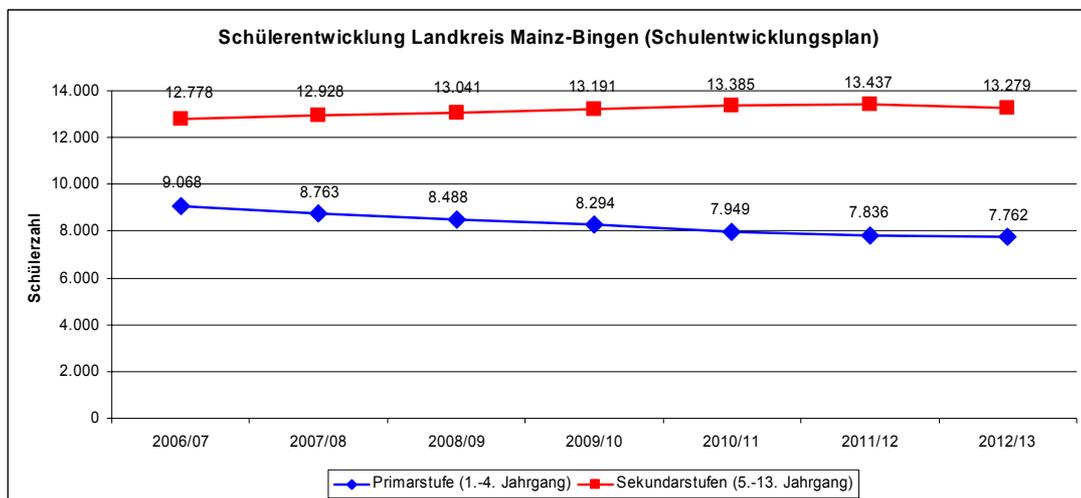


Abbildung 3: Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2012/13 – Landkreis Mainz-Bingen

Landkreis Bad Kreuznach

Für die Schülerprognose im Landkreis Bad Kreuznach wird auf Prognosezahlen des Statistischen Landesamtes zurückgegriffen.⁴

Für alle Schulstufen wird ein erheblicher Rückgang bis zum Schuljahr 2012/13 prognostiziert. In der Primarstufe sind dies knapp 14%, in der Sekundarstufe noch 7 %. Über alle Schüler ergibt sich ein Rückgang von 9 %.

Die Prognose des statistischen Landesamtes weicht allerdings von den tatsächlich erzielten Schülerzahlen ab, so dass der Rückgang der Schülerzahlen durch die statistische Prognose nur näherungsweise beschrieben wird. Fakt ist jedoch, dass durch die demographische Struktur die Schülerzahlen erheblich zurückgehen und durch

⁴ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems: Vorausberechnung der Schülerzahlen; Schülerinnen und Schüler an allgemein bildenden Schulen am Schuljahresanfang 2002 bis 2017 nach Schularten und Verwaltungsbezirken

eine Änderung der Schullandschaft die traditionellen Schülerströme einem starken Wandel unterliegen. Beide Tendenzen erschweren Planungsprozesse in der Schülerbeförderung.

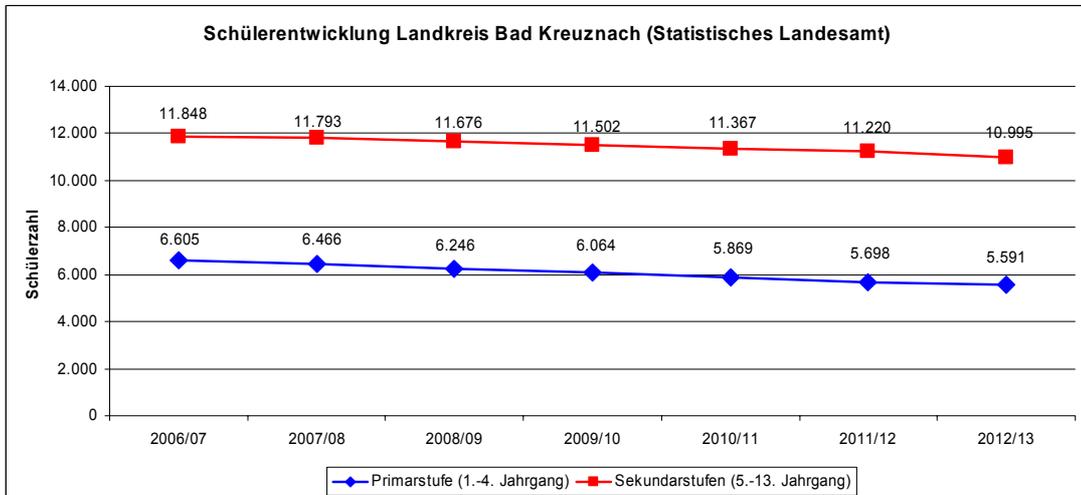


Abbildung 4: Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2012/13 – Landkreis Bad Kreuznach

Landkreis Birkenfeld

Auch für die Schülerprognose im Landkreis Birkenfeld werden die Prognosezahlen des Statistischen Landesamtes benutzt.

Auch hier werden durchgängig Rückgänge von insgesamt 10 % prognostiziert. Auf die Primarstufe entfallen dabei 11%, auf die Sekundarstufe noch 9 %.

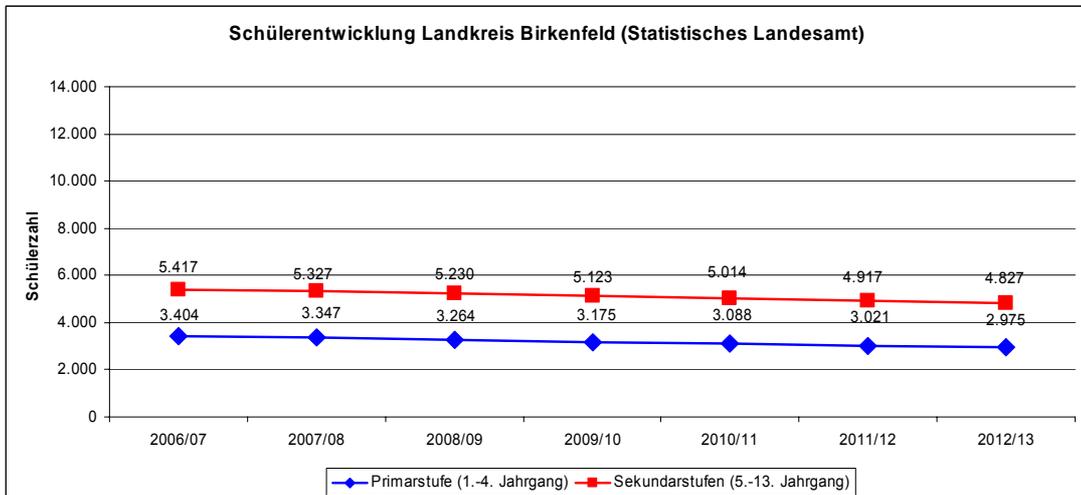


Abbildung 5: Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2012/13 – Landkreis Birkenfeld

Schulstandorte und Schülerwege

Die Schulstandorte, unterschieden nach Schularten, sind in den Abbildungen A-8 und A-9 dargestellt. Grundschulen sind überall vorhanden mit Ausnahme der sehr schwach besiedelten Räume. Hier ist eine umfangreichere Schülerbeförderung auch für Grundschüler notwendig. Alle übrigen Schularten sind nur in den größeren Städten / Gemeinden vorhanden und bedingen teilweise weite Zugangswege für die Schüler.

Die Wege der Schüler sind in den Abbildungen im Anhang dargestellt (Abbildung A-10). Der Abbildung liegen Schülerdaten mit Wohn- und Schulort des Statistischen Landesamtes für das Schuljahr 2006 zu Grunde.

Es zeigt sich, dass eine Vielzahl von Verbindungen mit unter 50 Schülern am Tag bestehen und dass teilweise weite Wege in Kauf genommen werden. Die stärksten Ströme führen in die Schulen nach Mainz, gefolgt von den anderen wichtigen Schulstandorten Bad Kreuznach, Bingen, Idar-Oberstein und Alzey.

2.1.3 Berufspendler

Für die Auswertungen der Berufspendler liegen Daten der BfA aus dem Jahr 2004 vor. Diese stellen die zur Aufstellungszeit des Nahverkehrsplans aktuellsten verfügbaren Daten dar. Darin sind die Anzahlen aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort und Arbeitsort verzeichnet. Daraus lassen sich Nachfrageströme ableiten sowie eine Einordnung der Teilorte in Orte mit mehr Auspendlern (bei vorwiegender Wohnfunktion) und Orte mit hohen Arbeitsplatzzahlen, in die viele Berufstätige einpendeln (Abbildung A-11).

Orte mit hohen Einpendlerzahlen sind Bad Kreuznach, Idar-Oberstein, Ingelheim und Bingen. Mehr Ein- als Auspendler weisen außerdem die Gemeinden Birkenfeld, Baumholder, Kirn, Bad Sobernheim, Meisenheim, Langenlonsheim und Gensingen auf. In allen übrigen Orten überwiegen die Auspendler.

Die Pendlerströme sind der Abbildung A-12 zu entnehmen. Zudem sind in Abbildung 6 bis Abbildung 8 Auswertungen dargestellt, in denen aus den Landkreisen alle Pendlerströme über 100 Pendler pro Gemeinde nach Mainz und Wiesbaden dargestellt sind.

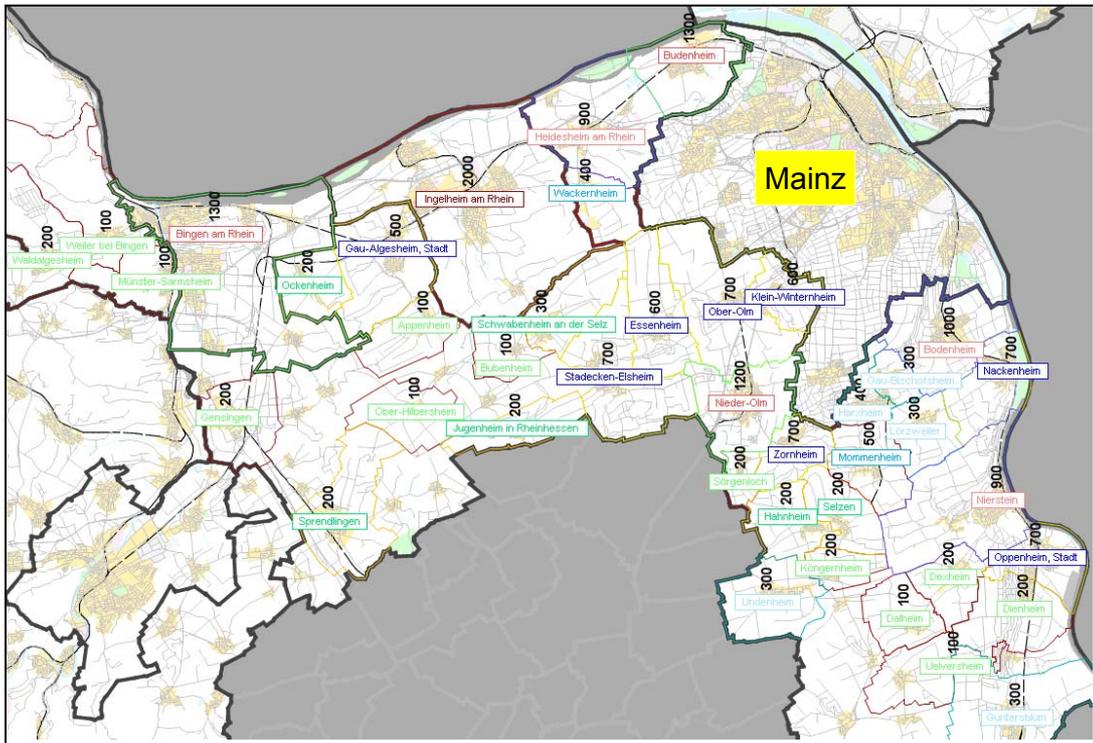


Abbildung 6: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus dem Landkreis Mainz-Bingen nach Mainz (Ströme >100)

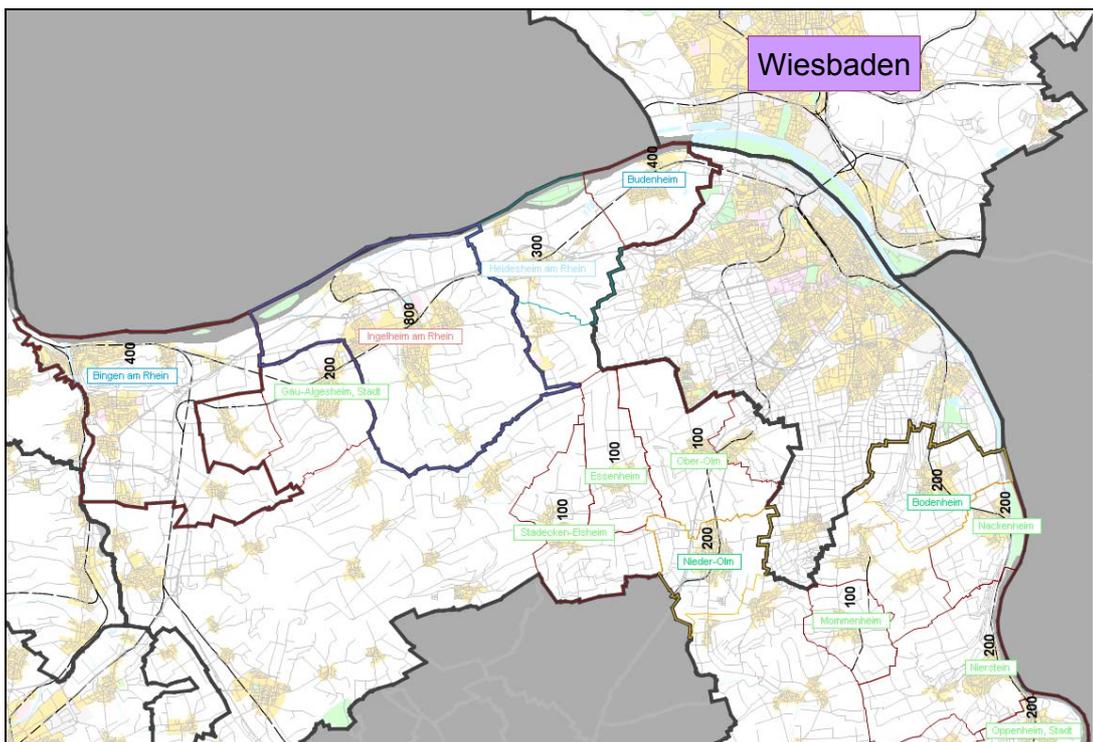


Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus dem Landkreis Mainz-Bingen nach Wiesbaden (Ströme >100)

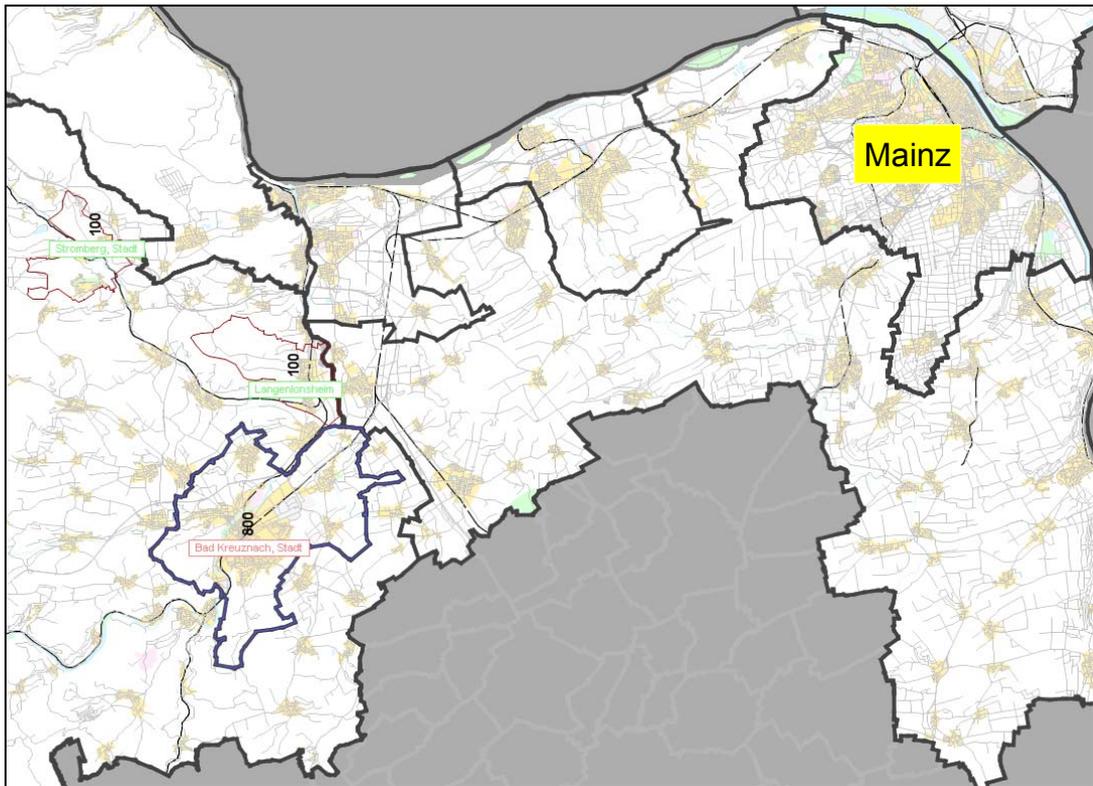


Abbildung 8: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus dem Landkreis Bad Kreuznach nach Mainz (Ströme >100)

Weitere Pendlerströme nach Mainz und Wiesbaden:

- ▶ Pendler aus dem Landkreis Bad Kreuznach nach Wiesbaden (Ströme >100) bestehen nur aus Bad Kreuznach mit 300 Pendlern.
- ▶ Die Pendlerströme aus dem Landkreis Birkenfeld sind alle geringer. Außer von Idar-Oberstein nach Mainz (80 Pendler) und von Idar-Oberstein nach Wiesbaden (40 Pendler) liegen alle Ströme unter 20.

Abbildung 9 und Abbildung 10 zeigt die Pendler Ströme in die rechtsrheinischen Gebiete Rüsselsheim und Frankfurt am Main.

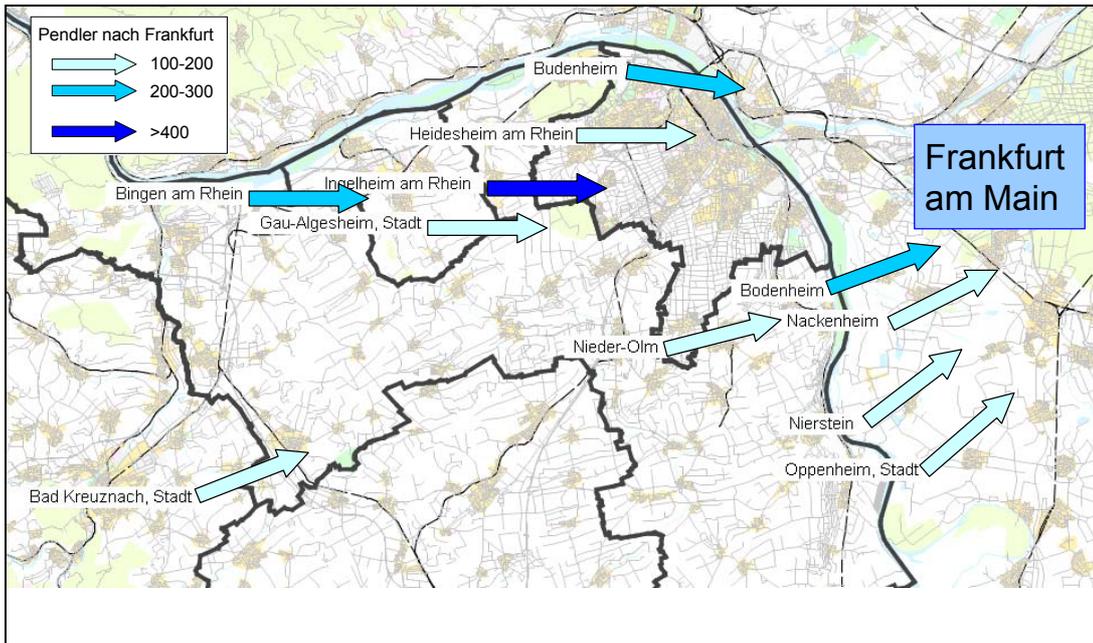


Abbildung 9: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus den Landkreisen nach Frankfurt

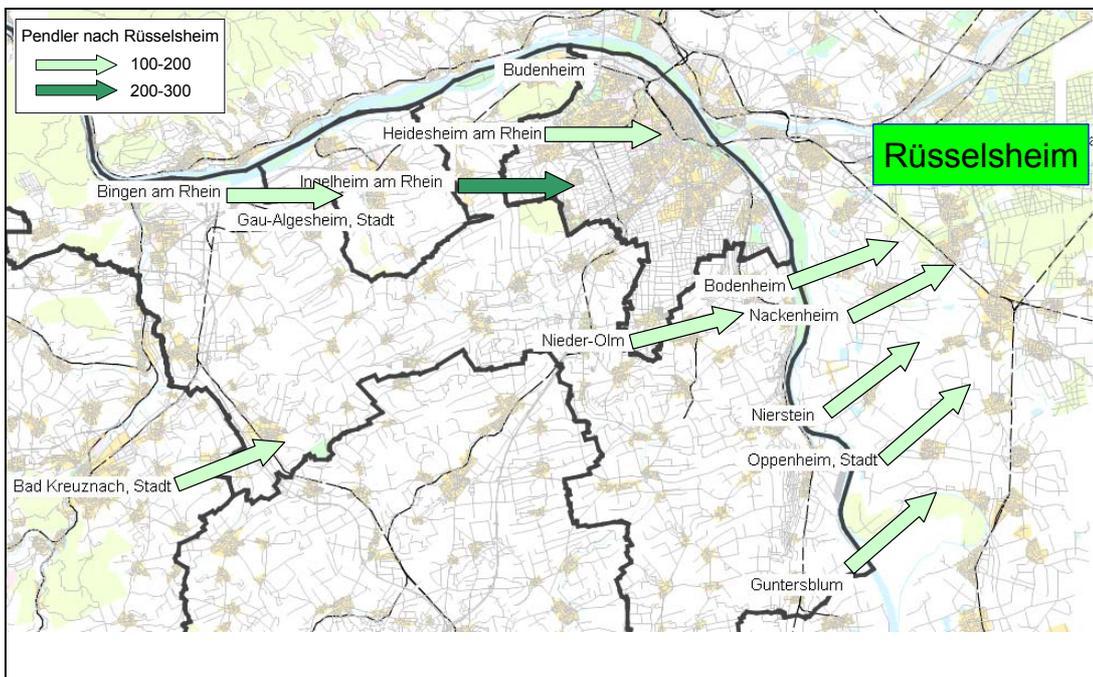


Abbildung 10: Sozialversicherungspflichtige Pendler aus den Landkreisen nach Rüsselsheim

Die Pendlerzahlen dienen im Nahverkehr auch einer Abschätzung der Gesamtnachfrage auf den einzelnen Relationen (siehe Kapitel 2.2.2).

2.2 Raumordnung und Verkehrsplanung

2.2.1 Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung dient als eine Grundlage für die Einstufung von Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Orten. Die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungszentren ist eine wichtige Aufgabe des ÖPNV. Daher wird die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge hier beschrieben. Grundlage ist der Raumordnungsplan 2004 ⁵

Das einzige Oberzentrum (Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs) im Raum ist Mainz, weitere wichtige Oberzentren in der Umgebung sind Wiesbaden, Frankfurt am Main und Saarbrücken. Die Einteilung der Städte und Gemeinden in Mittelzentren (Deckung des gehobenen Bedarfs) und Grundzentren (Versorgung im Nahbereich, täglicher Bedarf) ist dort wie folgt definiert (Tabelle 4 und Tabelle 5)

Mittelzentren im Grundnetz	Mittelzentren im Ergänzungsnetz
Mainz (OZ)	Oppenheim/Nierstein
	Nieder-Olm
Alzey	
Bad Kreuznach	
Bingen am Rhein	
Idar-Oberstein	Baumholder
Birkenfeld	
Ingelheim am Rhein	
Kirn	Meisenheim/Bad Sobernheim
Worms	

Tabelle 4: Mittelzentren

⁵ Regionaler Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe; Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, 2004

Grundzentren	Grundzentren im Ergänzungsnetz	Den Grundzentren zugeordnete Nahbereiche
Mittelbereich Alzey		
Flonheim		Bornheim, Erbes-Büdesheim, Lonsheim, Nack, Nieder-Wiesen.
Gau-Odernheim		Bechtolsheim, Biebelnheim, Framersheim, zum Nahbereich Alzey: Albig, Bechenheim, Bermersheim von der Höhe, Dintesheim, Eppelsheim, Esselborn, Flornborn, Freimersheim, Gau-Heppenheim, Kettenheim, Mauchenheim, Ober-Flörsheim, Offenheim, Wahlheim.
Wörrstadt		VG Wörrstadt
Mittelbereich Bad Kreuznach		
Bad Kreuznach Stadt		
Bad Kreuznach VG		Bad Kreuznach VG
Bad Münster am Stein-Ebernburg		VG Bad Münster am Stein-Ebernburg
Langenlonsheim		VG Langenlonsheim
Rüdesheim	Waldböckelheim	VG Rüdesheim (alle Gemeinden mit Ausnahme der unten genannten) Allenfeld, Bockenau, Boos, Burgsponheim, Gebroth, Oberstreit, Schloßböckelheim, Sponheim, Winterbach
Stromberg		VG Stromberg
Wöllstein		VG Wöllstein
Mittelbereich Kirn / Meisenheim / Bad Sobernheim		
Kirn, Stadt		
VG Kirn-Land		VG Kirn-Land
VG Meisenheim		VG Meisenheim
VG Sobernheim		VG Sobernheim
Mittelbereich Bingen		
Bacharach		VG Rhein-Nahe mit Ausnahme der Gemeinden Münster-Sarmsheim, Waldalgesheim und Weiler bei Bingen (zum Nahbereich Bingen am Rhein)
Sprendlingen		VG Spredlingen-Gensingen
Mittelbereich Idar-Oberstein/Birkenfeld		
Herrstein		VG Herrstein
Rhaunen		VG Rhaunen
Mittelbereich Ingelheim		
Gau-Algesheim		VG Gau-Algesheim
Mittelbereich Mainz		
Budenheim		Selbstversorgerort
Bodenheim	Nackenheim	VG Bodenheim
Guntersblum		VG Guntersblum
Heidesheim am Rhein		VG Heidesheim am Rhein
Mittelbereich Worms		
Osthofen		Selbstversorgerort

Grundzentren	Grundzentren im Ergänzungsnetz	Den Grundzentren zugeordnete Nahbereiche
Eich		VG Eich
Monsheim		VG Monsheim
Westhofen		VG Westhofen

Tabelle 5: Zentrale Orte: Grundzentren in den Mittelbereichen (Raumordnungsplan)

2.2.2 Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen

Die Aufgabenträger haben das Ziel, für alle Städte und Gemeinden ein an der Raumstruktur orientiertes ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zu sichern. Eine Angebotsgestaltung, die im ganzen Verbundraum eine identische Bedienungsqualität vorsieht, ist unrealistisch. Das ÖPNV-Angebot muss entsprechend der Siedlungsstruktur geplant werden. Um die einzelnen Quell-Ziel-Relationen im Raum entsprechend einteilen und bewerten zu können, ist eine Untergliederung und Charakterisierung des Raumes notwendig. Die im unten folgenden Anforderungsprofil beschriebenen Untersuchungsmerkmale beziehen sich teilweise auf die Betrachtung von Quell-Ziel-Relationen, wie beispielsweise die Untersuchung der Schnelligkeit oder der Fahrtenhäufigkeiten. Hierfür wird die Kategorisierung der Relationen entsprechend ihrer Bedeutung im zentralörtlichen Gefüge und der Gesamtverkehrsnachfrage vorgenommen. Die alleinige Zuordnung entsprechend der zentralörtlichen Einteilung ist nicht ausreichend, da hier kreisüberschreitende Beziehungen nicht berücksichtigt werden. Zudem sind Orte häufig nicht zu dem ihnen zugeordneten Grundzentrum sondern zum näher gelegenen nächsten Grund- oder Mittelzentrum hin orientiert.

Um eine objektive Sicht zu gewährleisten, werden die Raumkategorien zunächst unabhängig vom bestehenden ÖPNV-Angebot festgelegt. Unterschieden wird zwischen Achsen unterschiedlicher Bedeutung, Verbindungen und Verflechtungen.

Es wird folgende Einteilung angesetzt:

► **Achse:**

Relationen hoher Gesamtverkehrsnachfrage, insbesondere zwischen Mittelzentren und sonstigen Orten mit hohem ÖPNV-Potenzial

► **Verbindung:**

Anschluss der übrigen zentralen Orte und größeren Ortsteile an das ÖPNV-Netz und Verbindung mit den höherrangigen Zentren und untereinander

► **Verflechtung:**

Relationen zwischen allen sonstigen Ortsteilen, wo eine Bedienung mit vertretbarem Aufwand sinnvoll ist

Die so festgelegte Einteilung ist im Anhang in Abbildung A-13 dargestellt. Die Relationen wurden zunächst hinsichtlich der Zentralität ihrer Quell- und Zielorte festgelegt. Für Orte, deren Ausrichtung der Quellverkehre so nicht klar zuzuordnen ist, wurde die Einteilung anhand der Gesamtverkehrsnachfrage bestimmt.

Die Einteilung erfolgt auf der Ebene der Verkehrszellen, wobei weitestgehend jeder Ort einen Bezirk darstellt. Größere Städte sind in mehrere Bezirke unterteilt.

Raum	Anzahl Verkehrszellen
Landkreis Mainz-Bingen	80
Landkreis Bad Kreuznach	125
Landkreis Birkenfeld	109
Landkreis Alzey-Worms / weiterer Übergangsbereich / Nachbarkreise und -Städte	118
Summe	432

Tabelle 6: Anzahl der Verkehrszellen im Untersuchungsraum

Somit ergeben sich 432 Verkehrszellen innerhalb des erweiterten Untersuchungsraums.

Die Informationen und Kenngrößen zu den Bezirken sowie die Auswertungen aller damit abbildbaren Quell-Ziel-Relationen (von jeder Zelle zu jeder anderen - ca. 190.000 Relationen) wurden im Netzmodell sowie in einem Datenbanksystem verwaltet.

Näher untersucht wurden dann die mit einer Relationskategorie versehenen Quell-Ziel-Relationen.

2.3 Verkehrsnachfrage

2.3.1 Gesamtverkehrsnachfrage

Die Gesamtverkehrsnachfrage stellt das Potenzial für den ÖPNV dar.

Zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans standen für den Untersuchungsraum keine aktuellen Nachfragedaten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Form von Quell-Ziel-Matrizen zur Verfügung, z.B. als Verkehrsmodell. Als Basis zur Abschätzung des Nachfragepotenzials für ausgewählte Relationen standen folgende Datenquellen zur Verfügung:

Berufspendlerzahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort und Arbeitsort (2004)

Schülerzahlen mit Wohnort und Schulort (2006/07)

Strukturdaten und Zentrenkonzept zur Abschätzung der Verkehrsströme im Versorgungs- und Freizeitverkehr

Verkehrsmodell Stadt Mainz (und Umland) aus dem Jahr 1999

2.3.2 Nachfrage im Öffentlichen Personennahverkehr

Nachfragedaten für den ÖPNV lagen aus dem Jahr 2003 aus der Verbunderhebung des RNN vor.

Die Fahrgastströme eines mittleren Werktages (Schultag) auf den Quell-Ziel-Relationen im Untersuchungsraum sind der Abbildung A-14 im Anhang zu entnehmen. Starke Ströme sind vor allem entlang der Schienenstrecken im Landkreis Mainz-Bingen und zwischen Bad Kreuznach und Mainz zu verzeichnen sowie nach außerhalb nach Wiesbaden und in Richtung Frankfurt am Main. Außerdem sind die innerstädtischen Verkehre stark nachgefragt in Bad Kreuznach, Idar-Oberstein und Bingen. Etwas geringer sind die Ströme entlang der Schienenstrecke Idar-Oberstein - Bad-Kreuznach.

Die Belastungen der einzelnen ÖPNV-Strecken am mittleren Werktag sind in Abbildung A-15 dargestellt.

Zusammengefasst ergeben sich folgende Ströme

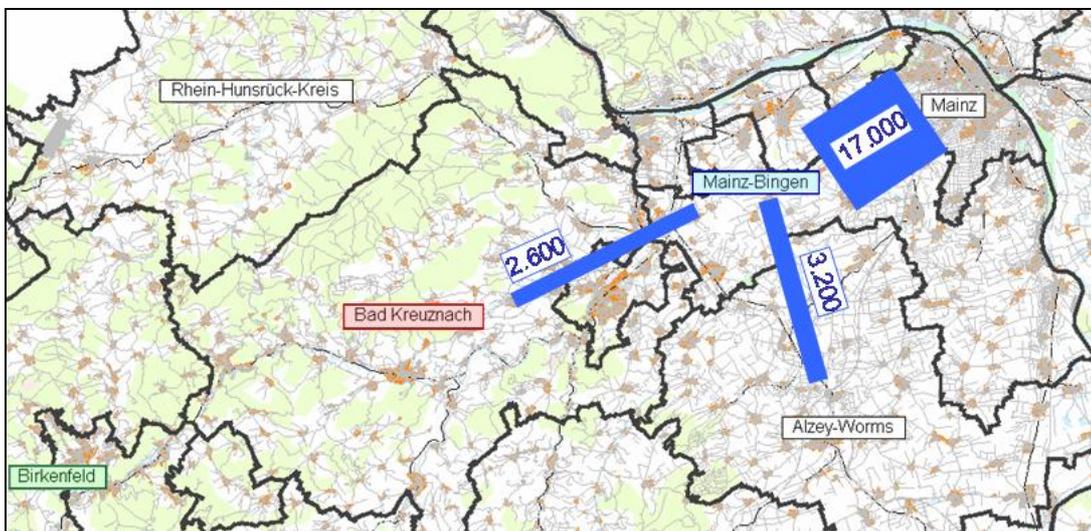


Abbildung 11: Landkreis Mainz-Bingen Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)

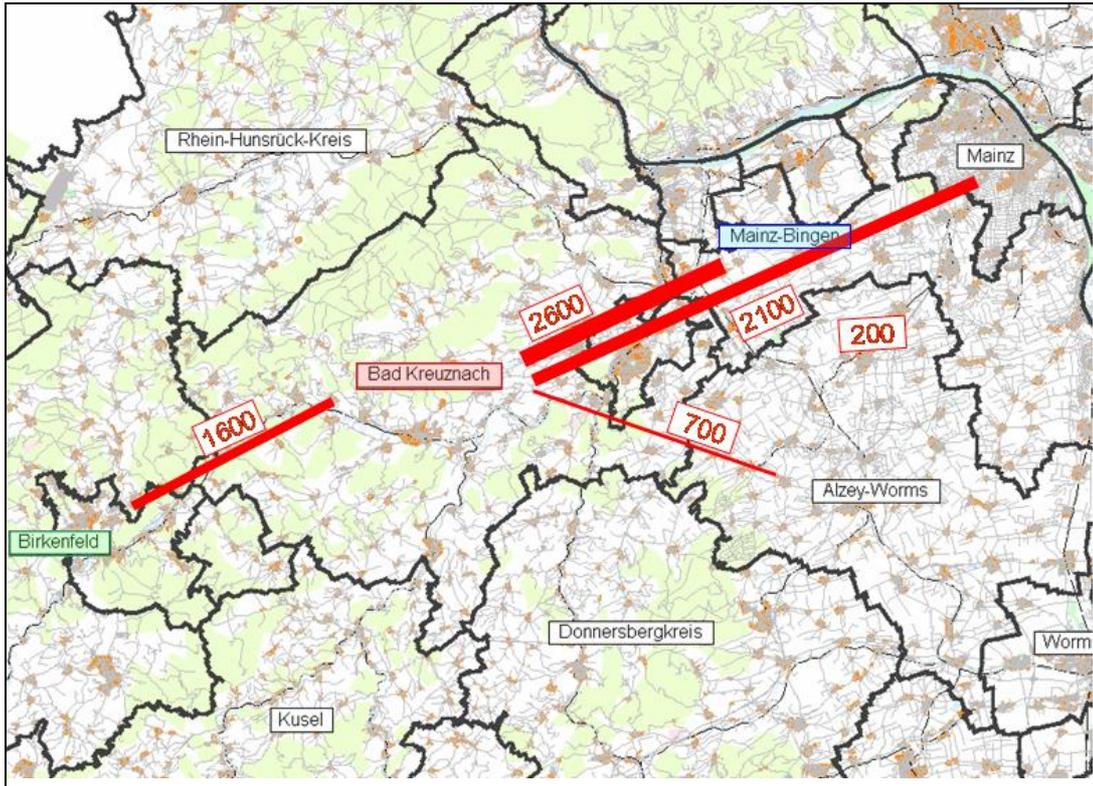


Abbildung 12: Landkreis Bad Kreuznach: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)

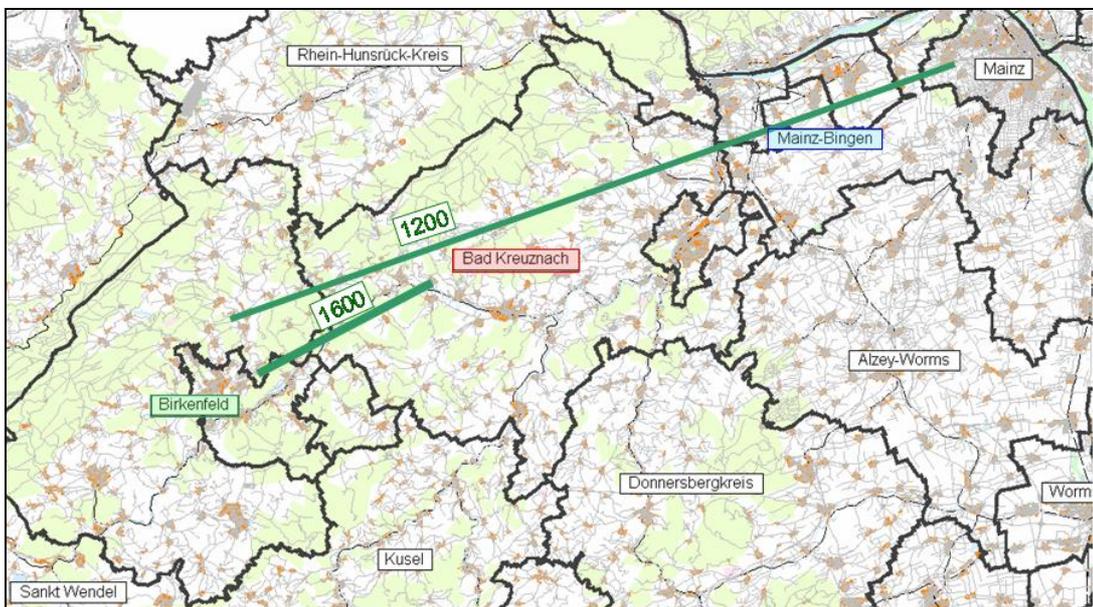


Abbildung 13: Landkreis Birkenfeld: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)

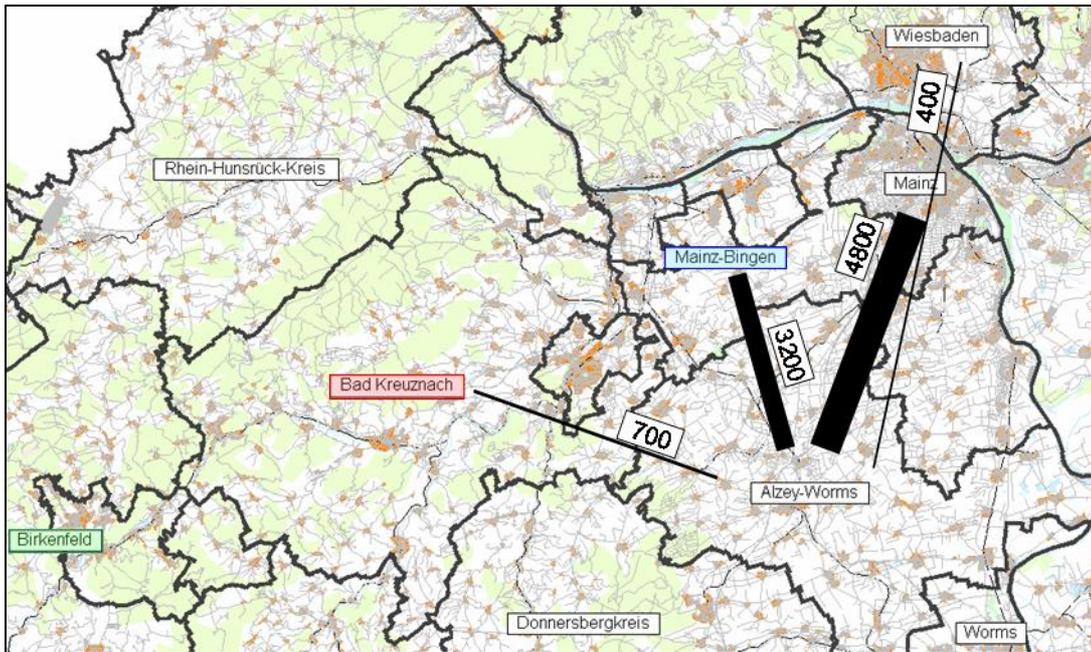


Abbildung 14: Landkreis Alzey-Worms: Fahrgastzahlen am Schultag zwischen den Landkreisen und der Stadt Mainz (Ströme über 200 Fahrgäste / Tag, beide Richtungen)

2.3.3 Entwicklung der Nachfrage im Öffentlichen Personenverkehr

Die Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV ist abhängig von den folgenden Faktoren:

- ▶ Angebot im ÖPNV
- ▶ Strukturdatenentwicklung – Veränderungen bei Einwohnern und Schülerzahlen
- ▶ Punktuelle Veränderungen wie Neueinrichtung oder Ausweitung von Gewerbegebieten, Wohngebieten, Freizeiteinrichtungen

Die Veränderungen durch Neubaugebiete werden im Zuge der Schwachstellenanalyse berücksichtigt. Die Gebiete werden insbesondere der Erschließungsanalyse zu Grunde gelegt.

Übergreifende Veränderung der Verkehrsnachfrage lassen sich auf Basis der Strukturdatenprognose (Kapitel 2.1) feststellen:

Konsequenzen der Einwohnerprognose

Die vom statistischen Landesamt prognostizierten Einwohnerrückgänge vor allem im westlichen Untersuchungsraum lassen einen Rückgang der ÖPNV-Nutzung um ca. 2% bis 6% der heutigen Werte erwarten. Allerdings werden mögliche wanderungsbedingte Rückgänge vor allem die Bevölkerungsgruppen betreffen, die am wahrscheinlichsten eine hohe Pkw-Verfügbarkeit aufweisen (Berufstätige, Familien). Die auf den ÖPNV angewiesene Bevölkerungsgruppe dürfte demgegenüber weniger zurückgehen. Dies bedeutet, dass die Notwendigkeit, eine Grundversorgung sicherzustellen trotz zu erwartender Fahrgastrückgänge hohe Priorität behält.

Städte und Gemeinden, die in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich Einwohner gewinnen werden, liegen vorwiegend in heute bereits vergleichsweise gut bedienten Räumen, entlang von Bahnstrecken oder RegioLinien. Die Einwohnerzuwächse von bis zu 3 % werden daher keine Auswirkungen auf die Auslastung des ÖPNV-Angebots haben. Hier sind auch im Laufe des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans punktuelle Entwicklungen zu berücksichtigen, wie die Errichtung von Neubaugebieten, die erschlossen werden müssen.

Konsequenzen der Schülerprognose

Aufgrund des Schülerrückgangs ist für die beiden Landkreise Bad Kreuznach und Birkenfeld vor allem in den schwach besiedelten Räumen mit folgenden Konsequenzen zu rechnen:

- ▶ Rückgang der Schüler bedingt geringere Auslastung der Linienbusse und möglicherweise geringere Zuweisungen aus Ausgleichsmitteln nach §45a PBefG. Jedoch lassen sich möglicherweise nicht in gleichem Umfang Fahrleistungen einsparen, da weiterhin jeder Ort und jede Schule angefahren werden müssen, auch wenn die Schülerzahl in den Orten geringer ist.
- ▶ Möglicherweise realisierte Schulschließungen sowie die weitere Differenzierung von Schulsystem und Schulstandorten können zu längeren Beförderungswegen für Schülerverkehre führen.

In wie weit die Veränderungen in der Schulstruktur (entsprechend der neuen Leitlinien für die Schulentwicklung), die ab 2009 anlaufen sollen, den Schülerverkehr tangieren, ist noch nicht abzuschätzen. Die Schularten weiterführenden Schulen gliedern sich dann auf in die Schularten Gymnasium, Integrierte Gesamtschule (IGS) und die neue Realschule plus.

2.4 Verkehrsangebot

2.4.1 Angebot für den Individualverkehr

Motorisierter Individualverkehr:

Im Raumordnungsplan⁶ werden die Straßen für den motorisierten Individualverkehr wie folgt kategorisiert:

Straßen für den großräumigen Verkehr (Kategorie I)

- ▶ A 60 AD Nahetal - Mainz - Weisenauer Brücke
- ▶ A 61 (Koblenz) - Alzey - Worms (- Speyer)
- ▶ A 62 (Landstuhl - AS Freisen -) AS Birkenfeld (- Trier)
- ▶ A 63 Mainz - Alzey (- Kaiserslautern)

⁶ Regionaler Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe; Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, 2004

- ▶ A 643 Schiersteiner Brücke

Straßen für den überregionalen Verkehr (Kategorie II)

- ▶ B 9 Mainz - Worms (- Ludwigshafen/Rhein)
- ▶ B 41 AS Bad Kreuznach - Birkenfeld - A 62 (- Marnheim - A 63)
- ▶ B 420 Meisenheim - Wöllstein - Wörrstadt – Nierstein
- ▶ B 270 / L 160 / L 180 / L 190 „Hunsrückspange“ Fischbach - Herrstein - Rhaunen (- Hahn)

Straßen für den regionalen Verkehr (Kategorie III) sind:

- ▶ B 9 Bacharach - Bingen einschl. Anbindung an die A 61
- ▶ B 9 Bingen-Büdesheim - Bingen-Gaulsheim
- ▶ B 48 Bingen - Bad Kreuznach - Hochstätten
- ▶ B 269 (Morbach -) Birkenfeld (- Nohfelden)
- ▶ B 421 Simmertal - (Gemünden - Kirchberg)
- ▶ B 422 Idar-Oberstein - (Thalfang)
- ▶ B 428 Frei-Laubersheim - Bad Kreuznach
- ▶ L 167 Birkenfeld - (Nonnweiler)
- ▶ L 176 / L 169 / L 348 Idar-Oberstein - Baumholder - (Freisen) (A 62)
- ▶ L 176 Baumholder - (Kusel)
- ▶ L 232/ L 234 Meisenheim - Bad Sobernheim
- ▶ L 395 Offstein - Heppenheim - Horchheim - Worms-Stadtmitte
- ▶ L 406 / L 438 / L 440 Alzey - Alsheim - Gernsheimer Fahrt
- ▶ L 409 / K 5 Alzey - Wendelsheim - Wöllstein
- ▶ L 425 Mainz - Harxheim - Köngernheim - Westhofen
- ▶ L 428 / L 413 Ingelheim - Nieder-Olm - Bodenheim
- ▶ K 2 / K 6 Worms äußerer Ring zwischen B 47neu und B 9

Ergänzt wird das Netz durch flächenerschließende Straßen.

Im Landkreis Mainz-Bingen steht ein dichtes Netz an Bundesautobahnen zu Verfügung, die Landkreise Bad Kreuznach und Birkenfeld sind nur randlich mit Bundesautobahnen erschlossen.

Radverkehrsnetz

Laut Raumordnungsplan verbindet das großräumige Radwegenetz alle Landesteile und somit sämtliche Ober- und Mittelzentren sowie fast alle Grundzentren miteinander. Das regionale Radwegenetz dient dem zwischenörtlichen Verkehr und erfüllt zusätzlich Zubringerfunktionen zum großräumigen Radwegenetz.

Der Raumordnungsplan sieht vor, dass das regionale Radwegenetz an geeigneten Standorten mit dem ÖPNV (insb. dem SPNV) verknüpft werden und parallel zu bereits bestehenden Straßen und in Flusstälern vervollständigt und ausgebaut werden soll. Insbesondere im Umland des Oberzentrums Mainz soll die Einrichtung von Radwegen für den Freizeitverkehr sowie entlang der Hauptpendlerachsen vorgesehen werden.

2.4.2 Angebot im Öffentlichen Personenverkehr

Das derzeitige ÖPNV-Angebot im RNN gliedert sich in folgende Systeme:

Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

Auf Grundlage des Gesetzes zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs vom 27.12.1993 wurde die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder übertragen.

In Rheinland-Pfalz liegt die Aufgabenträgerschaft auf kommunaler Ebene. Die Kreise und kreisfreien Städte sind in Rheinland-Pfalz zur Wahrnehmung dieser Aufgabe durch das Gesetz in zwei Zweckverbänden organisiert. Maßgebend für das Gebiet des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes ist somit der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) mit Sitz in Kaiserslautern.

Der vorliegende Nahverkehrsplan kann aufgrund der unterschiedlichen Zuweisung der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV und SPNV keine verbindlichen Zielaussagen zum SPNV enthalten. Da sich aber das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV in den Nahverkehrsplänen im hierfür notwendigen Umfang behandelt.

Im Folgenden werden deswegen für die den RNN betreffenden Schienenstrecken die wesentlichen Funktionen und – auf Grundlage der von der Versammlung des ZSPNV Süd beschlossenen Angebotskonzeption („Rheinland-Pfalz-Takt 2015“) – die maßgeblichen weiteren Entwicklungsmöglichkeiten genannt.

a. KBS 471 (RE 2 Koblenz – Bingen (Rhein) – Mainz – Frankfurt und RB 32 Koblenz – Bingen (Rhein) – Mainz)

Auf dieser Schienenstrecke überlagern sich Güterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr, letzterer untergliedert in den (schnelleren) RegionalExpress und die Regionalbahn.

Zum Güter- und zum Fernverkehr können keine Aussagen getroffen werden, Angebot und weitere Entwicklung entziehen sich weitestgehend der Zuständigkeit des ZSPNV.

Das Angebot im RegionalExpress-Verkehr der Linie RE 2 besteht heute (Fahrplanjahr 2008) aus einem 2-Stunden-Takt an den Wochentagen Montag bis Freitag zwischen Koblenz und Frankfurt am Main, dieses wird in den Hauptverkehrszeiten ansatzweise zu einem 1-Stunden-Takt verdichtet. Am Wochenende verkehrt die Linie RE 2 heute nicht. Die Angebotskonzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sieht vor, dieses Angebot auf dem Streckenabschnitt Bingen (Rhein)-Mainz durch eine Überlagerung mit den Zügen zum Flughafen Frankfurt-Hahn (s. dort) zu einem ganztägigen 1-Stunden-Takt zu ergänzen.

Im Regionalbahn-Verkehr werden durch die Linie RB 32 derzeit alle Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Koblenz und Mainz an allen Tagen der Woche im 1-Stunden-Takt bedient. Zwischen Bingen und Mainz wird dieses Angebot an Werktagen Mo-Fr bis auf wenige zeitliche Lücken zu einem Halbstunden-Takt verdichtet. Mittelfristig wird die Schließung dieser Angebotslücken angestrebt.

Mit dem Ziel, weitere Nachfragepotenziale für den SPNV zu erschließen, ist der Neubau eines Knotenbahnhofs Mainz Schott in Planung. Aufgrund seiner Lage am Schnittpunkt der Schienenstrecken Bingen-Mainz, Alzey-Mainz und Wiesbaden-Mainz werden sich nach Inbetriebnahme dieses Haltepunktes wesentliche neue bzw. erheblich verbesserte Umsteigemöglichkeiten zwischen allen dort verkehrenden Regional- und S-Bahnen sowie einzelnen RegionalExpress-Linien ergeben, so maßgeblich auch auf der „Übereck-Verbindung“ von Bingen und Ingelheim nach Wiesbaden. Ebenfalls ergeben sich in Mainz Schott verbesserte Umsteigemöglichkeiten von und zum Mainzer Stadtverkehr.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke und zur Verbesserung der Betriebsqualität (Pünktlichkeit) wird der dreigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Mainz-Gau Algesheim für erforderlich gehalten.

b. KBS 645.8 (S8 Wiesbaden – Mainz – Frankfurt – Hanau) und KBS 651 (RB 75 Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg)

Beide SPNV-Linien berühren das Verbundgebiet lediglich auf dem Streckenabschnitt zwischen Mainz Nord und Mainz Süd, sind aber dennoch von erheblicher Bedeutung für die Anbindung des Verbundraumes an das Zentrum der Metropolregion Rhein-Main, nach Wiesbaden und nach Südhessen.

Deswegen sollten aus Sicht des ZSPNV langfristig Attraktivitätssteigerungen durch die Verbesserung des Fahrplanangebotes, die Modernisierung der Infrastruktur (Strecken und Stationen) sowie den Einsatz neuer beschleunigungsstarker Fahrzeuge erzielt werden. Zuständig hierfür ist allerdings größtenteils der Rhein-Main-Verkehrsverbund.

c. KBS 660 (RE 4 Mannheim/Karlsruhe – Worms- Mainz und RB 44 Mannheim – Ludwigshafen – Worms – Mainz)

Auch auf dieser Schienenstrecke überlagern sich Güterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr, letzterer untergliedert in den (schnellen) RegionalExpress und die Regionalbahn.

Die zur KBS 471 getroffenen Aussagen zu Güter- und Fernverkehr gelten entsprechend.

Das Angebot im RegionalExpress-Verkehr besteht heute (Fahrplanjahr 2008) aus einem 2-Stunden-Takt der Linie RE 4 an den Wochentagen Montag bis Freitag zwischen Mainz- Worms-Ludwigshafen-Speyer-Karlsruhe, an den Wochenenden verkehren lediglich einzelne Zugpaare. Die Angebotskonzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sieht vor - sofern trassentechnisch möglich und in Abstimmung mit der DB Fernverkehr AG -, dieses Angebot auf dem Streckenabschnitt Mainz-Ludwigshafen durch eine Überlagerung mit 2-stündlich verkehrenden RE-Zügen einer neu einzurichtenden Verbindung Mainz-Worms-Ludwigshafen-Mannheim zu einem ganztägigen 1-Stunden-Takt zu ergänzen.

Im Regionalbahn-Verkehr werden auf der Linie RB 44 derzeit alle Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Mainz und Mannheim an allen Tagen der Woche im 1-Stunden-Takt bedient. Montags bis Samstags (bis ca. 14:00 Uhr) wird dieses Angebot zu einem Halbstunden-Takt verdichtet.

Voraussichtlich zum Jahre 2015 planen die drei Aufgabenträger des SPNV im Rhein-Neckar-Raum, das Land Baden-Württemberg, der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sowie die VRN GmbH die Ausschreibung der Betriebsleistungen der 1. und 2. Stufe der S-Bahn RheinNeckar. Wesentliches Ziel dieses Wettbewerbsverfahrens ist für die Aufgabenträger eine noch wirtschaftlichere Gestaltung des Betriebes.

In diesem Zusammenhang soll die Regionalbahnverbindung Mainz – Worms – Mannheim in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden bei gleichzeitiger Modernisierung aller Bahnhöfe, dem Bau neuer Haltepunkte in Dienheim und Worms Süd sowie unter Beibehaltung der heutigen Anschlussystematik.

Mit der Betriebsaufnahme der S-Bahn im Dezember 2015 ist zudem die Einrichtung eines täglichen 30-Min-Taktes auf der Gesamtstrecke zwischen Mannheim und Mainz vorgesehen

d. KBS 661 (RE 13 Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden, RB 31 Mainz – Alzey und RB 47 Alzey - Kirchheimbolanden)

Auf der KBS 661 ergänzen sich stündlich verkehrende RegionalExpress-Züge der Linie RE 13 und ebenfalls stündliche Regionalbahnen (mit allen Unterwegshalten der Linie RB 31) zu einem Halbstunden-Takt. Dieses Angebot wird an allen Tagen der Woche bis ca. 20:00 Uhr vorgehalten, anschließend wird ein 1-Stunden-Takt im Regionalbahn-Verkehr angeboten.

Auch die RegionalExpress- und Regionalbahnleistungen auf der KBS 661 sind Bestandteil der aktuell in Vorbereitung befindlichen europaweiten Ausschreibung der Verkehrsleistungen des sog. „Dieselnetzes Südwest“.

Wesentliche Bestandteile der derzeit in Prüfung befindlichen Angebotskonzeption sind

- ▶ eine Verbesserung der Anschlüsse in Mainz Hbf an die S-Bahn Rhein-Main,

- ▶ eine Stabilisierung des Fahrplans durch zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen,
- ▶ die Durchbindung der RegionalExpress-Züge von bzw. nach Kirchheimbolanden sowie
- ▶ der Bau neuer Haltepunkte in Nieder Olm Nord, Obersaulheim und Sulzheim.

Geprüft werden soll auch die Durchbindung einzelner RegionalExpress-Züge bis nach Frankfurt (Main), hierbei ist u. a. der Rhein-Main Verkehrsverbund als benachbarter Aufgabenträger in Hessen zu beteiligen.

Um die Leistungsfähigkeit der Strecke und die Pünktlichkeit) zu erhöhen, wird ferner der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Gonsenheim – Marienborn geprüft.

e. KBS 662 (RB 35 Worms – Alzey – Bingen (Stadt))

Auch die stündlich zwischen Worms und Bingen (Stadt) verkehrenden Regionalbahnen der Linie RB 35 sowie die an Werktagen von Montag bis Freitag verkehrenden Verdichterzüge zwischen Monsheim und Worms sind Bestandteil der aktuell in Vorbereitung befindlichen europaweiten Ausschreibung der Verkehrsleistungen des sog. „Dieselnetzes Südwest“.

Aufgrund der erheblichen Infrastrukturbeschränkungen im gesamten Teilnetz Bingen/Worms und Kirchheimbolanden/Alzey/Mainz können Angebotsverbesserungen nur in beschränktem Umfang umgesetzt werden. Der Fokus liegt deswegen auf

- ▶ einer Verbesserung des Übereckanschlusses zwischen Bingen und Kirchheimbolanden,
- ▶ einer Stabilisierung der Anschlüsse in Alzey aus und in Richtung Mainz sowie
- ▶ einer Verbesserung des Angebotes in den Abendstunden

f. KBS 672 (RB 65 Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Kaiserslautern)

Die an allen Wochentagen stündlich zwischen Kaiserslautern und Bingen Hbf verkehrenden Regionalbahnen der Linie RB 65 waren Bestandteil des vom ZSPNV Süd europaweit ausgeschriebenen und an die DB Regio vergebenen sog. „Westpfalz-Netzes. Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2008 werden auf der Alsenzstrecke moderne Fahrzeuge mit erhöhtem Sitzkomfort und erweiterter Fahrrad-Kapazität zum Einsatz kommen. Das bisherige Angebot wird durch einen beschleunigten Zug morgens von Kaiserslautern nach Bad Kreuznach sowie ein an Freitagen und Samstagen verkehrendes Zugpaar in den späten Abendstunden ergänzt. Im Rahmen der in Vorbereitung befindlichen Ausschreibung eines landesweiten RegionalExpress-Netzes (Rheinland-Pfalz-Takt 2015) wird durch den ZSPNV die Einführung einzelner direkter RegionalExpress-Verbindungen in den Relationen Kaiserslautern - Mainz und Kaiserslautern – Koblenz geprüft.

g. KBS 672.1 (Langenlonsheim-Flughafen Hahn)

Die Reaktivierung der Hunsrückbahn wird derzeit seitens des Landes Rheinland-Pfalz mit Hochdruck bearbeitet. Ein definitiver Zeitplan kann vor dem Hintergrund der Erfordernis von Planfeststellungsverfahren und möglicher Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss nicht garantiert werden.

Die Strecke wird dabei komplett überarbeitet und für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut. Hierbei bleibt die eigentliche Trassierung der Strecke weitestgehend unverändert, da ansonsten weitere Planfeststellungsverfahren notwendig würden. Die künftige Streckengeschwindigkeit wird zwischen 60 und 100 km/h betragen. Für das derzeit geplante Betriebsprogramm werden zwei zweigleisige Abschnitte von jeweils ca. 4 km Länge bei Guldental und Simmern erforderlich.

Derzeit läuft die Entwurfsplanung, die im Laufe des Jahres 2009 abgeschlossen werden soll. Im Anschluss können die erforderlichen Unterlagen für einen Antrag auf Plangenehmigung bzw. Planfeststellung für die beiden zweigleisigen Abschnitte nach § 18 AEG erarbeitet und der Antrag gestellt werden.

Das geplante Betriebsprogramm ist Basis für die derzeit laufende Entwurfsplanung. Es sieht eine stündliche Reisekette vom Flughafen Hahn über Mainz nach Frankfurt Hbf. vor. Tagsüber verkehrt der Zug in einigen Lagen nur bis/ab Bingen Hbf., wo direkter Anschluss von/nach Mainz und Frankfurt besteht. Die weit überwiegende Zahl der Züge wird aber direkt vom Hahn über Mainz nach Frankfurt geführt. Entlang der Hunsrückbahn sollen die Halte Flughafen Hahn, Kirchberg, Simmern, Rheinböllen, Stromberg und Langenlonsheim bedient werden.

h. KBS 680 (RE 3 Frankfurt – Mainz – Bad Kreuznach – Saarbrücken und RB 33 Mainz – Bad Kreuznach – Türkismühle)

Auf der KBS 680 ergänzen sich stündlich verkehrende RegionalExpress-Züge zwischen Saarbrücken und Mainz bzw. Frankfurt am Main und ebenfalls stündlich verkehrende Regionalbahnen zwischen Türkismühle und Mainz (mit allen Unterwegshalten) zu einem Halbstunden-Takt. Dieses Angebot wird zwischen Mainz und Kirn an allen Tagen der Woche bis ca. 21:00 Uhr vorgehalten. Die Regionalbahn verkehrt an Wochenenden zwischen Kirn und Idar-Oberstein lediglich im 2-Stunden-Takt. Während nach 21:00 Uhr ab Idar-Oberstein keine Fahrtmöglichkeiten mehr in Richtung Mainz angeboten werden, gibt es ab Mainz noch weitere vier Fahrtmöglichkeiten in den Abendstunden in Richtung Bad Kreuznach (teilweise bis Idar-Oberstein).

Auch die RegionalExpress- und Regionalbahnleistungen auf der KBS 680 sind Bestandteil der aktuell in Vorbereitung befindlichen europaweiten Ausschreibung der Verkehrsleistungen des sog. „Dieselnetzes Südwest“.

Wesentliche Bestandteile der derzeit in Prüfung befindlichen Angebotskonzeption sind

- ▶ eine Systematisierung des Taktverkehrs,
- ▶ Ergänzung des Angebotes um zusätzliche Fahrten in den frühen Morgen- bzw. späten Abendstunden,

- ▶ eine zeitliche Ausdehnung des Angebotes auf alle sieben Wochentage,
- ▶ der Bau neuer Haltepunkte u. a. in Idar-Oberstein-Weierbach und Bad Kreuznach(Rheingrafenstraße)
- ▶ Einführung einer an allen sieben Wochentagen stündlich zwischen Kirn und Baumholder verkehrenden Regionalbahn (s. KBS 680.1)
- ▶ Zur Verbesserung der Anbindung von Neubrücke ist vorgesehen, die saarländische Regionalbahn aus Saarbrücken über Türkismühle hinaus bis Neubrücke zu verlängern.

i. KBS 680.1 (RB 38 Baumholder – Kirn)

Durch die beabsichtigte Reaktivierung der Schienenstrecke Baumholder-Heimbach soll nicht nur das Mittelzentrum Baumholder (ca. 4.500 Einwohner) wieder an das regionale Schienennetz angebunden werden, sondern auch die Attraktivität des SPNV an der Oberen Nahe in seiner Gesamtheit gesteigert werden.

Nach den derzeitigen Überlegungen soll das Regionalbahn-Angebot der Linie RB 33 durch eine stündlich an allen sieben Wochentagen zwischen Kirn und Baumholder verkehrende Regionalbahn der Linie RB 38 ergänzt werden. In Kirn wäre dann der Anschluss an die RegionalExpress-Züge von bzw. nach Mainz/Frankfurt (Main) herzustellen.

Bus RegioLinien:

Sie bilden seit 1996 ein Netz von starken regionalen Buslinien, die in der Regel Montag-Freitag im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt verkehren. Im RNN werden sie von der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) betrieben. (Siehe auch Kapitel 4.5)

Übrige Buslinien

Die übrigen Buslinien nach § 42 PBefG dienen der Erschließung und der Verbindung zwischen den Gemeinden und Gemeindeteilen. Im schwach besiedelten Gebieten sind sie hauptsächlich auf die Zeiten der Schülerbeförderung beschränkt. Zudem bestehen in mehreren Städten eigene Stadtverkehre (siehe Nahverkehrspläne der Städte).

Zwischen den Verkehrsunternehmen sind die Busverkehre wie folgt aufgeteilt (Kilometerleistung am Schultag, einschließlich der RegioLinien):

Verkehrsunternehmen	Anteil an der jährlichen Gesamtfahrleistung im RNN*
MVG - Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH	60%
ORN – Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH	32%
VGK - Verkehrsgesellschaft mbH Bad Kreuznach	4%
Stadtwerke Bingen am Rhein	2%

Verkehrsunternehmen	Anteil an der jährlichen Gesamtfahrleistung im RNN*
VIO Verkehrsgesellschaft Idar-Oberstein mbH	2%
Stadtbusverkehr Ingelheim am Rhein	1%
Sonstige (Herz, RSW, RTR, RHB, BRN)	Unter 1%

*hier beschränkt auf Stadt Mainz, LK Mainz-Bingen, LK Bad Kreuznach, LK Birkenfeld und Übergangsbereich LK Alzey-Worms

Tabelle 7: Busverkehrs-Betreiber und Anteil der Kilometerleistung im RNN am Schultag

In den Landkreisen wird der Verkehr zu 80 % von der ORN GmbH betrieben. Die übrigen 20% sind fast ausschließlich Stadtverkehre.

Alle Linien sind im einzelnen in Tabelle A-21 im Anhang beschrieben.

Alternative Bedienungsformen:

In den untersuchten Landkreisen bestehen heute folgende Angebote an alternativen Bedienungsformen. Eine Systematik möglicher Bedienungsformen sowie Hinweise zu weiteren möglichen Angeboten wird im Kapitel 3.5 dargestellt.

Angebot	Bedienungsraum	Bedienungszeit	Ort der Abholung	Voranmeldezeit	Fahrschein
Landkreis Birkenfeld					
RUDI (Landkreis)	Orte um Birkenfeld nach Birkenfeld Thalweiherplatz	Mo.-Fr. 9.00-12.00 und 14.00-16.00 Uhr	nach Vereinbarung	60min	Komfortzuschlag
RUDI (Landkreis)	Orte um Rhaunen nach Rhaunen Markt	Mo.-Fr. 9.00-12.00 und 14.00-16.00 Uhr	nach Vereinbarung	60min	Komfortzuschlag (Koordination Taxi-Unternehmen)
ANDI (VG Herrstein)	Alle Gemeinden der Verbandsgemeinde	Mo.-Fr. 9.00-11.30, Di. und Do. auch nachmittags	In der Regel an Haltestellen		Komfortzuschlag
	Fahrten zum Krankenhaus Idar-Oberstein	Mo.-Fr. 14.00-16.00 Uhr	In der Regel an Haltestellen		Komfortzuschlag
AST Idar-Oberstein	Zwischen allen Haltestellen des Stadtgebiets und drei Haltestellen des Stadtzentrums	Abendverkehr an allen Wochentagen (stündlich)	Haltestellen	30min	Komfortzuschlag
Landkreis Bad Kreuznach					
AST Stadt Bad Kreuznach	Zwischen allen Haltestellen des Stadtgebiets und fünf Haltestellen des Stadtzentrums	Abendverkehr an allen Wochentagen (stündlich)	Haltestellen	30min	Komfortzuschlag (2.-€),
Landkreis Mainz-Bingen					
Ruftaxi Ingelheim	Vier Linien zwischen Bahnhof und - Stauferring - Großwinterheim - Sporkenheim	Abendverkehr an allen Wochentagen (acht Fahrten am Abend)	Haltestellen/fester Fahrplan	30min	Komfortzuschlag in Höhe des Fahrpreises Preisstufe 21

Angebot	Bedienungsraum	Bedienungszeit	Ort der Abholung	Voranmeldezeit	Fahrschein
	- Frei-Weinheim				(Stadtverkehr Ingelheim)
Rufbus Bingen	Sonntags im Sommer zum Binger Wald (Ausflugsverkehr)	wenige Fahrten	Haltestellen/fester Fahrplan	Vorbestellung am Vortag	kein Zuschlag
Landkreis Alzey-Worms					
Ruftaxi Alzey-Land	Vier Linien ins Umland	Zwei Linien Abendverkehr / Wochenende Zwei Linien Versorgungsverkehr Vormittag / Nachmittag / Abendverkehr / Wochenende	Haltestellen/fester Fahrplan	60 min	Besonderer Tarif, aber VRN- Jahres- und Halbjahreskarten werden anerkannt

Tabelle 8: Angebot alternativer Bedienungsformen in den Landkreisen

Fähren und Schiffsverkehr:

Folgende Schiffsverkehr- und Fährenverkehre bestehen auf dem Rhein:

- ▶ Rheinschiff: Koblenz – Bacharach – Bingen – Wiesbaden – Mainz
- ▶ Personenfähre Bingen Rüdesheim
- ▶ Autofähre Bingen Hafen – Rüdesheim
- ▶ Rheinfähre Niederheimbach – Lorch
- ▶ Rheinfähre Ingelheim – Mittelheim
- ▶ Rheinfähre Nierstein - Kornsand

2.4.3 Kundenbewertung des Angebots

Der RNN beteiligte sich gemeinsam mit anderen Verkehrsverbänden beim bundesweiten ÖPNV Kundenbarometer 2007. Auftraggeber dieser Studie waren 25 Verkehrsunternehmen und –verbände⁷.

Dabei führte TNS-Infratest im Frühjahr 2007 repräsentative Telefoninterviews durch mit

- ▶ 1201 Personen im RNN-Kerngebiet
- ▶ 400 Personen in Mainz und
- ▶ 400 Personen im Übergangsbereich Alzey-Worms.

Befragt wurden Kunden, die den ÖPNV mindestens einmal im Jahr nutzen.

Ziel war es, zu ermitteln, wie für einzelne Kriterien die Erwartungen des Kunden erfüllt wurden. So wurden fünf Stufen vorgegeben:

⁷ Alle Aussagen zum Kundenbarometer aus: ÖPNV Kundenbarometer 2007 Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH Tabellenband, Juli 2007 und Präsentationsunterlagen für den Zweckverband am 28.11.2007

Bewertungsstufe	Aussage
1 vollkommen zufrieden	... mehr als Kunde erwartet hat ⇒ überzeugter Kunde (aktive Weiterempfehlung und hohe Wiederwahlabsicht)
2 sehr zufrieden	
3 zufrieden	... in etwa, was Kunde erwartet hat ⇒ zufriedener gestellter Kunde (passiv bezüglich Weiterempfehlung und indifferente Wiederwahlabsicht)
4 weniger zufrieden	... weniger als Kunde erwartet hat ⇒ enttäuschter Kunde (negative Weiterempfehlung und geringe Wiederwahlabsicht)
5 unzufrieden	

Tabelle 9: Kundenbarometer - Bewertungsstufen

Vergleich der Verkehrsverbände

Unter den sechs beteiligten Verkehrsverbänden schneidet der RNN bei der Globalzufriedenheit der Kunden mit 2,96 am schlechtesten ab.

Allerdings ist eine Vergleichbarkeit mit den anderen Verbänden nicht unbedingt gegeben, da die übrigen befragten Verbände großstädtische Strukturen aufweisen. Zudem haben sich nur 6 von 70 Verkehrsverbänden in Deutschland beteiligt.

Das beste Ergebnis erreicht der RNN aber im Hinblick auf die Fahrplaninformation zu Hause mit 2,52. Beim insgesamt eher schlecht bewerteten Preis-Leistungs-Verhältnis liegt der RNN etwa im Mittelfeld. Gegenüber den anderen Verbänden vergleichsweise schlecht bewertet wird vor allem das Linien- und Streckennetz außerhalb von Mainz sowie die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit (diese vor allem von den Stammkunden).

Reale Bedeutung der Kriterien

Aus der Bewertung einzelner Kriterien durch die Befragten und ihrer jeweiligen Gesamtzufriedenheit mit dem Angebot wurde die reale Bedeutung jedes einzelnen Kriteriums für die Gesamtzufriedenheit ermittelt.

Hierbei zeigte sich folgende Rangfolge der Wichtigkeit:

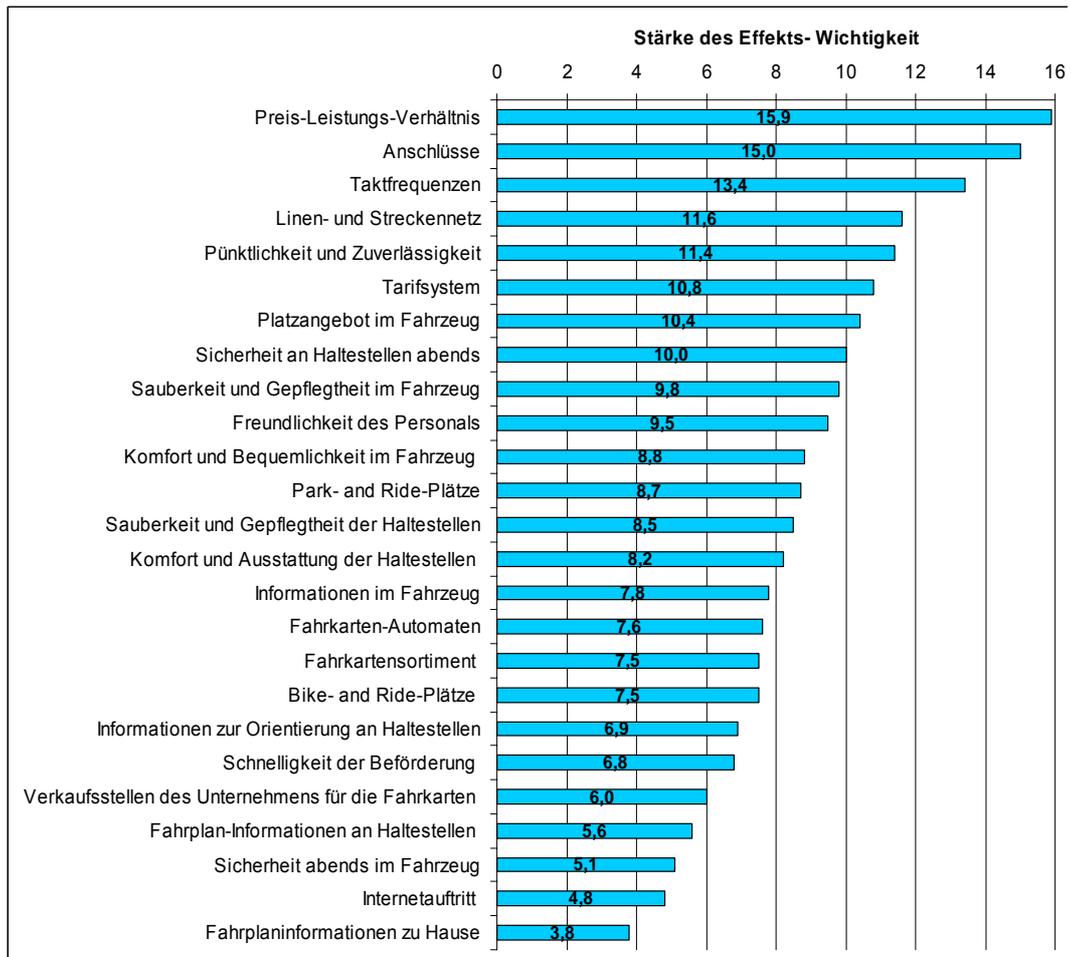


Abbildung 15: Kundenbarometer - Stärke des Effekts

Die Bewertungsergebnisse werden im Rahmen des Anforderungsprofils jeweils zu den dort genannten Kriterien dargestellt.

2.4.4 Tarifstruktur

Das Verbundgebiet des RNN ist in Waben unterteilt, die der Einteilung der Preisstufen dienen. Die Großwabe Mainz/Wiesbaden zählt dabei als 2 Waben. (Siehe Abbildung A-19 im Anhang)

RMV / RNN - Übergangstarif

Seit August 2002 gilt in bestimmten Gebieten zwischen Rheinhessen-Nahe und Rhein-Main der RMV/RNN-Übergangstarif. (siehe Abbildung 16)

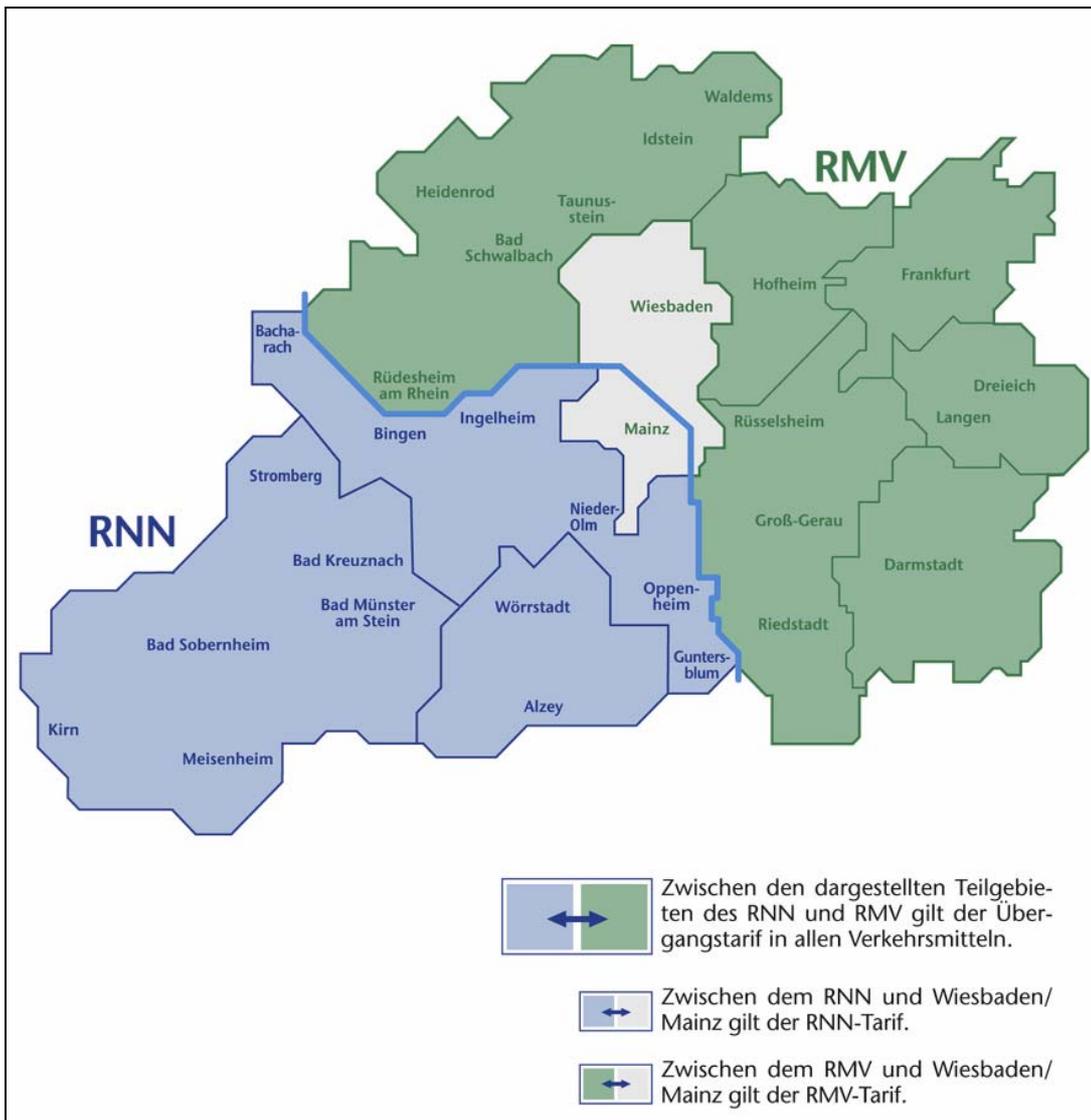


Abbildung 16: Übergangsbereich zum RMV

Für Fahrten zwischen dem RNN-Gebiet und den in Abbildung 16 grün markierten Gebiete des RMV kann der RMV/RNN-Übergangstarif genutzt werden. Für Fahrten von und nach Wiesbaden/Mainz (hellgrau markiert) wird je nach Zielrichtung der RMV-Tarif (Richtung Süd- und Mittelhessen) oder RNN-Tarif (Richtung Rheinhessen-Nahe) angewendet.

Übergangsgebiet südliches Rheinhessen und Donnersberg.

Seit Dezember 2007 besteht zwischen dem RNN-Kerngebiet und dem VRN-Gebiet im Landkreis Alzey-Worms und einem Teil des Donnersbergkreises ein Übergangsbereich (siehe Abbildung 17). Einige VRN-Zeitkarten gelten ebenfalls im nördlichen Landkreis Alzey-Worms.

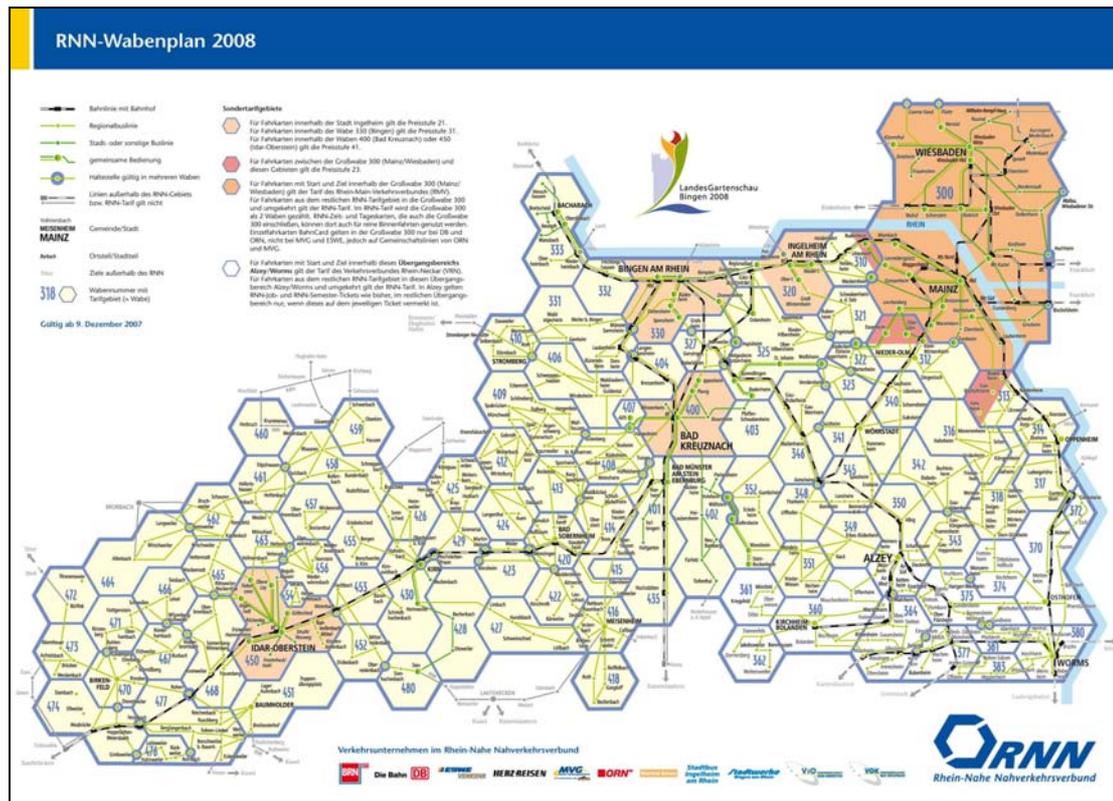


Abbildung 17: Wabenplan mit Übergangsbereich zum VRN (siehe auch Anhang)

Fahrscheinpalette

Einzelkarten

- ▶ Einzelfahrkarte
- ▶ Einzelfahrkarte BahnCard
- ▶ Mehrfahrtenkarte
- ▶ Single-Tageskarte (ab 9.12.2007)
- ▶ Gruppen-Tageskarte (ab 9.12.2007)

Zeitkarten Jedermann

- ▶ Wochenkarte Jedermann
- ▶ Monatskarte Jedermann
- ▶ Jahreskarte Jedermann
- ▶ 9 Uhr-Monatskarte
- ▶ 9 Uhr-Jahreskarte
- ▶ Anschlussfahrkarte

Zeitkarten Ausbildung

- ▶ Wochenkarte Ausbildung

- ▶ Monatskarte Ausbildung
- ▶ Jahreskarte Ausbildung/Schülerjahreskarte
- ▶ FRITZ

Sonstige Fahrkarten

- ▶ RNN-SemesterTicket
- ▶ RNN-Anschluss-SemesterTicket
- ▶ RNN-JobTicket
- ▶ RNN-KombiTicket
- ▶ 1.Klasse-Zuschlag
- ▶ Rheinland-Pfalz-Ticket
- ▶ Rheinland-Pfalz-Ticket Single
- ▶ Fahrradmitnahme

Vertrieb

An folgenden Orten können Fahrscheine erworben werden:

Im Fahrzeug: Alle Einzel-, Wochen- und Monatskarten können in den Regionalbussen und den meisten Stadtverkehren erworben werden. In den Fahrzeugen werden im Stadtverkehr Bingen keine Wochen- und Monatskarten und in Mainz/Wiesbaden keine Mehrfahrtenkarten und Wochen-/Monatskarten ausgegeben, da dort die Möglichkeiten, Fahrscheine an Automaten oder Verkaufsstellen zu erwerben, ausreichen.

In Kundenbüros, an Schaltern und an Automaten: Dort können jeweils die meisten Fahrscheinarten erworben werden, kleine Unterschiede bestehen in den Stadtverkehren.

3 Anforderungsprofil

3.1 Grundlagen

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse und zur Definition von Maßnahmen geschaffen.

Die Auswahl der Kriterien und die Mindeststandards wurden angelehnt an das Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans Landkreis Alzey-Worms erstellt und im begleitenden Arbeitskreis diskutiert und festgelegt. Dabei wurden Erfahrungswerte hinsichtlich Mindestanforderungen in Räumen vergleichbarer Raumstruktur zu Grunde gelegt. Ziel ist die Entwicklung einer Rahmenkonzeption zur Bedienungs- und zur Beförderungsqualität.

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Grundlage ist zunächst das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG), 1995. Hier werden unter anderem Aussagen gefordert zu

- ▶ dem Netz des ÖPNV
- ▶ den Verknüpfungspunkten
- ▶ den Schnittstellen zum motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr
- ▶ der Bedienungshäufigkeit, Taktdichte und Anschlussbeziehungen
- ▶ Maßnahmen alternativer Verkehrsbedienung
- ▶ Tarifgestaltung
- ▶ Vertriebssystemen
- ▶ der baulichen Gestaltung und Ausstattung
- ▶ Beschleunigungsmaßnahmen
- ▶ Fahrzeugstandards
- ▶ den Belangen von behinderten und alten Menschen, von Kindern, Familien mit Kindern und Frauen.

Auf dieser Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein. Funktionale Beschreibungen der Kriterien sind detaillierten Vorgaben vorzuziehen, um Diskriminierungsverdacht zu vermeiden.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen und um andererseits das bestehende Angebot konkret untersuchen zu können und Maßnahmen abzuleiten. Daher können die Merkmale in zwei Gruppen eingeteilt werden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind (s. Tabelle 10):

- ▶ Für einen Teil der Merkmale werden auf Basis der vorgegebenen Standards Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen definiert. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie z.B. Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten.
- ▶ Andere Merkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung lassen sich sinnvoll nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert.

Kategorie	Merkmal	Definition von Standards und Schwachstellenanalyse	Definition von Standards für die weitere ÖV-Entwicklung
Verkehrsererschließung	Erschließung - Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	X	
	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	X	
Angebotsqualität	Bedienungshäufigkeit	X	
	Umsteigehäufigkeit	X	
	Schnelligkeit des ÖPNV	X	
	Verknüpfungspunkte	X	
Bedienungsqualität	Fahrzeugausstattung		X
	Haltestellenausstattung		X
	Service, Sicherheit, Sauberkeit		X
	Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen (Barrierefreiheit)		X
	Fahrgastinformation		X
	ÖPNV-relevantes Straßennetz		X

Tabelle 10: Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP

Im Folgenden werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, ansonsten werden Kriterien benannt.

3.2 Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse

3.2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (z.B. Steigungen, umwegige Fußwegführung). Dies wird in der Schwachstellenanalyse ggf. im Einzelfall berücksichtigt (z.B. Steigungen, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Alle Siedlungen mit mehr als 50 Einwohnern sollen erschlossen werden, jedoch muss im Einzelfall entschieden werden, ob dies bei sehr kleinen Siedlungen mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Zudem sollen noch kleinere Siedlungen erschlossen werden, wenn dies die Schülerbeförderung erfordert.

Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle

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

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Die Werte basieren auf Erfahrungswerten sowie auf Anforderungen in vergleichbaren Räumen.

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen. Zu welchen Zeiten die jeweiligen Siedlungsräume durch den ÖPNV zu erschließen sind, ist abhängig von der jeweiligen Raumstruktur und den ÖPNV-Potenzialen.

3.2.2 Erreichbarkeit des Mittelzentrums

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Beförderungszeiten definiert, innerhalb derer für Fahrgäste von ihrem Wohnort aus mit dem ÖPNV das nächste Mittelzentrum erreichen sein soll:

Maximale Beförderungszeit zum Erreichen des nächsten Mittelzentrums:

45 Minuten

3.2.3 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Bedienungsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der ÖPNV-Nutzer hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

Ausbildung: Wege vom und zur Schule oder zum Ausbildungsort

Beruf: Wege von und zur Arbeitsstelle

Versorgung: Wege zu Einkaufszwecken, Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches

Freizeit: Wege zu Freizeitaktivitäten

Der ÖPNV kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (vor allem im Schülerverkehr), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr.

Tabelle 11 zeigt die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Bedienungsqualitäten auf den einzelnen Kategorien, die im Kapitel 2.2.2 definiert wurden. Während der Schülerverkehr in allen Kategorien eine hohe Nachfrage aufweist, trifft dies im Berufsverkehr bei Verflechtungen nicht mehr zu. Hier genügt als Mindestanforderung eine Grundversorgung.

Aktivität	Achse	Verbindung	Verflechtung
Ausbildung	XX	XX	XX
Beruf	XX	X	(X)
Versorgung	XX	X	(X)
Freizeit	XX	(X)	

XX: hohe Nachfrage
 X: Grundnachfrage
 (X): eingeschränkte Nachfrage

Tabelle 11: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten im Gebiet des RNN nach Verkehrszwecken

Für den Versorgungsverkehr genügt auf Achsen bereits ein Grundangebot, auf Verflechtungen ist eine eingeschränkte Bedienung ausreichend, d.h. nur dort, wo es durch die Nachfrage gerechtfertigt ist, sollen Fahrten stattfinden. Für den Freizeitverkehr (vor allem am Wochenende und abends) kann eine komfortable Bedienung auf Verflechtungen wegen der dispersen Nachfrage nicht mehr durchgeführt werden. Auf Verbindungen ist nur noch eine eingeschränkte Bedienung auf einzelnen Relationen möglich.

Um für die einzelnen Bedienungskategorien Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten abzuleiten, wird in der folgenden Tabelle 12 dargestellt, wann üblicherweise eine Verkehrsnachfrage für die unterschiedlichen Aktivitäten auftritt.

Für den Berufsverkehr sind Hinfahrten zur Arbeitsstelle in hoher Dichte zwischen 6.30 und 8.30 Uhr notwendig, in geringerem Umfang auch bereits vor 6.30 Uhr. Rückfahrten im Berufsverkehr finden schwerpunktmäßig erst nach 16.00 Uhr statt, zum Teil besteht im Berufsverkehr auch um die Mittagszeit eine Verkehrsnachfrage, insbesondere für Teilzeitkräfte. Am Samstag beschränkt sich der Berufsverkehr im wesentlichen auf Beschäftigte im Handels- und Dienstleistungssektor.

Der Versorgungsverkehr findet üblicherweise in den Bedienungslücken des Berufs- und Ausbildungsverkehrs in den Vormittags- und Nachmittagsstunden statt (entsprechend der Öffnungszeiten von Geschäften, Behörden usw.). Hier ist das besondere Augenmerk auf die Belange von Personen zu legen, die sich mit der Versorgung von Haushalt und Familie beschäftigen, eventuell verbunden mit einer zusätzlichen Berufstätigkeit, und die daher ein besonders hohes Mobilitätsbedürfnis aufweisen. Versorgungswege können häufig erst nach Schulbeginn und der Öffnung von Kindergärten beginnen und müssen bereits vor Schulschluss wieder beendet sein. Daher kann der Versorgungsverkehr nicht befriedigend im Rahmen des Angebots für den Schul- und Berufsverkehr durchgeführt werden. An Samstagen hat der Einkaufsverkehr während

der Ladenöffnungszeiten generell eine besonders große Bedeutung. Zur Problematik der Versorgung in der Region sei auch auf Kapitel 3.6 verwiesen.

Die Verkehrsnachfragezeiten im Freizeitverkehr sind so vielschichtig wie die Freizeitaktivitäten selbst. Dennoch ist es möglich, gezielte Fahrten in diesem Bereich anzubieten. Die meisten Freizeitaktivitäten finden nachmittags und abends statt. Zu diesen Zeiten sollen Angebote bereitgestellt werden. Insbesondere der Besuch von Abendveranstaltungen soll ermöglicht werden. Hierzu sind Hinfahrten mit Ankunftszeiten vor 20.00 Uhr und Rückfahrten mit Abfahrtszeiten nach ca. 21.00 Uhr vorzusehen. Am Wochenende besteht ganztags eine Verkehrsnachfrage im Freizeitverkehr. Dies ist jedoch nur auf den Achsen und Verbindungen möglich, da die Nachfrage auf den Verflechtungen zu gering ist. Gegebenenfalls ist für den Freizeitverkehr das Angebot alternativer Bedienungsweisen möglich.

Montag bis Freitag												
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
Aktivität												
Ausbildung			X				X		(X)	(X)		(X)
Beruf	(X)		X				(X)	(X)		(X)		X
Versorgung					X	X	X		X	X		X
Freizeit						(X)		(X)	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
Aktivität												
Ausbildung												
Beruf		(X)			(X)		(X)	(X)		(X)		
Versorgung		X					X	X		(X)		
Freizeit	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X

X: Nachfrage vorhanden
(X): Nachfrage teilweise vorhanden

Tabelle 12: Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

Die Verknüpfung von Tabelle 11 und Tabelle 12 zeigt, wann auf den verschiedenen Bedienungskategorien Fahrten angeboten werden sollen (Tabelle 13).

Auf der Achse soll montags bis sonntags eine mehrfache Bedienung stattfinden, hier ist eine Vertaktung und Einpassung in den Rheinland-Pfalz-Takt anzustreben. Auch abends und an Wochenenden sollen auf den Achsen Fahrten angeboten werden. Auf

den Verbindungen soll ebenfalls eine mehrfache Bedienung vorhanden sein, allerdings können vereinzelte Bedienungslücken in den Nebenverkehrszeiten sowie abends und am Wochenende auftreten. Bei den Verflechtungen konzentriert sich die Bedienung auf die Hauptverkehrszeiten.

Montag bis Freitag (Schultag)													
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		
Bedienungs-kategorie	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	(X)		X		(X)	(X)	(X)	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				
Bedienungs-kategorie	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		(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)													

Tabelle 13: Zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots

Bedeutung für die Schwachstellenanalyse:

Da viele Verkehrsrelationen von mehreren Linien bedient werden, soll die Bewertung des ÖPNV-Angebots nicht allein aus einer Betrachtung von Strecken und Linien erfolgen, sondern anhand der kategorisierten Quell-Ziel-Relationen, die die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsraum repräsentieren. Die Bedienungshäufigkeit wird auf die in Tabelle 13 definierten Mindestanforderungen hin überprüft. Wenn aufgrund der örtlichen Nachfragestruktur das Angebot über diesen Mindestanforderungen liegt, so bleibt dies von der Analyse unberührt.

Bei erkennbaren Mängeln ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Bedienung mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist.

3.2.4 Umsteigehäufigkeit

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist z.B. immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen. Daher wird festgelegt:

Auf allen kategorisierten Relationen soll maximal ein Umsteigevorgang notwendig sein

3.2.5 Schnelligkeit des ÖPNV

Ziel des Vergleichs der Zeiten im ÖPNV und MIV ist es, Relationen mit geringen ÖPNV-Reisegeschwindigkeiten zu ermitteln. Ungünstige Reisegeschwindigkeiten wirken sich negativ auf die Akzeptanz des ÖPNV aus und können u.a. aufgrund folgender Ursachen entstehen:

- ▶ Umwegige Linienführung, z.B. bei der Wahrnehmung von Erschließungsfunktionen
- ▶ Nicht abgestimmte Umsteigeverbindungen mit zu langen Wartezeiten

Die Richtwerte werden wie folgt festgelegt (Tabelle 14):

Bewertung	gut	Noch akzeptabel	Mangelhaft
Verhältnis Beförderungszeit ÖPNV* / Fahrzeit MIV**	max. 1,5	max. 2	über 2
Begründete Ausnahmen sind zulässig			

* Beförderungszeit = Fahrzeit + Umsteigezeit; (Zu- und Abgangszeiten werden hier nicht berücksichtigt).

** Fahrzeit MIV = Fahrzeit im Fahrzeug

Tabelle 14: Mindestanforderung Schnelligkeit des ÖPNV

3.2.6 Verknüpfungspunkte

Zwischen ÖPNV-Linien

Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen untereinander zeitlich gut verknüpft sein. Dies betrifft insbesondere die Verbindung zur Schiene und zu den RegioLinien. Bei der Verwirklichung integraler Taktfahrpläne wie dem Rheinland-Pfalz-Takt, bestehen an definierten Knotenpunkten kurze Umsteigezeiten.

Es werden Verknüpfungspunkte festgelegt, an denen die Fahrpläne und Taktfolgen der zu verknüpfenden Verkehrsmittel so aufeinander abgestimmt sind, 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.

Zwischen IV und ÖPNV (P+R / B+R)

Zur Sicherung des Übergangs zwischen dem MIV und dem ÖPNV sollen an wichtigen Haltepunkten der Schiene P+R-Anlagen errichtet werden. B+R-Anlagen sind an allen Schienenthaltepunkten sowie möglichst an Busverknüpfungspunkten mit größerem Verkehrsaufkommen einzurichten.

Aktuell bestehen im RNN-Gebiet folgende P+R bzw. B+R-Anlagen an Bahnhöfen:

Name	Stellplätze PKW	Auslastung in %	Distanz zum Bhf.	Stellplätze Fahrräder	davon überdacht	davon Boxen	Distanz zum Bf
Albig	30	niedrig	20m	40	40	0	20m
Alzey	84	hoch	30m	102	90	12	10m
Bad Münster am Stein	100	hoch	150m	10	0	0	20m
Bad Sobernheim	40	voll	50m	20	20	0	10m
Bodenheim	50	hoch	40m	55	55	0	30m
Gau Algesheim	70	voll	100m	40	0	0	10m
Gensingen-Horrweiler	54	voll	80m	20	20	0	30m
Guntersblum	50	voll	30m	72	72	0	
Heidesheim	7	voll	10m	0	0	0	
Idar Oberstein	50	voll	20m	10	10	0	20m
Ingelheim	253	mittel	100m	394	394	0	20m
Kirn	70	voll	500m	0	0	0	
Klein-Winternheim - Ober Olm	27	mittel	30m	22	0	0	
Neubrückle (Nahe)	118	voll	100m	12	12	0	20m
Nieder Olm	22	hoch	100m	32	20	12	20m
Nierstein	41	voll	60m	22	0	0	10m
Nohen	5	mittel	100m	10	10	0	20m
Ockenheim	20	mittel	10m	16	16	0	20m
Sprendlingen	30	hoch		0	0	0	
Staudernheim	10	voll	50m	10	10	0	10m
Trechtingshausen	4	mittel	10m	24	24	0	10m
Wörrstadt	94	voll	30m	40	0	40	10m

Tabelle 15: P+R / B+R-Anlagen an Bahnhöfen

3.3 Qualitätsstandards für die weitere Entwicklung

3.3.1 Haltestellenausstattung

Als Visitenkarte des ÖPNV sollten Haltestellen funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen.

Die Klassifizierung unterscheidet zwei Kategorien für Bahnhaltepunkte/Bahnhöfe,

- ▶ Regionalbahn-/S-Bahnhalt und
- ▶ RE-Halt

und drei Kategorien für Haltestellen des Busverkehrs,

- ▶ Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion
- ▶ Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion und
- ▶ Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen (Bus-Bus).

In Tabelle 16 sind die Ausstattungsmerkmale aufgelistet, wie sie auch im Nahverkehrsplan des Landkreises Alzey-Worms gefordert sind. Grundsätzlich ist jedoch zu unterscheiden, welche Ausstattungsmerkmale die Verkehrsunternehmen beizutragen haben (in jedem Fall Haltestellenmast und Aushangfahrplan) und welche Merkmale durch die jeweilige Kommune erstellt werden muss. Im Wesentlichen ist die übrige Ausstattung kommunale Angelegenheit, kann jedoch vertraglich geregelt auch vom Verkehrsunternehmen übernommen werden (z.B. Wartehäuschen).

Haltestellenbezeichnung	Bahn		Bus		
	Regionalbahn / S-Bahnhalt	RE-Halt	Haltestelle ohne Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit Aufenthaltsfunktion	Haltestelle mit wesentlichen Verknüpfungen
Merkmal					
Aufenthalt					
Mülleimer, Ascher	X	X		X	X
Sitzgelegenheit	X	X		X	X
Witterungsgeschützte Wartegelegenheit	X	X		E	X
Geschlossener Warteraum	E	X			
Informationen					
Haltestellenschild (reflektierend)	X	X	X	X	X
Beschilderung der Haltestellen im Ort	X	X			E
Wegweisung zu Bahnsteigen, Aushang, etc.	X	X			
Statische Richtungsanzeige (bei Bedarf dynamisch)	X	X			
Lautsprecheransagen	X	X			
Uhr	X	X			X
Fahrpläne an-/ abfahrender Züge / Busse	X	X	X	X	X
ÖPNV-Liniennetzplan	X	X	E	X	X
Tarfinformationen	X	X		X	X
Umgebungsplan / Ortsplan	X	X	E	E	X
Informationen über Veranstaltungen /Touristik	X	X			E
Sicherheit					
Beleuchtung	X	X	E	X	X
Notrufmöglichkeit über Telefonzelle / Notrufsäule	X	X			X
Videouberwachung	E	E			
Bahnsteig- und Bordsteinhöhe (cm)	55	55			18***
Service					
Telefonzellen / -hauben	X	X			X
Briefkasten	E	X			E
Toiletten (behindertengerecht)	E	X			E
Wickelraum		E			
Gepäckschließfächer		X			
Fahrscheinverkauf					
Fahrscheinverkauf am Schalter	E	X			
Fahrausweisautomat	X	X			E
Verknüpfung					
Abstellanlage Pkw (Park+Ride)*	X	X			E
Abstellanlage Fahrräder (Bike+Ride)**	X	X			E
Abschließbare Fahrradboxen	E	E			
Versorgung					
Getränkeautomat / Süßwaren		E			E
Kiosk (evtl. mit Gaststätte)		X			

X: Bestandteil des Standards, E= im Einzelfall zu prüfen, 55=mindestens 55 cm

*bei P+R-Anlagen ist das Angebot nach Bedarf und verfügbarer Fläche auszurichten

** B+R-Anlagen sind überdacht, beleuchtet und mit Bügelausführung herzustellen

*** bei Erfordernis ist eine niedrigere Bordsteinhöhe möglich

Es ist auf eine behindertengerechte baulich Gestaltung zu achten (taktiler Leitstreifen), eine barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten und das Umfeld der Haltestelle ist in die Gestaltung mit einzubeziehen.

Entspricht den Anforderungen an die Haltestellenausstattung im Nahverkehrsplan Alzey-Worms

Tabelle 16: Ausstattungsstandards für Haltestellen

3.3.2 Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen (Barrierefreiheit)

Um die Interessen von teilweise oder ständig mobilitätseingeschränkten Menschen gerecht zu werden, sind stark frequentierte Haltestellen und andere, vom Aufgabenträger in Abstimmung mit den Behindertenverbänden festgelegte Haltesellen behindertengerecht auszubauen. An Bahnhöfen sind ein behindertengerechter Zugang zu allen Gleisen und entsprechende Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen zu gewährleisten.

Die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsanforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen sind besonders zu berücksichtigen. Als Anforderungen aus Sicht der unterschiedlichen Nutzergruppen sind zu benennen (angelehnt an den Nahverkehrsplan Alzey-Worms):

Verkehrsräume:

- ▶ Belebtes Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen, gute Erreichbarkeit, ggf. durch Querungshilfen
- ▶ Berücksichtigung der Belange von gehörlosen Personen (Anzeigetafeln, elektronische Informationen)
- ▶ Zur Berücksichtigung der Belange Sehbehinderter wird angestrebt, an zentralen Haltestellen akustische Fahrgastinformation anzubieten (gegebenenfalls durch das Fahrpersonal)
- ▶ Erreichbarkeit für Rollstuhlfahrer, Übersichtlichkeit, Beleuchtung, kurze Umsteigewege, barrierefreie Rampen oder Aufzüge
- ▶ ausreichend große Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte

Verkehrsanlagen:

- ▶ Haltestellen: Orientierungsplan, Informationsplan, Fahrscheinautomat in 85 cm Greifhöhe
- ▶ Bahnsteige mit Leitlinien, niveaugleiche Plattenbeläge, Plattenbelagwechsel zum Beispiel vor Treppen und am Fahrbahnrand

Bedienung (siehe auch Bedienungshäufigkeit, Kapitel 3.2.3):

- ▶ Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktur mit ÖPNV: z.B. Krankenhäuser, Alteneinrichtungen, Einkaufszentren
- ▶ Bedienung auch außerhalb der HVZ, ggf. flexible Bedienformen
- ▶ Berücksichtigung längerer Umsteigezeiten von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen

Personal

- ▶ Durch regelmäßige Schulung des Personals im Verhalten gegenüber mobilitätsbehinderten Personen soll für eine notwendige Sensibilisierung des

Fahrpersonals gesorgt werden (Beispielsweise Information sehbehinderter Fahrgäste an Haltestellen).

3.3.3 Fahrzeuge

Fahrzeuge sollten grundsätzlich sauber und bequem sein. Darüber hinaus soll folgende Mindestausstattung gewährleistet sein:

- ▶ Fahrgastinformation
 - ▶ Einheitliche und verständliche Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen vorne und seitlich sowie im Fahrzeug)
 - ▶ Informationstafeln im Wagen (Netzplan, Linienverlauf Tarifinformation)
 - ▶ Haltestellenansage, Haltestellenanzeige bei neuen Fahrzeugen
- ▶ Einstiegs- und Innenraumkomfort
 - ▶ möglichst niveaugleiche Einstiege, mind. eine doppelbreite Tür ohne Mittelpfosten
 - ▶ Mehrzweckflächen (Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten)
 - ▶ Haltewunschtaaste muss für mobilitätseingeschränkte Personen aus der Sitzposition erreichbar sein
 - ▶ Gefahrenstellen sind durch starke optische Kontraste hervorzuheben
- ▶ In Linien, bei denen dies topographisch und technisch möglich ist:
 - ▶ Gewährleistung des Ein- und Ausstiegs mobilitätseingeschränkter Personen (insbesondere Rollstuhlfahrer), möglichst durch Niederflurfahrzeuge. Einstiegshilfen, Mehrzweckflächen, „Rollstuhlkennzeichnung“ im Fahrplan, Haltegriffe, Rufkontakt zum Fahrpersonal (Stadtverkehr und Grundnetz)
 - ▶ Rücksicht auf topographische Verhältnisse beim Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- ▶ Optionale Zusatzausstattung: Klimaanlage

3.3.4 Fahrgastinformation

Zusätzlich zu den im Rahmen der Haltestellen- und Fahrzeugausstattung sowie der Anforderungen an die Barrierefreiheit genannten Kriterien, muss die Fahrgastinformation wie folgt gestaltet sein:

- ▶ Einfach, verständlich, begreifbar
- ▶ Einheitliches Layout im Verbundgebiet - die RNN-Zugehörigkeit muss aus dem Layout einfach und klar zu erkennen sein
- ▶ Fahrpläne für gesamtes Verbundgebiet
- ▶ Servicefreundliches ÖPNV-Personal

- ▶ Alle Anforderungen sollen bei Neuanschaffungen nach und nach vor allem im Grundnetz eingeführt werden

Zusammenfassend soll die Fahrgastinformation folgendes beinhalten:

- ▶ Fahrplan- und Tarifinformationen
- ▶ Durchsagen
- ▶ Fahrzeugbezeichnung (Verbundlogo, Zielanzeige, etc.)
- ▶ Haltestellenbezeichnung und –aushänge (siehe auch Haltestellenausstattung, Kapitel 3.3.1)
- ▶ Internetauftritt (Fahrplan- Tarifinformationen, Informationen zu aktuellen Änderungen, Downloadbereich mit Fahrplänen und Wabenplänen, Nutzungsbedingungen)
- ▶ Informationen in Sondersituationen
- ▶ Marketing (attraktive Ticketangebote, einheitlicher Verbundauftritt bei Informationsmaterial, Werbeveranstaltungen – „Events“ etc.)
- ▶ Klare Linienführungen mit, wenn möglich, weitestgehend gleichem Linienweg
- ▶ Fahrplan übersichtlich und leicht merkbar
- ▶ Wenn möglich, Vertaktung des Angebots
- ▶ Die Fahrpläne sollen alle angebotenen Fahrten enthalten.
- ▶ Einrichtung eines Kundenbüros / einer Servicestelle vor Ort

3.3.5 ÖPNV-relevantes Straßennetz

Die Gestaltung des öffentlichen Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen. Dazu wird folgendes festgelegt:

- ▶ Vermeidung negativer Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den ÖPNV:
 - ▶ In Tempo 30-Zonen soll die Bustrasse vorfahrtberechtigt sein
 - ▶ Einbauten (Aufpflasterungen etc.) sollen busverträglich sein
 - ▶ Für den MIV gesperrte Gebiete sollten, wenn möglich Durchfahrmöglichkeiten für den Bus bieten
 - ▶ bei Planungen sollen Verkehrsunternehmen beteiligt werden
 - ▶ Der ÖPNV soll möglichst bevorrechtigt werden zur Vermeidung negativer Auswirkungen bei Staus

Grundsätzlich sollten Auswirkungen von Staus auf den ÖPNV, Sicherheitsmängel an Haltestellen und Behinderungen durch mangelnde Aufstellflächen z.B. an Schulen verhindert werden.

3.3.6 Service, Personal, Sicherheit und Sauberkeit

Service-Qualität

Um eine fahrgastfreundliche Servicequalität sicherzustellen werden folgende Punkte als Standards festgelegt:

- ▶ Ausreichende Fahrscheinverkaufsstellen oder Kundenzentren
- ▶ Unternehmensübergreifende Fahrscheine aller Art
- ▶ Information aus einer Hand
- ▶ Beratung
- ▶ Informationsmaterial und Verkauf von Fahrplänen
- ▶ gegebenenfalls Fahrradverleih
- ▶ gegebenenfalls Taxi-Ruf
- ▶ gegebenenfalls Koppelung an Reisebüros oder Einzelhandel
- ▶ Informationen und Kommunikation über Telefon, Fax, Internet und E-Mail

Personal

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahrpersonal ist sicherzustellen durch

- ▶ Schulungen hinsichtlich Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und, Tarifenkenntnisse)
- ▶ Beherrschung der deutschen Sprache durch das Fahrpersonal

Sicherheit

Die tatsächliche und subjektive Sicherheit soll gestärkt werden (Übersichtliche Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung, Notrufmöglichkeiten, Videoüberwachung, Personalpräsenz)

Die Sicherheit junger Fahrgäste soll gefördert werden (z.B. durch Informationsveranstaltungen an Schulen, Kindergärten)

Sauberkeit

Um eine weitestmögliche Sauberkeit der Fahrzeuge zu erreichen wird gefordert:

- ▶ Regelmäßige Reinigung, im Bedarfsfall auch zusätzlich kurzfristig
- ▶ Anstrengungen zur Vermeidung von Verunreinigung und Beschädigung von Fahrzeugen

3.4 Ergebnisse des Kundenbarometers

Tabelle 17 zeigt die im Anforderungsprofil genannten Kriterien im Vergleich zu denen des Kundenbarometers. Es wird deutlich, dass das Kundenbarometer einer Gewichtung der Kriterien im Anforderungsprofil dienen kann.

Anforderungsprofil	Kundenbarometer
Erschließung	Linien- und Streckennetz
Beförderungszeit	Schnelligkeit der Beförderung
Bedienungshäufigkeit/Bedienungszeiträume	Taktfrequenz
Verknüpfung/Umsteigen	Anschlüsse
Haltestellenausstattung	Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen Fahrkartenautomaten Komfort und Ausstattung der Haltestellen
Fahrgastinformation	Fahrplaninfo zu Hause Internetauftritt Fahrplaninfo an Hst. Information zur Orientierung an Haltestellen Information im Fahrzeug
Fahrzeugausstattung	Komfort und Bequemlichkeit im Fahrzeug Platzangebot im Fahrzeug
Service und Personal	Freundlichkeit des Personals Verkaufsstellen
Sicherheit	Sicherheit abends im Fahrzeug Sicherheit abends an Haltestellen
Sauberkeit	Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug

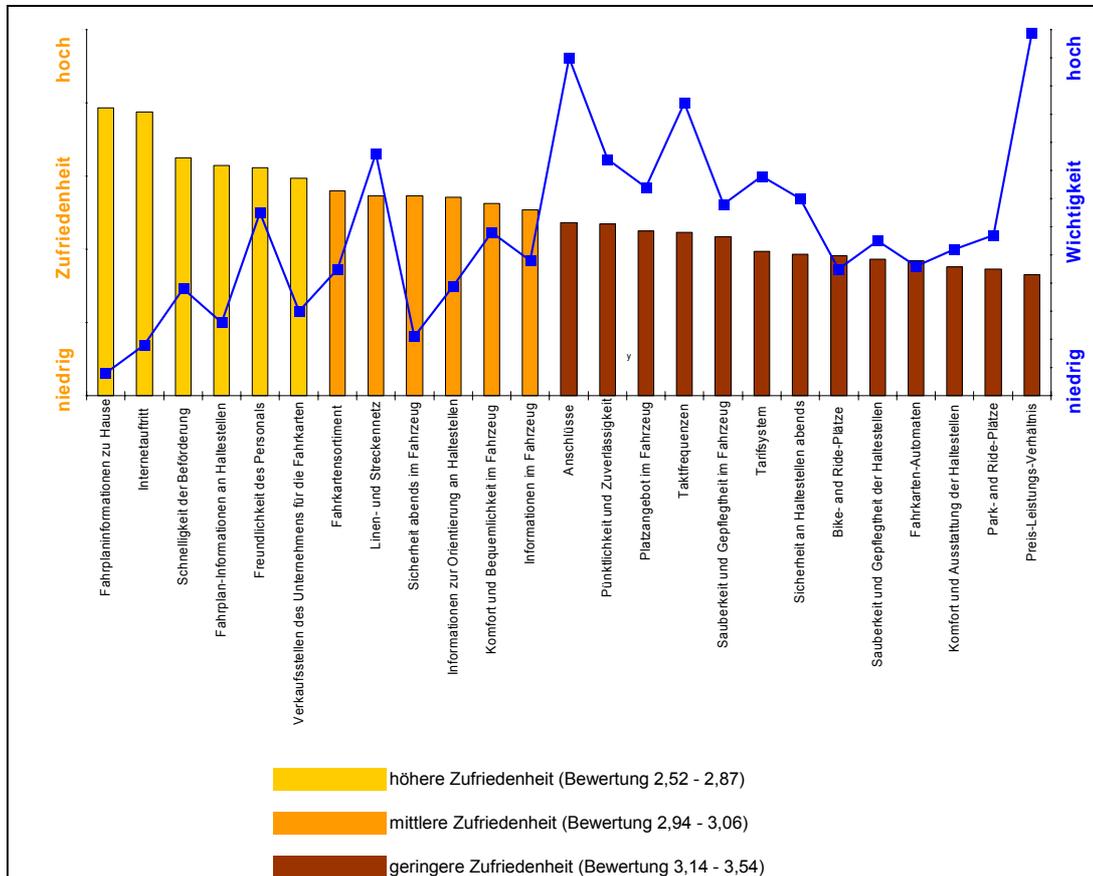
Tabelle 17: Gegenüberstellung der Kriterien im Anforderungsprofil und im Kundenbarometer

Dafür sollen die Zufriedenheitswerte aus der Befragung dargestellt werden. Ihnen wird die Wichtigkeit (reale Bedeutung) der jeweiligen Kriterien gegenübergestellt, wie sie bereits in Kapitel 2.4.3. erläutert wurde (Abbildung 15). Daraus lässt sich schließen, welche Kriterien im Anforderungsprofil heute bereits besser oder schlechter bewertet werden und wie wichtig ihre Verbesserung ist.

Eine Auswertung der Ergebnisse, bezogen auf den RNN-Raum ist in Abbildung 18 dargestellt:

- Für Kriterien mit hoher Wichtigkeit wie Taktfrequenzen (Bedienungshäufigkeit), Anschlüsse, Tarifsystem und Preis-Leistungsverhältnis liegt die Zufriedenheit eher im unteren Bereich. Daher besteht hier ein hoher Handlungsbedarf im Rahmen der Möglichkeiten. Bei einer differenzierteren Betrachtung der Räume im RNN zeigt sich jedoch, dass bei allen Punkten die schlechteste Bewertung im Gebiet des Landkreis Mainz-Bingen und Alzey-Worms erreicht wird, sie im Bereich der Landkreise Bad Kreuznach und Birkenfeld jedoch besser ist. Das bedeutet, dass in den schwach und dispers besiedelten Räumen die ÖPNV-Nutzer nur geringe Erwartungen an den ÖPNV stellen während in den dichter besiedelten Umlandgemeinden der größeren Städte höhere Ansprüche gestellt werden. Jeweils besser sind die Bewertungen in den Städten Ingelheim, Bingen, Bad Kreuznach und Idar-Oberstein.

- ▶ Mit Ausnahme des Linien- und Streckennetzes, das bei noch größerer Zufriedenheit auch eine relativ hohe Wichtigkeit aufweist, sind alle Kriterien, die gut bewertet werden von nachrangiger Wichtigkeit. Dies betrifft insbesondere Fahrplanheft, Internetauftritt, Fahrplaninformation an Haltestellen und Fahr-scheinverkaufsstellen. Allerdings sind die Informationen zum Angebot eine Grundvoraussetzung der Nutzung.



Quelle: TNS-infratest Kundenbarometer 2007; eigene Darstellung der Ergebnisse (PTV)

Abbildung 18: Zufriedenheitswerte des Kundenbarometers im Vergleich mit der Wichtigkeit der Kriterien für den Fahrgast

3.5 Informationen zum Einsatz alternativer Bedienungsformen

Grenzen des konventionellen ÖPNV

Die Frage nach den Grenzen des ÖPNV stellt sich in den Fällen, in denen eine Grundversorgung der Bewohner in Gebieten mit niedriger Einwohnerdichte nicht durch Linienbetrieb gewährleistet werden kann.

Wo außerhalb der Hauptverkehrszeiten Fahrten mit sehr wenigen Fahrgästen oder ganz ohne Fahrgäste stattfinden, können sie ggf. durch bedarfsorientierte Angebote ersetzt werden. Auf Relationen mit einer Mindestnachfrage im Gesamtverkehr können sich Möglichkeiten eröffnen, die geringe vorhandene Nachfrage in Rahmen einer

Grundversorgung kostengünstiger und attraktiver zu bedienen, als dies durch den Betrieb mit Linienbussen möglich ist.

Formen und Wirtschaftlichkeit von Alternativen Betriebsweisen

Es bestehen niedrigere Kosten bei Ersatz einzelner Fahrten konventioneller Linienverkehre (z.B. bei schwacher Auslastung der Busse außerhalb des Schülerverkehrs), eine Kostendeckung kann in der Regel jedoch nicht erreicht werden.

Es gibt vielfältige Lösungen für Verkehrsangebote im ÖPNV für nachfrageschwache Räume und Zeiten:

- ▶ Umfassende flexible Angebote in ländlichen Räumen als Ersatz für zuvor schwach ausgelastete Linienverkehre, z.B. im Versorgungsverkehr
- ▶ Ergänzende Angebote etwa anstelle von Linienverkehren während der Abendstunden oder an Wochenenden
- ▶ Spezielle Angebote, die auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt sind
- ▶ Beförderungsdienste zu Hauptverkehrsstrecken

In der Praxis bestehen für ähnlich strukturierte Angebote eine Vielzahl von Bezeichnungen. Die Angebote lassen sich jedoch wie in Tabelle 18 dargestellt systematisieren (wobei es darüber hinaus noch weitere Formen gibt). Hierbei dienen als Unterscheidungsmerkmale

- ▶ Linienbetrieb, Richtungsbandbetrieb, Flächenbetrieb o.ä.
- ▶ Gebundenheit an Haltestellen an Quelle und Ziel der Fahrgastfahrt oder Beförderung zur Haustür
- ▶ Bedarfsabhängigkeit (z.B. Bedienung nur bei vorherigem Anruf)
- ▶ Fahrtkosten (Haus-/Verbundtarif oder Zuschlag)

L-Bus* Anrufbus auf Bedarfslinie	Linienbetrieb
	Haltestelle ⇒ Haltestelle
	Fahrplangebunden
	Bedarfsabhängig
	Verbundtarif
R-Bus* Anrufbus im Richtungsbandbetrieb	Richtungsbandbetrieb
	Haltestelle ⇒ Haltestelle
	Fahrplangebunden
	Teilweise bedarfsabhängig
	Verbundtarif
R-AST* Anruf Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb ("klassisches AST")	Richtungsband
	Haltestelle ⇒ Haustür
	Fahrplangebunden
	Bedarfsabhängig
	Verbundtarif + Zuschlag
F-Bus* Anrufbus im Flächenbetrieb	Flächenbetrieb
	Haustüre ⇒ Haustür
	Fahrplanungebunden
	Bedarfsabhängig
	Verbundtarif + Zuschlag

*Systematik aus AMABILE (Forschungsprojekt des BMBV), PTV AG

Tabelle 18: Systematik der Alternativen Bedienungsformen

Diese Typen von alternativen Bedienungsformen lassen sich wie folgt charakterisieren:

L-Bus (Anrufbus / Taxibus)

Organisation

Die Durchführung liegt i.d.R. in der Hand örtlicher Taxi- oder Mietwagenunternehmen im Auftrag von Verkehrsunternehmen. Es ist eine zentrale Disposition notwendig.

Vorteile

Aufgrund der tariflichen Integration ist das Angebot attraktiv für den Fahrgast, der mit seinem Verbundfahrtschein fahren kann.

Nachteile

Je höher die Inanspruchnahme, umso kostenintensiver wird das Angebot. Da Verbundfahrtscheine (auch Monatskarten) gültig sind, ist mit einer hohen Nutzung zu rechnen. Ein Nachteil aus Fahrgastsicht ist die notwendige rechtzeitige telefonische Anmeldung.

R-Bus (Anrufbus im Richtungsbandbetrieb)

Organisation

Die Durchführung geschieht i.d.R. durch Verkehrsunternehmen. Der Bus bedient zunächst bedarfsunabhängig die Haltestellen der Grundroute und nach vorheriger Anmeldung bedarfsabhängig weitere Haltestellen. Auch hierfür ist eine zentrale Disposition notwendig.

Vorteile

Der Vorteil für den Fahrgast liegt auch hier in der Gültigkeit des Verbundtarifs. Für den Betreiber ergeben sich insbesondere laufleistungsabhängige Einsparungen, da nur die Grundroute immer befahren werden muss. Die Leistung steigt auch hier mit der Akzeptanz des Angebots.

Nachteile

- ▶ Grundvoraussetzung für die Einrichtung ist eine ausreichende Nachfrage für die Grundroute.
- ▶ Der Fahrplan ist nicht exakt festlegbar, da die Fahrten in die Fläche vorab nicht feststehen.

R-AST (Anrufsammeltaxi)

Organisation

Die Durchführung liegt i.d.R. in der Hand örtlicher Taxi- oder Mietwagen im Auftrag von Verkehrsunternehmen. Es ist eine zentrale Disposition notwendig.

Vorteile

Der Vorteil für die Fahrgäste liegt darin, dass in der Regel der Ausstieg an der Haustüre erfolgt. Nur zum Einstieg muss die Haltestelle aufgesucht werden.

Nachteile

Nachteilig für den Fahrgast ist der gesonderte Fahrpreis oder Zuschlag zum Verbundticket. Auch hier ist eine rechtzeitige telefonische Anmeldung notwendig.

F-Bus (Anrufbus im Flächenbetrieb)

Organisation

Das Angebot ist dem normalen Taxi-Angebot am ähnlichsten, aber es sind Umwege durch Mitnahme mehrerer Fahrgäste mit unterschiedlichen Zielen möglich. Die Bedienung erfolgt in einem zeitlich und räumlich abgegrenzten Bedienungsgebiet.

Die Durchführung erfolgt auch hier i.d.R. durch örtliche Taxi- oder Mietwagenunternehmen im Auftrag von Verkehrsunternehmen.

Die Disposition erfolgt zentral, ist aufgrund der Ungebundenheit von Haltestellen sehr aufwändig (Fahrzeugdisposition).

Vorteile

Die fehlende Fahrplan- und Haltestellenbindung dient einer hohen Flexibilität und ist daher insbesondere für den Fahrgast von Vorteil.

Nachteile

- ▶ Eine Bündelung der Fahrtwünsche ist schwieriger möglich, dadurch steigen die Kosten
- ▶ Es besteht ein direktes Konkurrenzverhältnis zum Taxigewerbe

Umgang mit freigestellten Schülerverkehren

In Räumen, in denen Schüler im freigestellten Schülerverkehr befördert werden, kann erwogen werden, diesen Verkehr auch für andere Fahrgäste zu öffnen. Freigestellte Schülerverkehre sind entsprechend der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung) freigestellt. Nach §1 Nr. 4d der Freistellungs-Verordnung betrifft dies Verkehre mit Kraftfahrzeugen für den Schulträger zum und vom Unterricht.

Durch eine Öffnung können zusätzliche Fahrten zur Grundversorgung kleiner Orte angeboten werden. Es bestehen zwei Möglichkeiten:

- ▶ Umwandlung / Integration der Fahrten in Linienfahrten nach § 42 PBefG
 - ▶ Vorteile: Zusätzliches Linienfahrtenangebot, Kostensenkung bei besserer Koordination der Schülerverkehre (zum Beispiel Schulzeitstaffelung)
 - ▶ Nachteile: Erhöhte Kosten durch notwendiges Verbundticket der Schüler, Aufwand für Koordination der Schülerverkehre
- ▶ Mitnahme anderer Fahrgäste, was aber nach PBefG § 2 Absatz 4 nur in Ausnahmefällen und mit Sondergenehmigung der Genehmigungsbehörde möglich ist: „Die Genehmigungsbehörde kann bei (...) Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstaben d und i der Freistellungs-Verordnung Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilen, wenn dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten und mit Rücksicht auf bestehende öffentliche Verkehrseinrichtungen wirtschaftlich vertretbar ist.“

3.6 Überlegungen zur Mobilität und Grundversorgung ohne Pkw-Verfügbarkeit

Grundsätzlich sollte hinsichtlich der Räume und Zeiten, in denen es keine ÖPNV-Bedienung aber Bedarf nach Mobilität gibt, geklärt werden, welche Lösungen durch den Aufgabenträger und ggf. den Verbund unterstützt werden können. Abgestuft sind folgende Lösungen möglich:

- ▶ Bedarfsorientierte Anrufverkehre (wie sie unter „Alternative Bedienungsweisen“ beschrieben wurden), wie sie im RNN-Gebiet bereits in einigen Gemeinden angeboten werden
- ▶ Prüfung der Taxiverfügbarkeit im Umkreis der nicht bedienten Orte, um eine Beförderungsmöglichkeit sicherzustellen
- ▶ Unterstützung einer privaten „Selbsthilfe“ in den Orten (z.B. Fahrgemeinschaften auch im Versorgungsverkehr, Angebot zur Mitnahme bei Fahrten in das nächste Zentrum im eigenen Pkw)
- ▶ Unterstützung der Einrichtung von Zentren in Ortschaften, die über keinen Laden oder dergleichen mehr verfügen (Beispiel „Markttreff“ Schleswig-Holstein). Ziele sind beispielsweise Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs, Lieferservice

(Artikel aus der nächsten Stadt, die nicht im Angebot sind, z. B. auch die Abholung von Medikamenten aus der nächsten Apotheke), Briefkasten und Briefmarkenverkauf, Informationen und Dienstleistungen zu Mobilitätsangeboten (z. B. Fahrpläne)

- ▶ Unterstützung der Belieferung vor Ort, z.B. durch Lebensmittelbusse oder mobile Dienstleistungen, die in die kleinen Orte kommen.

4 Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖV-Angebots

Insbesondere im Zuge der Nahverkehrspläne der einzelnen Aufgabenträger aber auch für den Gesamttraum werden die im Anforderungsprofil genannten Merkmale der ÖV-Qualität mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse untersucht. Ziel ist die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Basis für die Definition von Maßnahmenvorschlägen zur Behebung dieser Mängel.

Alle Analysen werden ausschließlich im werktäglichen Netz (Montag-Freitag, Schultag) durchgeführt.

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellen Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel beseitigt werden können.

Im Folgenden wird das Vorgehen bei der Schwachstellenanalyse beschrieben. Hier werden im Anschluss raumübergreifende Analyseergebnisse aufgeführt. Die übrigen Ergebnisse werden in den Nahverkehrsplänen der Landkreise dargestellt.

4.1 Methodik und Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Netzmodell und mit Hilfe von Datenbanken durchgeführt. Zunächst wurden für alle relationsbezogenen Auswertungen alle Quell-Ziel-Relationen im Untersuchungsraum in eine Datenbank aufgenommen und kategorisiert. Die jeweiligen Kenngrößen der ÖPNV-Bedienung wurden im Netzmodell ermittelt und mit den Mindestanforderungen aus dem Anforderungsprofil verglichen. Alle zunächst auf diese Weise systematisch ermittelten Schwachstellen wurden näher untersucht und hinsichtlich ihrer Bedeutung priorisiert. Bei Mängeln folgte eine Einzelfallprüfung, ob die Einhaltung des Anforderungsprofils mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist. Die Ergebnisse wurden auch in Arbeitskreissitzungen mit jedem Aufgabenträger sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen diskutiert. Sie werden für die Binnenverkehre der Kreise in den Nahver-

kehrsplänen der einzelnen Aufgabenträger dargestellt. Angebote, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, bleiben von der Analyse und Maßnahmendefinition unberührt.

4.2 Erschließung - Einzugsbereich der Haltestellen

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen von 1000 m (Schiene), 600 m (Regionalbus) bzw. 400 m (Stadtbus) im Netzmodell dargestellt. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillierungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestellen angesichts der bewegten Topographie des Raumes innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten ist.

Siedlungsgebiete, Industrie- oder Gewerbegebiete, die nicht ausreichend erschlossen sind, wurden anhand feinerer Informationen hinsichtlich ihrer Größe, Nutzung, Einwohnerzahl, Erschließung und Befahrbarkeit genauer geprüft.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in den Nahverkehrsplänen der Landkreise dargestellt, da sie ausschließlich innerhalb der Landkreise liegen.

4.3 Erreichbarkeit der Zentren

Entsprechend der im Anforderungsprofil festgelegten Höchstbeförderungszeiten zu den Versorgungszentren wurden für alle Haltestellen Beförderungszeiten entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil untersucht. Die Ergebnisse sind in der Isochronenabbildung A-20 im Anhang für den Gesamttraum dargestellt.

Es zeigt sich dass die Mittelzentren in allen Siedlungsräumen gut erreichbar sind.

Eine Ausnahme bildet ein Bereich um Bacharach (Henschhausen, Breitscheid, Bushaltestellen in Bacharach), für die das Mittelzentrum Bingen aufgrund mangelnder Abstimmung bestehender Fahrten auf die Schiene erst in über 50 Minuten erreichbar ist. Dieser Mangel tritt auch in den relationsbezogenen Analysen auf und wird dort im Einzelnen dargestellt. Alle übrigen Bereiche sind innerhalb von 45 Minuten mit dem nächsten Mittelzentrum verbunden.

Die Erreichbarkeit der Grundzentren ist in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Landkreise dargestellt.

4.4 Relationsbezogene Analyse

4.4.1 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit wurde gemäß dem Anforderungsprofil auf allen relevanten Relationen für verschiedene Zeitintervalle je Bedienungskategorie untersucht. Die Gesamtzahl der ca. 190.000 Relationen zwischen den 432 Verkehrszellen des Unter-

suchungsraumes wurde dabei mit Hilfe der Einteilung in die Relationskategorien unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrsnachfrage auf der Relation, auf die relevanten Relationen reduziert.

Die Bewertung der Bedienungshäufigkeit erfolgt in drei Kategorien:

- ▶ Mittelfristig kein Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden erfüllt.
- ▶ Nachrangiger Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden weitestgehend erfüllt. Lücken in der Bedienung bestehen z.B. nur in kurzen Zeiträumen oder die Gesamtnachfrage ist grenzwertig.
- ▶ Vorrangiger Handlungsbedarf: Die Mindestanforderungen werden für mindestens einen Zeitbereich nicht erfüllt. Möglichkeiten einer Ausweitung der Bedienung sind hier zu prüfen.

Für die Zuordnung zu Zeitintervallen ist der Abfahrtszeitpunkt an der Starthaltestelle maßgeblich. Es werden nur diejenigen Verbindungen berücksichtigt, die bezüglich Fahrzeit und Umsteigehäufigkeit einen zumutbaren Schwellenwert nicht überschreiten. Existieren für eine Relation nur Verbindungen mit unzumutbar langer Fahrzeit oder zu vielen Umsteigevorgängen, so wird die Bedienungshäufigkeit auf 0 gesetzt.

„Hinfahrten“ sind so definiert, dass sie im zentralen Gefüge vom untergeordneten Siedlungsraum zum Zentrum führen, z.B. die Fahrt zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zum Einkauf etc. „Rückfahrten“ sind Fahrten zurück in den Siedlungsraum, zumeist ist dies die Fahrt zum Wohnort.

4.4.2 Umsteigehäufigkeit

Die Analyse der mittleren Umsteigehäufigkeiten auf den Relationen wurde analog der Untersuchung zur Bedienungshäufigkeit durchgeführt. Auch die Priorisierung in vorrangigen, mittelfristigen und nachrangigen Handlungsbedarf erfolgte entsprechend.

4.4.3 Schnelligkeit - Beförderungs-/ Fahrzeitvergleiche MIV / ÖV

Um die Schnelligkeit des ÖPNV zu untersuchen wurden die mittleren Beförderungszeiten im ÖPNV (Fahrzeit einschließlich eventueller Umsteigezeiten, jedoch ohne Zu- und Abgangszeiten) den Fahrzeiten im MIV gegenübergestellt. Zu den Fahrzeiten des MIV wurden für die Ziele Mainz und Wiesbaden eine Parksuchzeit von 8 Minuten addiert, für die übrigen Städte im Untersuchungsraum 4 Minuten. Bei der Berechnung wurden extrem lange Verbindungen sowie Verbindungen, die nur mit häufigen Umstiegen realisiert werden können und daher realistischerweise nicht genutzt werden, ausgenommen. Dennoch treten auf Relationen, die mit ungetakteten Umsteigeangeboten bedient werden, unterschiedlich lange Beförderungszeiten auf. Daher wird hier die mittlere Beförderungszeit ermittelt und es ist nicht auszuschließen, dass über den Tag einzelne Angebote erheblich schneller sind.

Eindeutige Fahrzeiten im MIV sind problematisch zu ermitteln, da sie abhängig von den jeweiligen Netzbelastungen sind. Daher wurden sie zunächst mit Hilfe des Netzmodells in einem belasteten Netz ermittelt, wobei eine hohe Belastung der Strecken zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit führt. Zur Eichung wurden alle wichtigen Relationen mit Mängeln einzeln mit Hilfe eines Routensuchprogramms überprüft.

4.4.4 Ergebnisse der relationsbezogenen Auswertungen

Die meisten relationsbezogenen Mängel ergaben sich in den Landkreisen und werden in den jeweiligen Nahverkehrsplänen dort beschrieben. Für die grenzüberschreitenden Verkehre ergab sich ausschließlich folgender Mängel, der weiterverfolgt werden soll:

- ▶ Mangel auf grenzüberschreitender Relation Ingelheim – Wiesbaden: Keine Direktverbindung trotz wichtiger Potenziale

Im Detail wird dieser Mangel im Zuge der Maßnahmendefinition im Kapitel 5 beschrieben.

4.5 Analyse der RegioLinien

Im RNN besteht eine Reihe von RegioLinien, die im Folgenden auf ihre Funktionen untersucht werden.

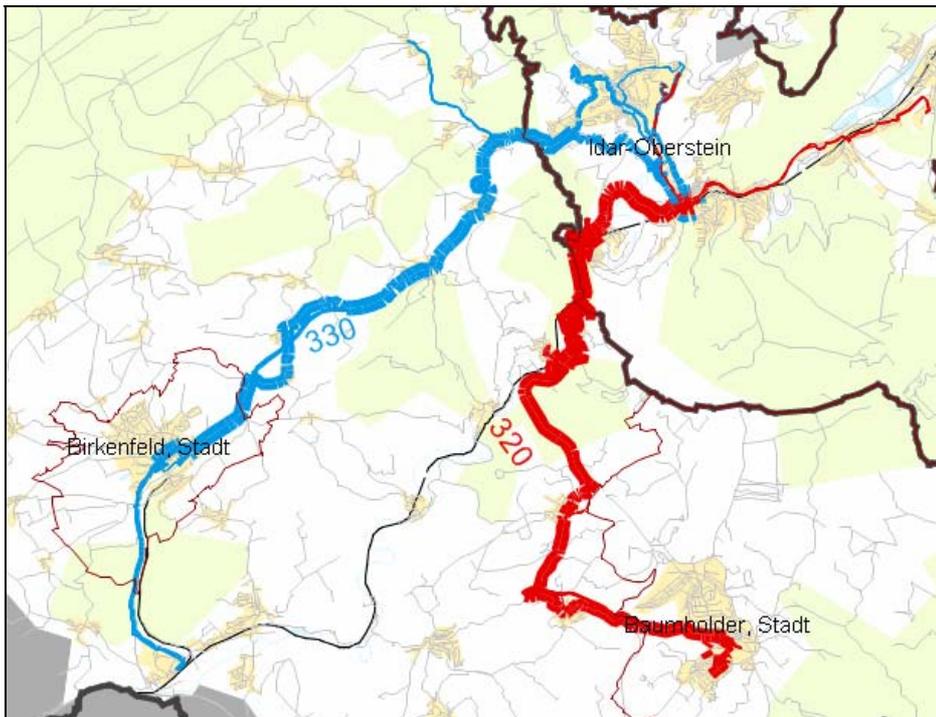


Abbildung 19: RegioLinien 320 und 330

Linie 320 Idar-Oberstein – Baumholder und Linie 330 Idar-Oberstein – Birkenfeld (Binnenverkehr Landkreis Birkenfeld)

Die Linien (siehe Abbildung 19) ist weitestgehend getaktet, sie verkehren Montag – Freitag im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt mit relativ einheitlichem Linienweg. Die Linien erfüllen die Bedingungen einer RegioLinie.

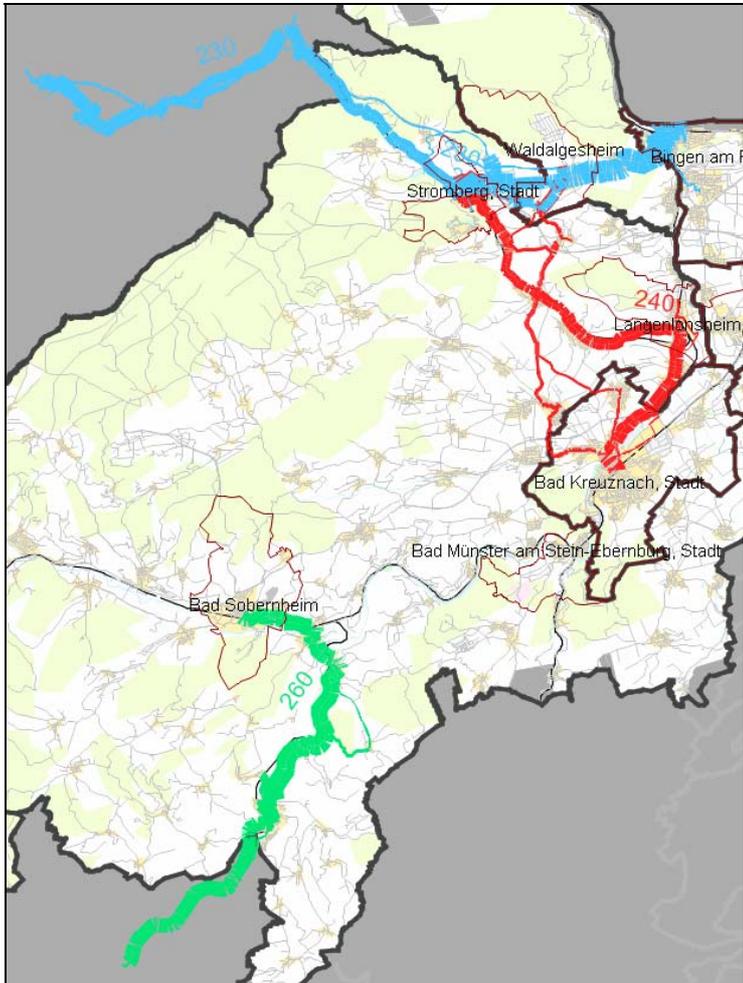


Abbildung 20: RegioLinien 230, 240 und 260

Linie 230 (Simmern-) Stromberg – Bingen und Linie 260 Bad Sobernheim – Lauterecken

Diese Linien (siehe Abbildung 20) sind ebenfalls weitestgehend getaktet. Linie 230 verbindet Simmern außerhalb des RNN mit Stromberg und Bingen. Die Stadt Bingen ist für Stromberg das nächstgelegene Mittelzentrum, obwohl sie im Nachbarlandkreis liegt. Daher ist eine gute Verbindung wichtig.

Linie 260 verbindet Bad Sobernheim mit Lauterecken im Nachbarlandkreis Kusel. Sie verkehrt Montag – Freitag mit weitgehend getakteten Fahrten mindestens im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt. Der Linienweg ist einheitlich.

Linie 240 Stromberg – Bad Kreuznach

Die Linie (Abbildung 20) ist unter der Woche nicht getaktet und hat teilweise sehr uneinheitliche Linienwege. Am Wochenende sind die Fahrten dagegen sehr einheitlich und verkehren im Zweistundentakt. Aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben, die die Linie wahrnimmt (Schülerverkehr, Erschließungen, schnelle Verbindungen) ist die Einheitlichkeit, die eine RegioLinie definiert, nicht gegeben. Aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben, die die Linie wahrnimmt (Schülerverkehr, Erschließung, schnelle Verbindung) soll geprüft werden, ob diese Funktionen auch durch einen vertakteten Fahrplan erfüllt werden können.

Linie 640 Ingelheim – Niederolm, Linie 650 Mainz – Sprendlingen, Linie 660 Alzey – Mainz

Die Linien haben einheitlichen Linienwege und sind durchgängig an allen Wochentagen getaktet. Sie verkehren stündlich, Linie 660 verkehrt am Wochenende jede zweite Stunde, sie deckt die Achse Alzey-Mainz ab. Darüber hinaus nehmen die Linien wichtige Funktionen im Verdichtungsraum des Landkreises Mainz-Bingen wahr.

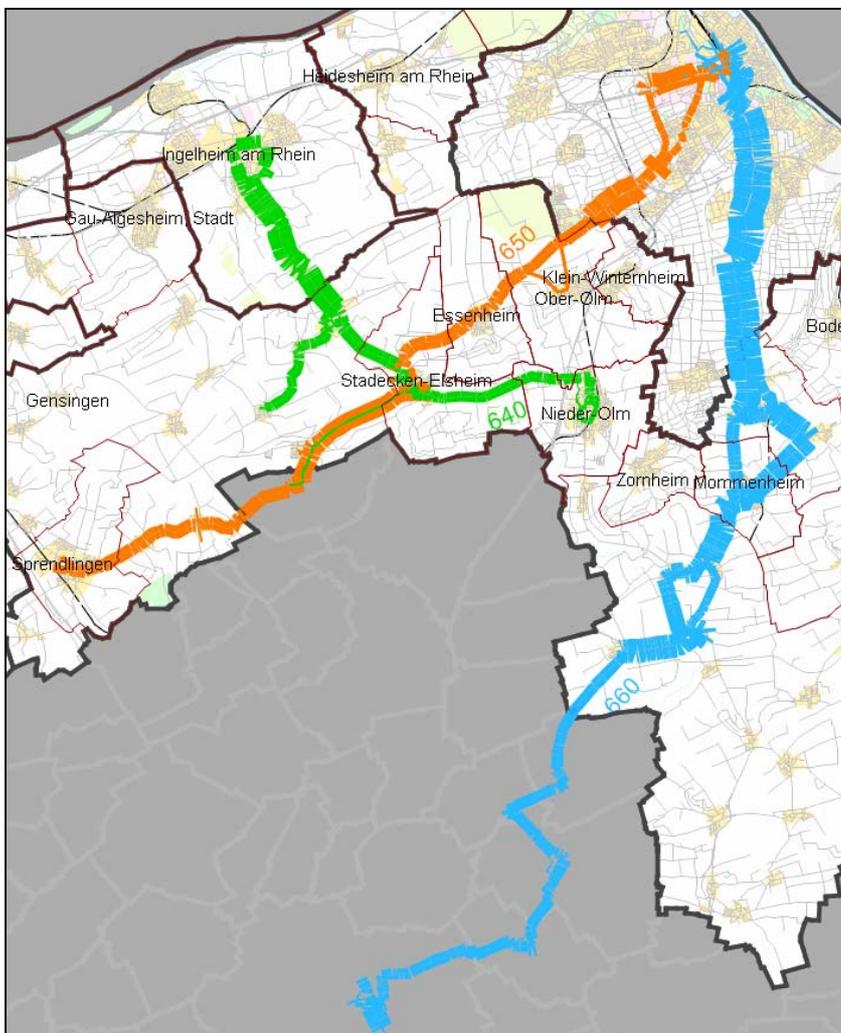


Abbildung 21: RegioLinien 640, 650 und 660

Relation Alzey- Bad Kreuznach

Vor dem Hintergrund der nächsten kommunalen Gebietsreform, die zu Verschiebungen zwischen den Landkreisen führen kann, sollte die Einrichtung einer RegioLinie durch den ZSPNV geprüft werden.

4.6 Anschlusssicherung

Die wichtigsten Haltestellen hinsichtlich ihrer Verknüpfungsfunktion wurden auf Basis der Erhebungsdaten ermittelt. Sie werden in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Landkreise dargestellt. Für diese Umsteigehaltestellen und Verknüpfungspunkte zur Bahn sind zumindest in der Lastrichtung Anschlüsse zu realisieren. Ausnahmen, bedingt durch Fahrplanbindung an andere, vorrangige Verknüpfungspunkte oder Schulanfangszeiten, sind zu begründen.

Die Verknüpfungspunkte sind in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Landkreise dargestellt.

4.7 Prüfaufträge

Zusätzlich zur Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots auf der Basis des Anforderungsprofils wurden Untersuchungen in Gebieten durchgeführt, in denen aktuelle oder zukünftige Entwicklungen möglicherweise eine Änderung der ÖPNV-Bedienung notwendig machen. Hierzu dienten teilweise auch Anregungen seitens der Kommunen an die Aufgabenträger (siehe auch Kapitel 6.1.). Diese wurden auf ihre Relevanz für den Nahverkehrsplan überprüft. Die Prüfaufträge aus den Gemeinden werden in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Aufgabenträger beschrieben und analysiert und ein eventueller Handlungsbedarf wird abgeleitet. Im Gemeinsamen Nahverkehrsplan wird der Prüfauftrag dargestellt (Kapitel 6.2).

5 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse / Maßnahmendefinition

In den Nahverkehrsplänen der Kreise werden die Schwachstellenanalysen, die vorwiegend diese Kreise betreffen vorgestellt. Innerhalb der Schwachstellenanalyse wurden auch die grenzüberschreitenden Relationen zwischen den drei untersuchten Kreisen, der Stadt Mainz und Wiesbaden und dem neuen Übergangsbereich einbezogen und untersucht. Einbezogen wurden Ströme zwischen Mainz und dem Übergangsbereich, nicht jedoch Ströme zwischen Mainz und Wiesbaden. Im kreisübergreifenden Verkehr wurden auf der Basis des Anforderungsprofils und unter Berücksichtigung der abgeschätzten Gesamtnachfrage für Relationen mit Fahrgastpotenzialen nur wenige Mängel gefunden, da hier ein gutes Angebot mit Schiene und RegioLinien besteht.

Für den Gemeinsamen Nahverkehrsplan des Gesamttraumes RNN, wird hier nur der einzige kreisübergreifende Mangel dargestellt.

Mangel auf grenzüberschreitender Relation Ingelheim – Wiesbaden

Mangel

Zwischen Ingelheim und Wiesbaden besteht trotz täglichen 1200 Pendlerfahrten keine Direktverbindung. Die vorhandene Umsteigeverbindung (Schiene-Schiene) ist nur in der Hauptverkehrszeit abgestimmt. Eine Verbesserung der Verbindung würde auch Verkehren aus Richtung Bad Kreuznach nützen, fällt jedoch in den Aufgabenbereich des Zweckverbandes SPNV-Süd.

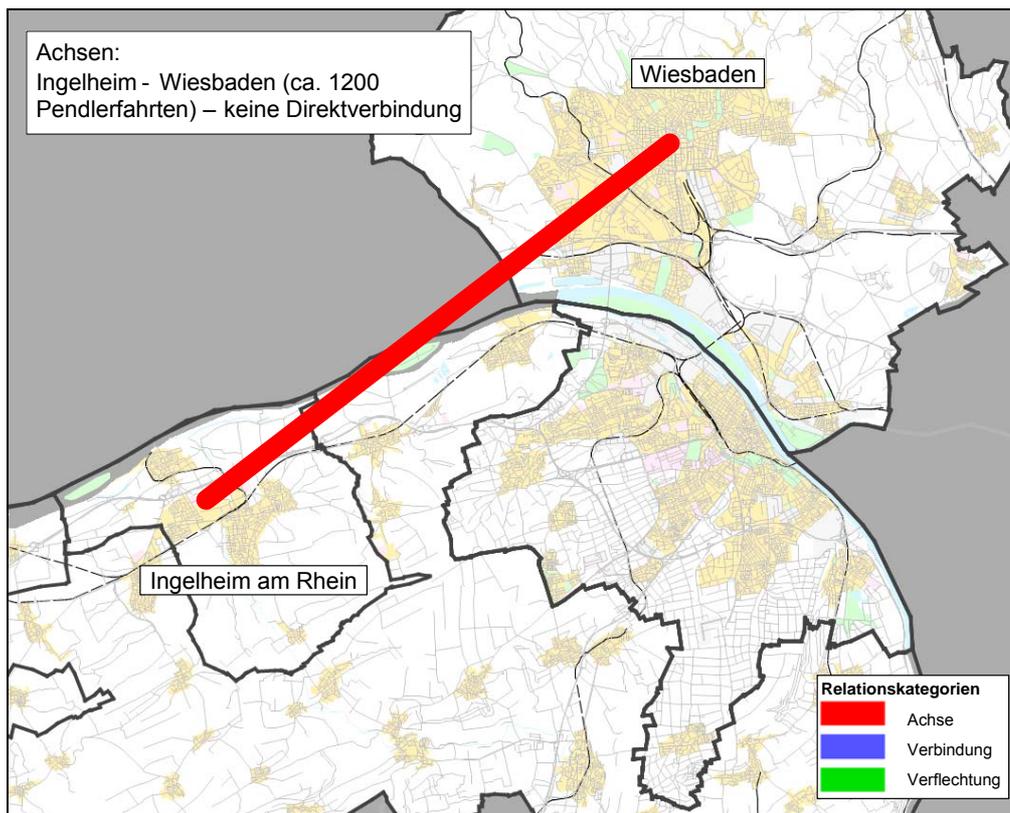


Abbildung 22: Mangel auf der Achse Ingelheim – Wiesbaden

Maßnahmenmöglichkeiten

Dem Zweckverband wird der Wunsch des Landkreises Mainz-Bingen weitergegeben hinsichtlich einer besseren Abstimmung der Anschlüsse in Mainz. Gegebenfalls wird eine Lösung im Zuge einer zurzeit laufenden Untersuchung der Nutzung der Schiersteiner Brücke für den ÖPNV absehbar.

Zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 wird eine Buslinie zwischen Mainz-Mombach und Wiesbaden-Biebrich bzw. -Schierstein über die Schiersteiner Brücke eingerichtet. Es sollten möglichst attraktive Übergänge in Mainz - Mombach vom Zug aus Ingelheim auf die neue Buslinie eingerichtet werden. Dies betrifft sowohl die zeitliche Lage der Fahrten dieser Buslinie als auch die örtlichen Gegebenheiten des Umstiegs.

6 Analyse und Maßnahmenentwicklung aufgrund von Prüfaufträgen

6.1 Befragung der Gemeinden

Zu Beginn der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurden alle Gemeinden hinsichtlich ihrer Anregungen zum öffentlichen Nahverkehr schriftlich befragt.

Es antworteten fünf Verbandsgemeinden und elf Ortsgemeinden aus dem RNN-Gebiet. Die Anregungen wurden aufgenommen und hinsichtlich ihrer Relevanz für den Nahverkehrsplan geprüft. Die Anregungen wurden dann hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im Nahverkehrsplan untersucht, mit den Analyseergebnissen abgeglichen und in den Arbeitskreisen der Landkreise diskutiert. Teilweise gingen die Anregungen so in die Maßnahmendefinition ein.

Anregungen, die ausschließlich den ZSPNV Süd (insbesondere den Schienenverkehr und dessen Fahrplangestaltung) betreffen wurden an den Zweckverband SPNV Süd weitergeleitet.

Die den Kreisbinnenverkehr betreffenden Anregungen, werden in den Nahverkehrsplänen der einzelnen Kreise dargestellt.

Als kreisübergreifende Maßnahmen wird hier die Anregung einer Linienverbindung Mainz-Hechtsheim – Zornheim – Nieder-Olm betrachtet.

6.2 Potenzialuntersuchung Mainz-Hechtsheim – Zornheim – Nieder-Olm

Seitens der Gemeinde Nieder-Olm besteht der Wunsch nach einer Verlängerung der Buslinie 66 von Zornheim aus nach Nieder-Olm, um eine Direktverbindung von Nieder-Olm nach Mainz Ebersheim und Mainz Hechtsheim zu erhalten. Nach ersten Prüfungen durch die Betreiber dieser Linie (MVG und ORN) ist diese Verlängerung betrieblich möglich.

Hierfür wurde gesondert eine Untersuchung durchgeführt, mit dem Ziel, die Potenziale für diese Linienverlängerung sowie die Kosten überschlägig abzuschätzen. Die Ergebnisse sind in einem gesonderten Untersuchungsbericht dargestellt und werden hier kurz zusammengefasst.

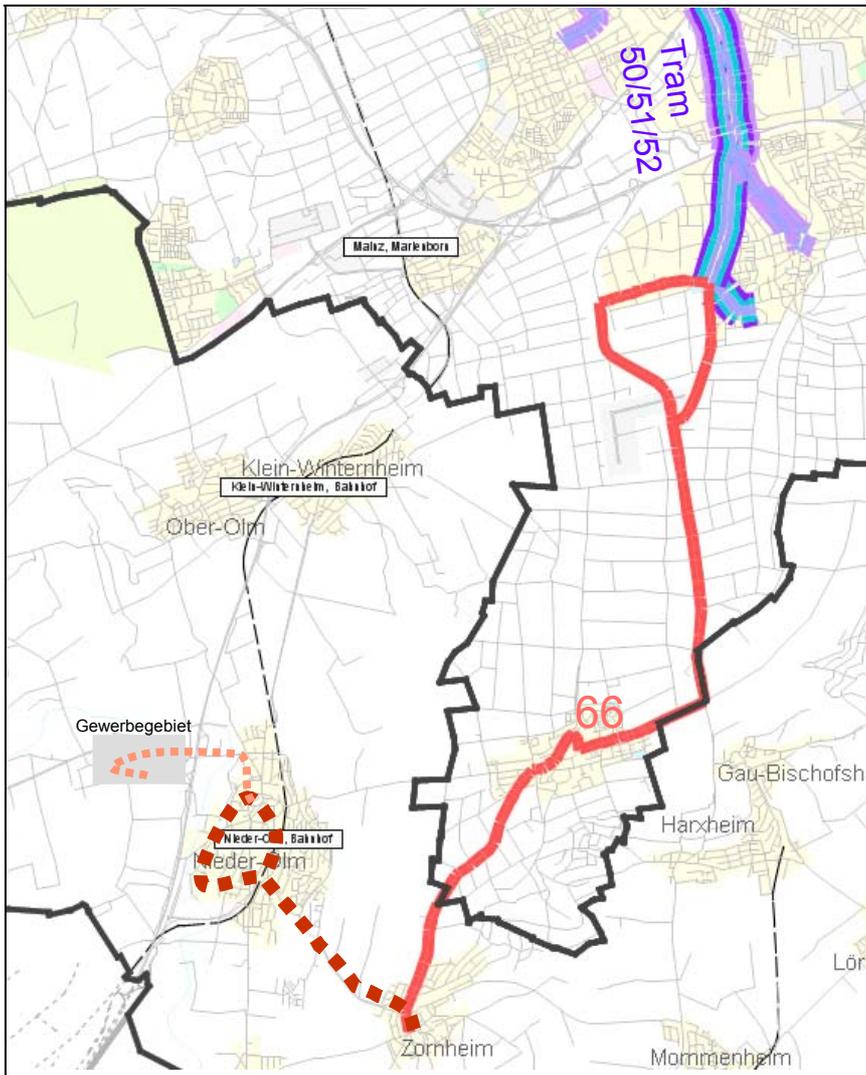


Abbildung 23: Verlängerung der Linie 66 nach Nieder-Olm – mögliche Linienführung

- ▶ Die Verlängerung der Linie 66 verläuft über Zornheim hinaus nach Nieder-Olm mit einer Fahrtroute von Zornheim nach Nieder-Olm wie bei der Linie 667.
- ▶ In Nieder-Olm werden die Haltestellen 14 Morgen, Schulzentrum und Kirche, gegebenenfalls auch der Bahnhof bedient.
- ▶ Eine Bedienung des Gewerbegebietes Nieder-Olm ist aus Nachfragesicht der derzeit nicht erforderlich, da die Potenziale zu gering sind.
- ▶ Der Grundtakt ist 30 Minuten-Takt wie heute auf der Linie 66.

Nachfrageprognose

- ▶ Bei einer werktäglich halbstündigen Verlängerung der Linie können etwa 60-70 werktägliche Personenfahrten vom Pkw auf den ÖPNV verlagert werden.
- ▶ Etwa 35 Personenfahrten werden von anderen ÖV-Routen verlagert auf die neue, verlängerte Linie 66.
- ▶ Durch die Fahrgaststeigerungen ergeben sich ca. 25.400 Euro Fahrscheinerlöse.

Kostenschätzung

- ▶ Da für einen Halbstundentakt keine ausreichenden Potenziale gesehen werden, werden die Kosten für einen Stundentakt (werktäglich 14 Fahrten) berechnet. Durch ein zusätzlich benötigtes Fahrzeug, die Fahrpersonalkosten und laufleistungsabhängigen Kosten entstehen Kosten von ca. 88.000 Euro pro Jahr. Bei einem Halbstundentakt ist mit Kosten von ca. 148.000 Euro zu rechnen.

Umsetzung

Es ist vorgesehen, die Verlängerung der Linie 66 bereits zum Dezember 2008 umzusetzen.

6.3 ÖPNV-Angebot am Wochenende, an schulfreien Tagen und abends

Da am Wochenende die Schülerverkehre aber auch Fahrten der Berufspendler weitestgehend entfallen, bietet sich dem ÖPNV vor allem in den schwächer besiedelten Räumen ein wesentlich geringeres Nachfragepotenzial. Dies umfasst samstags bis zum frühen Nachmittag noch Einkaufsfahrten und ist danach und am Sonntag auf Freizeitverkehre beschränkt. Diese Verkehre sind nicht nur vom Umfang geringer, sondern sind hinsichtlich der Fahrtziele und der Zeiten der Nachfrage sehr uneinheitlich. Eine bündelbare Nachfrage, die sinnvoll im regelmäßigen Linienverkehr zu bedienen ist, weisen nur noch die Hauptachsen auf. Da der Schülerverkehr die größte Fahrgastgruppe ausmacht und in den schwach besiedelten Gebieten fast ausschließlich Schüler den ÖPNV nutzen, gelten in der Region die Aussagen zum Wochenende weitestgehend auch für den Ferientag. Das Angebot ist entsprechend angepasst:

Fahrtenangebot schulfreier Tag (Region)

Die entfallenden Schülerfahrten bedingen für weite Räume, dass für die Grundversorgung kein ÖPNV zur Verfügung steht. In den Räumen, in denen alternative Betriebsweisen geplant werden, sollten diese in den schulfreien Zeiten ein dichteres Netz bedienen.

Fahrtenangebot Samstag (Region)

Die Busverkehre bieten im Vergleich zu Montag - Freitag ein deutlich eingeschränktes Angebot. Allerdings ist dieses zumeist klarer strukturiert (Linienwege, ggf. Taktung), da die räumlich und zeitlich differenzierte Nachfrage des Schülerverkehrs entfällt. Nach dem Ende der Ladenöffnungszeiten ist eine weitgehende Beschränkung des Angebots auf die zentralen Achsen und RegioLinien für Linienverkehr sinnvoll. Freitag und Samstag Abend ist ein verstärktes Angebot für Freizeitverkehre angemessen. Für die übrigen Zeiten kann die Prüfung der Möglichkeiten für Ergänzungsangebote mit alternativen Betriebsweisen sinnvoll sein.

Fahrtenangebot Sonntag (Region)

Am Sonntag besteht ein noch weiter ausgedünntes Angebot, in den schwach besiedelten Räumen jenseits der Achsen findet keine Bedienung mehr statt. Die Nachfrage beschränkt sich weitestgehend auf Freizeitverkehre, die mit Linienverkehr in weiten Teilen nicht bedienbar sind. Auch hier gilt, dass Einsatzmöglichkeiten für alternative Betriebsweisen bestehen können.

Angebot durch alternative Bedienungsweisen

Die genannten alternativen Bedienungsweisen wie beispielsweise dem Ruftaxi können im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht im Detail geplant werden, da hierzu die Auswahl des Betreibers, die Finanzierung und gegebenenfalls eine Test- und Modifikationsphase gehören. Grundsätzlich ist bei im Nahverkehrsplan festgestelltem Bedarf eine Förderung entsprechend der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehrs, Landwirtschaft und Weinbau zur „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs“ möglich. Es werden Zuwendungen für „die Sicherung der Verkehrsbedienung in verkehrsschwachen Räumen (Alternative Verkehrsdienst)“ gewährt.

6.4 Busverkehrsangebote zwischen den Landkreisen Birkenfeld und Kusel

Der Landkreis Kusel plant, zwei neue Linien als Verbindung zwischen den Landkreisen Birkenfeld und Kusel einzurichten. Sie sollen vor allem dem touristischen Verkehr dienen. Die Linien werden wie folgt beschrieben:

- ▶ Hauptlinie bzw. Ruftaxi-Schnellverbindung als Verbindung der Verbandsgemeinde Lauterecken mit Landkreis Birkenfeld und Idar-Oberstein
 - ▶ Linienweg: Lauterecken Bahnhof, (Grumbach, Langweiler), Sien, Sienhachenbach, Oberreidenbach, Dicksbach, Weierbach, Nahbollenbach, Idar-Oberstein Bahnhof
 - ▶ Das neue Angebot muss in enger Abstimmung mit der bestehenden Linie 342 Sien – Idar-Oberstein konzipiert werden
 - ▶ Bedienung: Montag-Freitag 11 Fahrten, Samstag 7 Fahrten, Sonntag 6 Fahrten
- ▶ Hauptlinie als Verbindung zwischen den Landkreisen Kusel und Birkenfeld, insbesondere zur Verbandsgemeinde Baumholder
 - ▶ Linienweg: Kusel Bahnhof + Kafka + Gymnasium, Diedelkopf, Ruthweiler, Thallichtenberg Ortsmitte, Burg Lichtenberg, Mettweiler, Berschweiler, Baumholder
 - ▶ Bedienung: Montag-Freitag 17 Fahrten, Samstag etwa 7 Fahrten, Sonntag etwa 6 Fahrten je Richtung

Der Landkreis Birkenfeld begrüßt die Einführung der Linien. Die Eigenwirtschaftlichkeit soll jedoch gewährleistet bleiben.

Bis 1997 gab es bereits eine Linie zwischen Lauterecken und Idar-Oberstein über Sien durch ORN bzw. Herz-Reisen. Diese Verbindung wurde aufgrund mangelnder Nachfrage eingestellt.

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.“

Vor dem Hintergrund der derzeitigen angespannten finanziellen Lage der Gemeinden und Kreise, streben die Aufgabenträger im Nahverkehrsplan an, keine Defizite entstehen zu lassen bzw. vorhandene Defizite nicht wesentlich zu erhöhen.

Das derzeitige Busverkehrsangebot wird wie folgt finanziert:

- ▶ Regionale Verkehre unter Aufgabenträgerschaft der Kreise: Eigenwirtschaftliche Verkehre, kein Zuschussbedarf seitens der Kreise
- ▶ RegioLinien: Eigenwirtschaftliche Verkehre
- ▶ Übrige städtische Verkehre (Bad Kreuznach, Bingen am Rhein, Idar-Oberstein): Eigenwirtschaftliche Verkehre

Finanzierung Alternativer Bedienungsformen

Für im Nahverkehrsplan festgestellten Bedarf ist eine Förderung entsprechend der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehrs, Landwirtschaft und Weinbau zur „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs“ möglich. Voraussetzung ist, dass die Verkehrsangebote zur Sicherstellung einer verkehrlichen Grundversorgung geboten sind und eine entsprechende Verkehrsbedienung im Bus- oder Schienenverkehr nicht zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen möglich ist.

Kosten verbundübergreifender Maßnahmen

Verbundübergreifend entstehen durch Maßnahmen keine zusätzlichen Kosten. Für die Maßnahmen in den einzelnen Kreisen und der Städte werden teilweise in den jeweiligen lokalen Teilen der Nahverkehrspläne Kosten dargestellt.