



BERICHT
Regionaler
Nahverkehrsplan
ZRNN Teil B
Landkreis Mainz-
Bingen

Nahverkehrsplan
Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund
Teil B
Nahverkehrsplan für den Landkreis Mainz-Bingen
Fortschreibung 2025

Auftraggeber/-in:

Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsver-
bund KöR
Bahnhofstraße 2
55218 Ingelheim am Rhein

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan ZRNN Teil B Landkreis Mainz-Bingen
Auftraggeber/-in	Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund KÖR
Auftrags-Nr.	C850406
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter/-in	Lic.rer.reg Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum	12.01.2024
zuletzt gespeichert	03.11.2025

Inhalt

1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan _____	5
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Mainz-Bingen _____	6
2.1	Einwohner je Hektar (Zensusdaten) _____	6
2.2	ÖPNV-Nachfrageströme _____	7
2.3	Berufspendler Binnenverkehr _____	7
2.4	Neubaugebiete _____	8
3	Verkehrspolitische Ziele _____	9
3.1	Festlegung der Ziele _____	9
3.2	Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes _____	9
3.3	Auszug aus dem Anforderungsprofil des Regionalen Nahverkehrsplans ZRNN zur Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit _____	10
3.3.1	Erreichbarkeit des Mittelzentrums _____	11
3.3.2	Bedienungshäufigkeit _____	11
4	Analyse des ÖPNV-Konzepts _____	13
4.1	ÖPNV-Konzept _____	13
4.2	Erschließungsmängel _____	14
4.3	Analyse der Erreichbarkeit _____	14
4.4	Relationsbezogene Mängel _____	15
4.5	Wichtige Umsteigehaltstellen _____	15
4.6	Verknüpfung zum motorisierten Individualverkehr (Park-and-ride) _____	17
4.7	Fähren _____	17
5	Maßnahmendefinition _____	18
5.1	Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen _____	18
5.2	Angebote für den Freizeitverkehr und touristischen Verkehr _____	18
5.3	Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV _____	20
6	Kostenübersicht _____	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mindeststandards Einzugsbereiche der Haltestellen _____	11
Tabelle 2:	Mindeststandards Maximale Beförderungszeit zum nächsten Mittelzentrum ____	11
Tabelle 3:	Mindeststandards Fahrtenhäufigkeit (Montag-Freitag) _____	11
Tabelle 4:	Mindeststandards Fahrtenhäufigkeit (Wochenende) _____	12
Tabelle 5:	Touristische Ziele und deren Erreichbarkeit im Landkreis Mainz-Bingen _____	20

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohner je Hektar im Landkreis Mainz-Bingen _____	6
Abbildung 2:	Pendlerströme (größer als 10 Personenfahrten) Landkreis Mainz-Bingen _____	8
Abbildung 3:	Liniennetz Stand 08.04.2022 ÖPNV-Konzept Landkreis Mainz-Bingen _____	13

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Landkreises Mainz-Bingen besteht aus Teil A und B. Er basiert auf der Fortschreibung des am 07. April 2017 beschlossenen Teils B. Der ebenfalls fortgeschriebene Gemeinsame Nahverkehrsplan des ZRNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil B unverzichtbar. Ergänzt wird der Nahverkehrsplan des Landkreises durch die Nahverkehrspläne der Städte Ingelheim (Teil B1) und Bingen (Teil B2).

Der vorliegende Nahverkehrsplan des Landkreises Mainz-Bingen ist der Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans, der die Festlegungen, Analyseergebnisse und Maßnahmen im Binnenverkehr des Kreises betrifft.

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

Das Anforderungsprofil für den ÖPNV soll für den gesamten RNN einheitlich sein. Die Mindestanforderungen an die Qualität des ÖPNV sind daher in Teil A dargelegt. Der Landkreis Mainz-Bingen hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt, den unterschiedlichen Raumstrukturen im RNN wurde Rechnung getragen. Das Anforderungsprofil beschreibt im Wesentlichen die Angebotsstrukturen des ÖPNV-Konzeptes (2019) für das Gebiet des ZRNN.

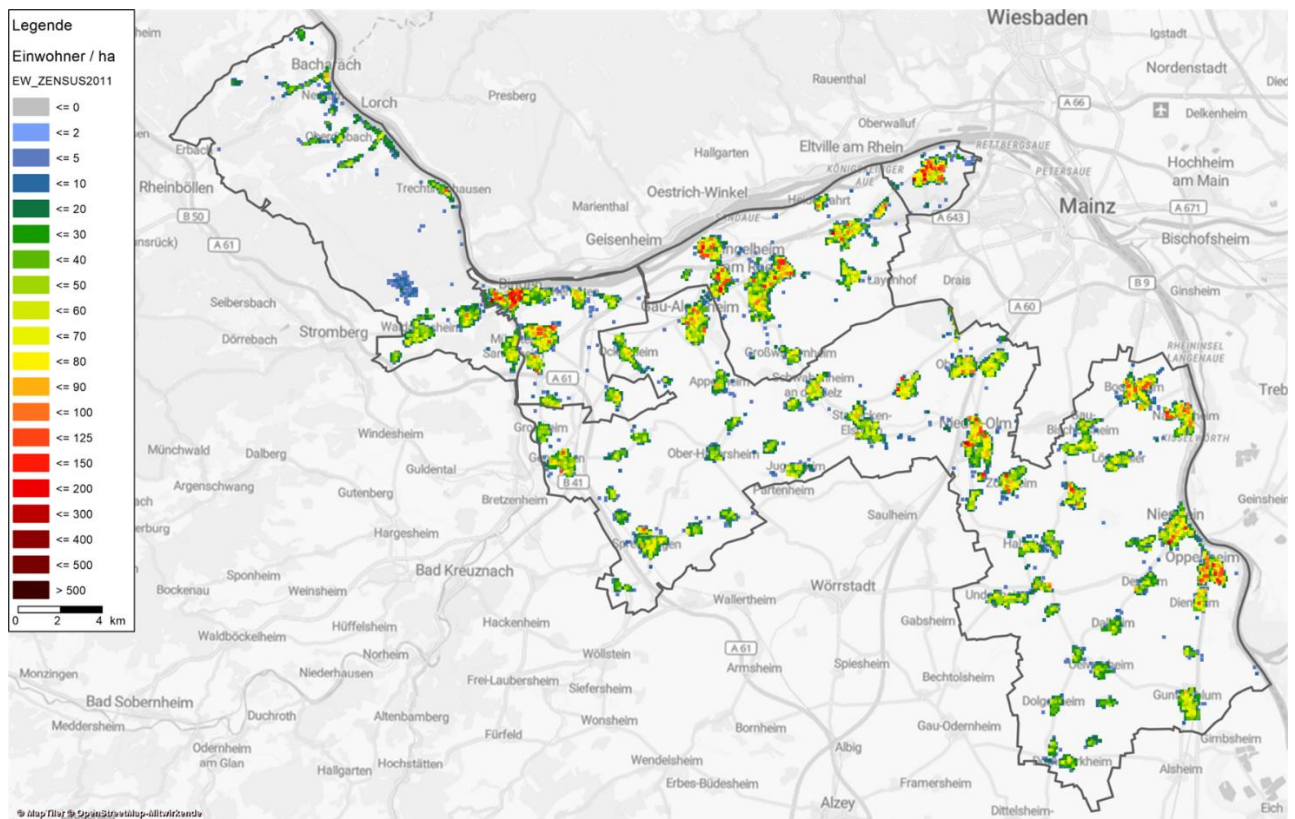
In der Schwachstellenanalyse wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards überall in adäquater Form erfüllt werden. Festgestellte Schwachstellen werden hier dargelegt, soweit sie den Binnenverkehr des Landkreises Mainz-Bingen betreffen. Sie sollen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen dienen.

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den Landkreis Mainz-Bingen

Eine Reihe von Strukturdaten sind im Teil A (Regionaler Nahverkehrsplan) aufgenommen. Hier werden weitere Kreisbezogene Daten betrachtet.

2.1 Einwohner je Hektar (Zensusdaten)

Um eine feinere Auswertung von Einwohnerzahlen in einzelnen Orten durchführen zu können, wurden Daten des Statistischen Bundesamtes ausgewertet, aus denen Grundlegendendaten des Zensus 2011 für Flächen von 100 m x 100 m dargestellt werden¹. Auch wenn diese Daten einige Jahre alt sind, können sie aufgrund ihrer Feinheit für Flächen, auf denen keine grundlegenden Änderungen der Wohnbebauung stattgefunden hat, als gute Grundlage für feinräumige Auswertungen genutzt werden, beispielsweise für die Beurteilung von Erschließungswirkungen des ÖPNV.



Quelle: Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

Abbildung 1: Einwohner je Hektar im Landkreis Mainz-Bingen

Es zeigt sich für den Landkreis Mainz-Bingen eine Verdichtung der Einwohner auf über 100 Einwohner pro ha in den Städten Ingelheim und Bingen, aber auch in den direkt an

¹ © Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

Mainz angrenzenden Orten sowie entlang der Schienenstrecke am Rhein. Die meisten Orte weisen im Ortskern die höchste Dichte auf, die gegen den Ortsrand niedriger wird. Im Wesentlichen sind die Orte geschlossen, nur vereinzelt finden sich kleine Ansammlungen von Häusern außerhalb der Ortschaften. Dies ist vorteilhaft für die Bedienung der Orte durch einen Linienbusverkehr.

Niedrige Einwohnerdichten finden sich vor allem in den Orten zwischen Bacharach und Trechtingshausen entlang des Rheins.

2.2 ÖPNV-Nachfrageströme

Seit der Erhebung im Jahr 2003, die für den Nahverkehrsplan des Landkreises 2009 als Datengrundlage dient, lagen keine neueren Nachfragedaten mehr für die Bearbeitung des Nahverkehrsplans vor, da die Verkehrsunternehmen entschieden haben, keine Daten zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der Neuplanung im ÖPNV-Konzept, die sich eher an den Potenzialen und Strukturen als an der ÖPNV-Nachfrage orientiert, ist die Analyse der Potenziale deutlich wichtiger. Diese orientieren sich an Pendlerströmen und Einwohnerzahlen. Die Einwohnerzahlen liegen sowohl auf Gemeindeebene vor als auch als Einwohner je Hektar aus den Zensusdaten.

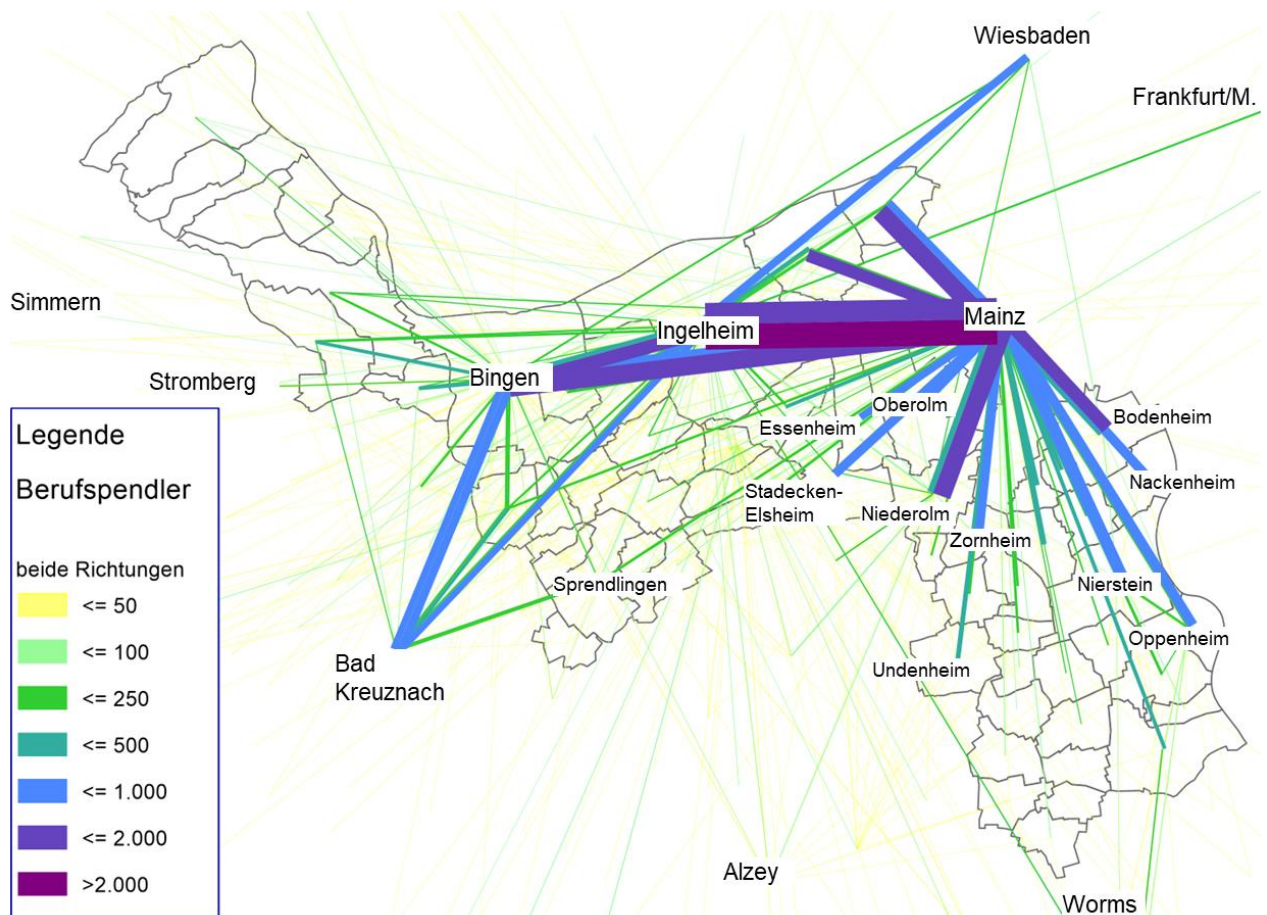
2.3 Berufspendler Binnenverkehr

Die Potenziale für den ÖPNV lassen sich gut an aktuellen vorhandenen Pendlerzahlen ablesen.

Abbildung 2 zeigt die Berufspendler (Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort mit allen Verkehrsmitteln ab 10 Pendlern) im Binnenverkehr². Die Quell-Ziel-Verkehre nach außerhalb des Landkreises sind in Abbildung 6 im Teil A des gemeinsamen Nahverkehrsplans dargestellt.

Die Berufspendler sind vorwiegend auf Mainz ausgerichtet, dies zeigt sich deutlich für die Gemeinden, die um Mainz herum liegen. Größere Pendlerströme im Binnenverkehr bestehen daneben nur zu den Mittelzentren Bingen und Ingelheim und nach Außerhalb nach Bad Kreuznach und – etwas geringer – nach Wiesbaden. Seit der letzten Fortschreibung hat sich die Struktur nicht wesentlich verändert.

² Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Ein- und Auspendler nach Gemeinden), 2019



Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Ein- und Auspendler nach Gemeinden), 2019

Abbildung 2: Pendlerströme (größer als 10 Personenfahrten) Landkreis Mainz-Bingen

2.4 Neubauegebiete

Größere Neubauegebiete sind seit der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis nicht zu verzeichnen. Die Erschließung der in der letzten Fortschreibung genannten Neubauegebiete im RNN-Gebiet wurde für den vorliegenden Nahverkehrsplan wieder geprüft, da sie teilweise noch in Entwicklung sind. Im Landkreis Mainz-Bingen waren bereits bei den Prüfungen zur letzten Fortschreibung fast alle größeren geplanten Gebiete ausreichend erschlossen.

Nicht erschlossen waren die Seniorenresidenz in Sörgenloch, die vorgeschlagene Haltestelle zur Behebung der Erschließungslücke wurde durch die ORN umgesetzt (Haltestelle „Sörgenloch, Seniorenresidenz“).

Außerdem wurde eine Maßnahme vorgesehen für die Erschließung des Wohngebietes Weinberggring IV in Niederolm. Auch dieser Bereich ist inzwischen ausreichend erschlossen.

3 Verkehrspolitische Ziele

3.1 Festlegung der Ziele

Der Landkreis Mainz-Bingen hat als Aufgabenträger die Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzeptes beschlossen, das eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots vorsieht. Ziel ist es, auch vor dem Hintergrund der klimapolitischen Entwicklungen, der Bevölkerung über den Schulverkehr hinaus einen regelmäßigen und zuverlässigen ÖPNV-Zugang zu ermöglichen.

Dieses ÖPNV-Konzept, das inzwischen in Umsetzung ist, sieht die Erschließung aller Orte im RNN montags bis freitags tagsüber mindestens alle 2 Stunden vorsieht (teilweise in Bedarfsbedienung) bildet die Grundlage für die Schwachstellenanalyse in diesem Nahverkehrsplan. Die zu Grunde liegende Kategorisierung der Quell-Ziel-Relationen zwischen den Orten im verdichteten Landkreis Mainz-Bingen (siehe Kapitel 3.1. im Regionalen Nahverkehrsplan Teil A) beinhalten ausschließlich Achsen und Verbindungen, für die eine Bedienung in der Haupt- und Nebenverkehrszeit von 30- bzw. 60-Minuten-Takt vorgesehen ist. In den Abendstunden und am Wochenende ist das Angebot entsprechend angepasst.

Die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes erstreckt sich vom August 2019 bis Herbst 2022 in den einzelnen Landkreisen des RNN.

3.2 Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes

Im Nahverkehrsplan 2014 wurden Schwachstellen festgestellt und Maßnahmen geplant. Die Untersuchungen dazu betrafen die Bedienungshäufigkeit, die Beförderungszeit zu den Mittelzentren und die Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete. Für die folgenden Ausführungen wurde die Behebung von festgestellten Schwachstellen analysiert und die Wirkungen des Umsetzungsstandes des ÖPNV-Konzeptes dargestellt.

Bedienungshäufigkeit / Taktung

Bei der Bedienungshäufigkeit wurden in der letzten Fortschreibung insgesamt wenige systematische Unterschreitungen der Anforderungen identifiziert, im Landkreis Mainz-Bingen wurde eine Reihe fehlender Fahrten in einzelnen Tageszeiten festgestellt. Außerdem wurden unterschiedliche Konzepte untersucht und einige Maßnahmen zur Umsetzung beschlossen. Dies ging in die Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes ein. Aufgrund der insgesamt im Niveau angehobenen Bedienungshäufigkeit bei der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes wurden bei der Bilanzierung keine noch offenen Punkte festgestellt.

Beförderungszeit – Mittelzentren

Die Überprüfung der Beförderungszeiten hat bereits in der letzten Fortschreibung ergeben, dass keine Mängel bestehen.

Erschließung

Die festgestellten Erschließungslücken aus dem Nahverkehrsplan sind teilweise behoben, teilweise bestehen sie jedoch noch.

Erschlossen wurden folgende Bereiche in **Ockenheim**, wo zusätzliche Haltestellen eingerichtet wurden:

- Südöstlicher Ortsteil (Bergstraße / Helmerichstraße)
- Laurenziberg – der bisher nicht erschlossene Bereich wird zukünftig durch eine Buslinie bedient, eine Haltestelle wurde eingerichtet.

Folgende Bereich in **Zornheim** sind nach wie vor nicht erschlossen, aber kein Mangel:

- Wohngebiet um Kurt-Schumacher-Straße / Burgunderstraße: Eine Erschließung war durch die querende Linie 640 Ingelheim – Nieder-Olm – Zornheim – Nierstein – Oppenheim war angedacht aber wurde von der Ortsgemeinde nicht gewünscht. Stattdessen wurde eine Haltestelle „Niedernbergstraße“ auf der Niedernbergstraße eingerichtet. Daher soll die Lücke auch in der neuen Fortschreibung nicht als Mangel betrachtet werden, es ist keine weitere Bedienung vorgesehen. Die maximale Luftlinienentfernung zur Haltestelle beträgt etwa 600 m.

Folgender Bereich in **Mommenheim** ist nach wie vor nicht erschlossen, dies soll als Schwachstelle weitergeführt werden, die möglichst zu beheben ist:

- Bereich Bacchusweg und Römering: Vorgesehen war die Einrichtung eines zusätzlichen Haltes der RegioLinie 660 und eine neue Haltestelle im Bereich Gaustraße, sowie Fußwege an den Straßenrändern, Querungshilfen und eine Lichtsignalanlage. Bislang ist dies nicht umgesetzt, da die baulichen Voraussetzungen noch nicht geschaffen sind (Beleuchtung der Zuwegung fehlt).

3.3 Auszug aus dem Anforderungsprofil des Regionalen Nahverkehrsplans ZRNN zur Erschließung, Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit

Im Folgenden sind die Anforderungen zur räumlichen Erschließung (fußläufiger Einzugsbereich), zeitlichen Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und zur Bedienungshäufigkeit (Taktung) dargestellt. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Regionalen Nahverkehrsplan Teil A Kapitel 3.2

Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert.

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

* Stadtgebiete Ingelheim am Rhein, Bingen am Rhein, Bad Kreuznach und Idar-Oberstein (Kernstadt)
 Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Tabelle 1: Mindeststandards Einzugsbereiche der Haltestellen

3.3.1 Erreichbarkeit des Mittelzentrums

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

Maximale Beförderungszeit zum Erreichen des nächsten Mittelzentrums:
 60 Minuten

Im Landkreis Mainz-Bingen beträgt die maximale Beförderungszeit zum Erreichen des nächsten Mittelzentrums mit Ausnahme des Gebiets der Verbandsgemeinde Rhein-Nahe 30 Minuten

Begründete Ausnahmen sind zulässig (z.B. bei flexibler Bedienung).

Tabelle 2: Mindeststandards Maximale Beförderungszeit zum nächsten Mittelzentrum

3.3.2 Bedienungshäufigkeit

Im Vergleich zu den früheren Fortschreibungen des Nahverkehrsplans kann auf Grundlage des ÖPNV-Konzeptes eine deutlich verbesserte Bedienungshäufigkeit abgebildet werden. Im Gegensatz zu früheren Fortschreibungen des NVP kann jetzt auf eine Takung verwiesen werden, siehe Tabelle 3 (Montag-Freitag) und Tabelle 4 (Wochenende).

Zeit	ca: 05:00 bis 06:30		6:30 bis 8:30		8:30 bis 12:00		12:00 bis 14:00		14:00 bis 16:00		16:00 bis 20:00		20:00 bis 22:00		nach 22:00	
Bedienungskategorie	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Achse	60-min		30-min								60-min *		60-min * bis 24:00			
Verbindungen	60-min		60-min								60-min *		keine Fahrt			
Verflechtungen	120-min		120-min								120-min (Ausnahme Lkr. Birkenfeld: keine Fahrt)		keine Fahrt			
Rufbus	keine Fahrt		120-min (Ausnahme: 60min)								keine Fahrt		keine Fahrt			
Lokale Ergänzungslinien 2. Ordnung im Schülerverkehr	nach Bedarf den Schülerverkehr ergänzend															

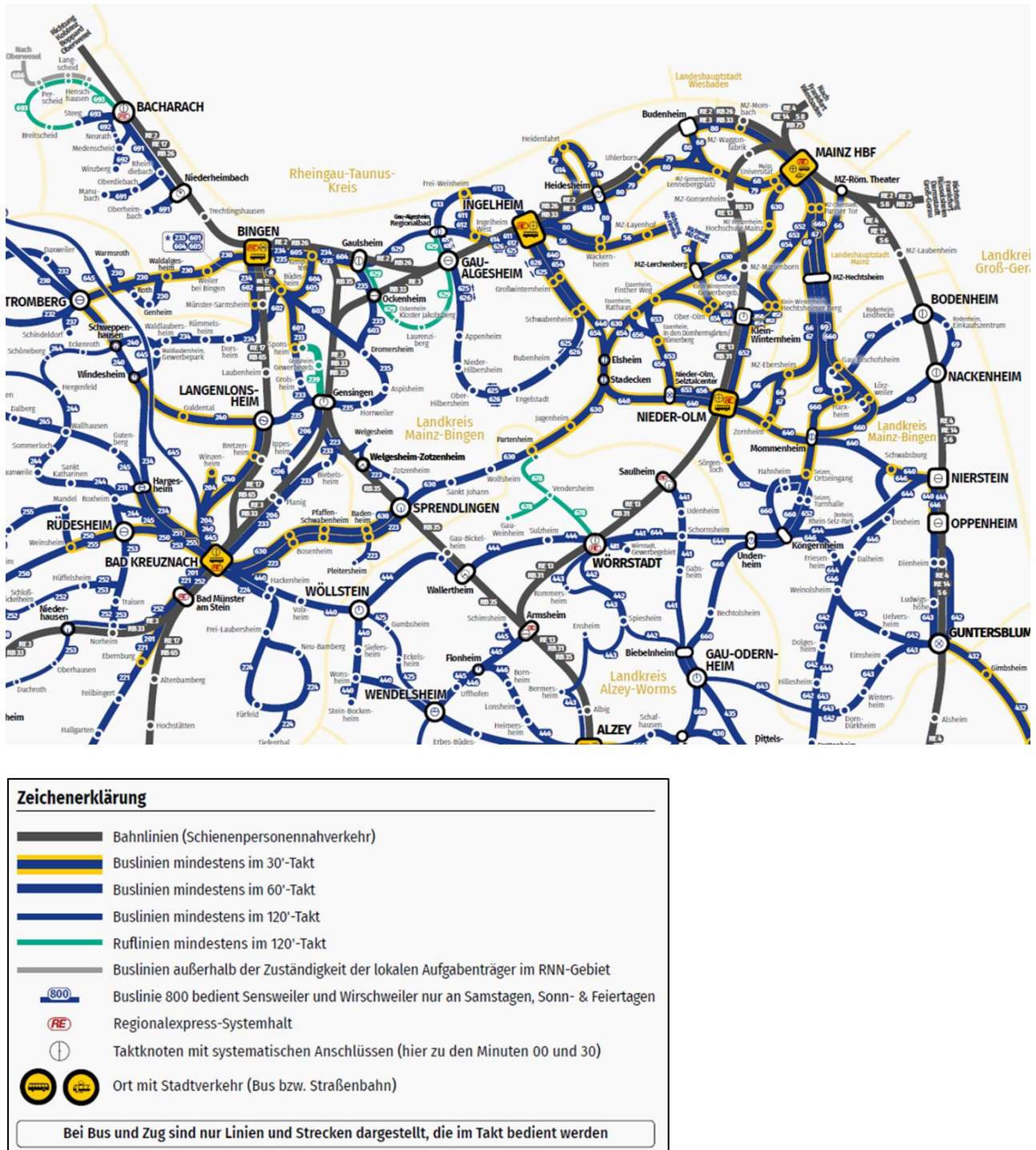
Tabelle 3: Mindeststandards Fahrtenhäufigkeit (Montag-Freitag)

	Samstag						Sonntag	
Zeit	ab ca. 6:00		9.00 bis 14.00		14:00 bis 21:00		ca. 9:00 bis mind. 20:00	
Bedienungskategorie	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Achse	30-min		30-min		30-min		30-min	
Verbindungen	120-min		120-min		120-min		120-min (Ausnahme 90-min)	
Verflechtungen	120-min		120-min		120-min		keine Fahrt (Ausnahme: 120min)	
Rufbus	keine Fahrt (Ausnahme: 120min)						keine Fahrt	

Tabelle 4: Mindeststandards Fahrtenhäufigkeit (Wochenende)

4 Analyse des ÖPNV-Konzepts

4.1 ÖPNV-Konzept



Quelle: RNN: Liniennetzplan ÖPNV-Konzept Stand 08.04.2022 - Ausschnitt

Abbildung 3: Liniennetz Stand 08.04.2022 ÖPNV-Konzept Landkreis Mainz-Bingen

Das ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN ist im Teil A (Regionaler Nahverkehrsplan) beschrieben.

In oben dargestellter Abbildung 3 wird das ÖPNV-Konzept (Umsetzungsstand April 2022) dargestellt. Das dargestellte Angebot war Grundlage für die Schwachstellenanalyse. Dazu wurde es in das Verkehrsmodell aufgenommen und die Schwachstellen analysiert.

Ergänzend zum SPNV wird der Landkreis Mainz-Bingen weit überwiegend durch Linien im 60-Minuten-Takt bedient. Auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet sind Linien von Mainz nach Ingelheim, nach Gau-Bischofsheim/Mommenheim und Zornheim sowie nach Nieder-Olm / Partenheim (Landkreis Alzey-Worms). Gleichermaßen verdichtet sind Strecken zwischen Ingelheim und Nieder-Olm sowie einige weitere Strecken, z.B. auch in Bingen und Ingelheim. Landkreisgrenzen überschreitende Verdichtungen auf den 30-Minuten-Takt finden sich zwischen Stromberg und Bingen.

Einige wenige Strecken im Netz werden nur im 120-Minuten-Takt bedient. Ergänzt wird das Angebot durch einige wenige Rufbusangebote, z.B. zum Gewerbegebiet Grolsheim, zum Laurenziberg und zu den Gemeinden um Bacharach.

Verbindungslinien zwischen der Stadt Mainz und Ingelheim mit innerörtlicher Bedienung in Ingelheim werden durch die Mainzer Verkehrsgesellschaft betrieben, deren Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Mainz liegt. Dennoch werden sie hier in die Schwachstellenanalyse einbezogen.

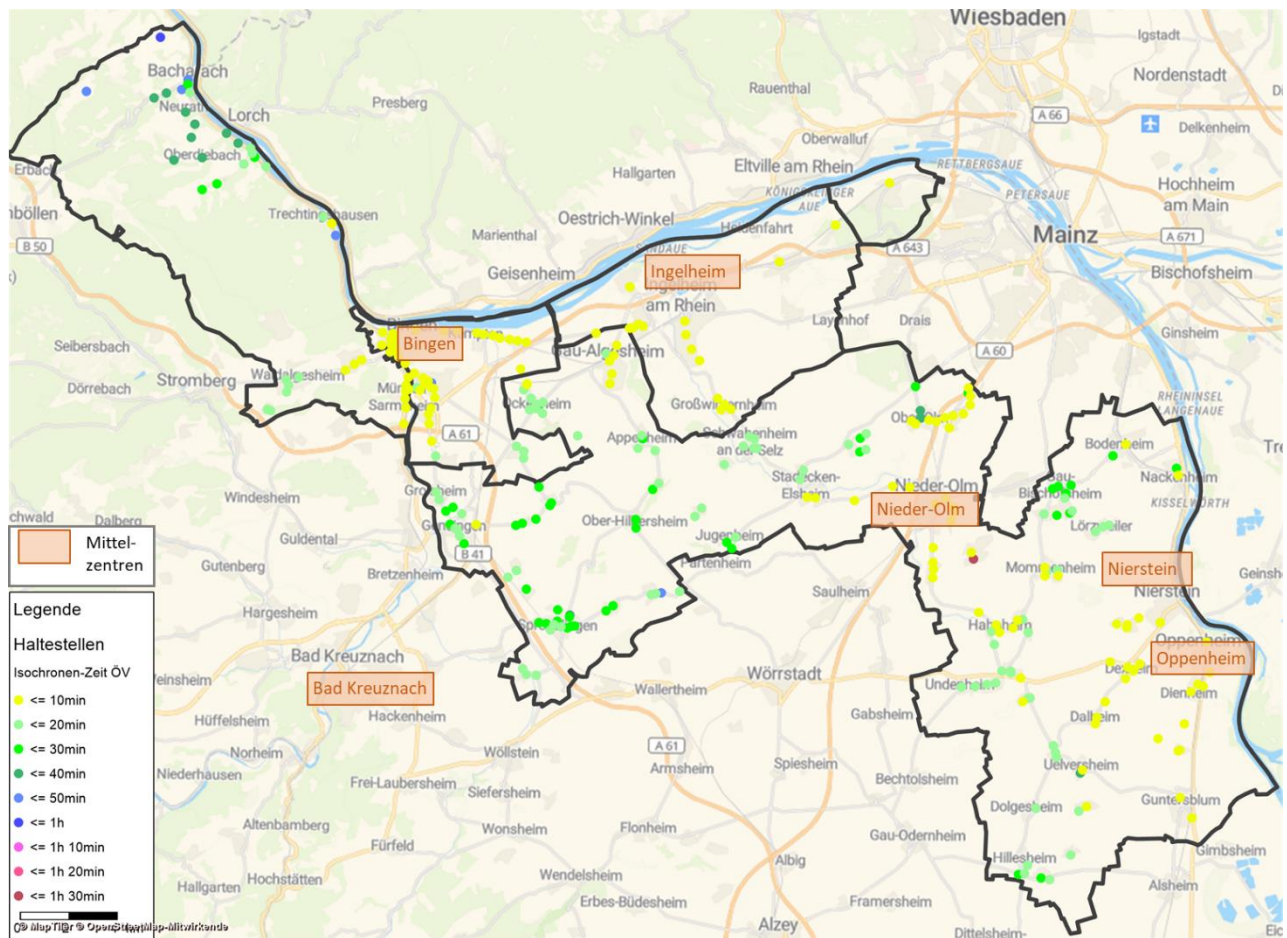
Perspektivisch ist laut Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden eine neue Busverbindung als Linie X87 zwischen Ingelheim und Wiesbaden, über Wackernheim und Mainz-Finthen vorgesehen (NVP Wiesbaden, Teil B, S. 179f.; Teil D, S. 44).

4.2 Erschließungsmängel

Nach einer Untersuchung der Erschließung anhand der vorgegebenen Haltestellenradien ist im Landkreis Mainz-Bingen lediglich die bereits in den früheren Nahverkehrsplänen dargestellte Erschließungslücke in **Mommenheim**, Bereich Bacchusweg und Römmerring auszumachen. Wie bereits in Kapitel 3.2 erläutert wurde, soll sie als zu behebbende Schwachstelle weitergeführt werden.

4.3 Analyse der Erreichbarkeit

Die Analyse siehe hierzu auch Kapitel 4.4.1 des regionalen Nahverkehrsplans Teil A zeigt, dass auf Grundlage der Standards der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans keine Mängel bestehen und dass darüber hinaus deutlich bessere Standards eingehalten werden. Auf dieser Grundlage konnte für den Landkreis Mainz-Bingen mit Ausnahme der Gesamtgemeinde Rhein-Nahe ein höherer Standard als im übrigen Untersuchungsraum von unter 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum festgelegt werden. In Abbildung 4 sind die Beförderungszeiten (von Quell- zu Zielhaltestelle) dargestellt.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 4: Erreichbarkeit der Mittelzentren im Landkreis Mainz-Bingen (Darstellung ohne die Stadtverkehrslinien Ingelheim am Rhein und Bingen am Rhein)

4.4 Relationsbezogene Mängel

Die Standards für die Fahrtenzahlen / Taktungen sind dem für die Umsetzung vorgesehenen Niveau des ÖPNV-Konzeptes entnommen. Geprüft wurde, ob eine gleichwertige Bedienung überall dementsprechend gewährleistet wird. Hierbei konnten jedoch keine Schwachstellen gefunden werden.

4.5 Wichtige Umsteigehaltestellen

Hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit bestehen keine Mängel. Im Konzept werden wichtige Umsteigehaltestellen so bedient, dass zwischen den ankommenden und abfahrenden Linien Umstiege realisiert werden können.

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

- maximal 10 Minuten Umsteigezeit
- flexiblen Reaktionsmöglichkeiten auf Verspätungen

Wie der Abbildung 3 (oben im Kapitel 4.1) zu entnehmen ist, bestehen folgende Umsteigepunkte:

Taktknoten Bus mit Lage an SPNV-Strecken:

- Bingen (RE-Systemknoten)
- Ingelheim (RE-Systemknoten)
- Nieder-Olm (RE-Systemknoten)
- Gensingen
- Sprendlingen
- Wallertheim
- Welgesheim-Zotzenheim
- Bacharach
- Niederheimbach
- Gaulsheim
- Ockenheim
- Gau-Algesheim
- Heidesheim
- Bodenheim
- Nackenheim
- Nierstein
- Oppenheim
- Guntersblum
- Saulheim (Landkreis Alzey-Worms)
- Wörrstadt (Landkreis Alzey-Worms)
- Mainz Hbf (RE-Systemknoten, Stadt Mainz)
- Bad Kreuznach (RE-Systemknoten, Landkreis Bad Kreuznach)
- Langenlonsheim (Landkreis Bad Kreuznach)
- Armsheim (RE-Systemknoten, Landkreis Alzey-Worms)
- Alzey (RE-Systemknoten, Landkreis Alzey-Worms)
- Worms (RE-Systemknoten, Landkreis Alzey-Worms)

Taktknoten im Bus- und Anrufverkehr:

- Elsheim
- Stackeden
- Mommenheim
- Nieder-Olm Selztalcenter
- Gau-Odernheim (Landkreis Alzey-Worms)
- Heßloch (Landkreis Alzey-Worms)
- Undenheim

4.6 Verknüpfung zum motorisierten Individualverkehr (Park-and-ride)

Hinsichtlich der Verknüpfung motorisierten Individualverkehr wurde bereits in der letzten Fortschreibung darauf verwiesen, dass an allen wichtigen Bahnhöfen bereits P+R-Plätze vorhanden sind und vielerorts Erweiterungen vorgenommen wurden.

Zum Thema der verknüpften Mobilität siehe auch Kapitel 3.2.5 im Regionalen Nahverkehrsplan Teil A.

4.7 Fahren

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

5 Maßnahmendefinition

5.1 Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen

Aufgrund der Umsetzungsbilanzierung der Fortschreibung 2014 des Nahverkehrsplans und der erneuten Schwachstellenanalyse besteht über die Umsetzung des ÖPNV-Konzepts hinaus keine Notwendigkeit, weitere Maßnahmen zu planen.

Lediglich der Erschließungsmangel in Mommenheim soll geschlossen werden. Im Bereich Bacchusweg und Römerring solle eine zusätzliche Haltestelle für die RegioLinie 660 eingerichtet werden im Bereich Gaustraße. Hierzu muss die Infrastruktur entsprechend ertüchtigt werden (Fußwege an den Straßenrändern, Querungshilfen, Lichtsignalanlage, Beleuchtung).

5.2 Angebote für den Freizeitverkehr und touristischen Verkehr

In der Fortschreibung 2014 wurde darauf hingewiesen, dass Freizeitverkehre häufig weder zeitlich noch räumlich bündelbar sind. Daher kann der ÖPNV nur begrenzt auf die vielen verschiedenen Zeiten und Fahrziele der Einwohner eingestellt werden.

Aufgrund des getakteten Angebotes auch in den Abendstunden und am Wochenende, steht mit Hilfe der Umsetzung des ÖPNV-Konzepts hier jedoch ein deutlich verbessertes Angebot zur Verfügung. Die Taktung sorgt auch für gute Merkbarkeit. Daher stellt das ÖPNV-Konzept deutlich verbesserte Verbindungen zu den Freizeitaktivitäten der Fahrgäste dar.

Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern entlang der Bahnstrecken an Rhein und Nahe ist gegeben.

Touristische Verkehre unterscheiden sich von den übrigen Freizeitverkehren dadurch, dass sie noch klarer saison- und wetterabhängig sind.

Dies betrifft vor allem Ziele des touristischen Verkehrs, die zum Wandern oder Radwandern einladen. Sie werden jahreszeitlich und wetterabhängig sehr unterschiedlich von insgesamt wenig bündelbaren Besuchern frequentiert, da viele aus unterschiedlichen Orten anreisen. Konkrete touristische Ziele im Landkreis Mainz-Bingen und ihre grundsätzliche Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wurden erneut geprüft. Es zeigt sich, dass im Gegensatz zu den Erkenntnissen im NVP2004 die meisten regelmäßig mit dem ÖPNV erschlossen werden.

Hierzu gehören Anziehungspunkte wie Museen, historische Orte, Freizeitparks, Bäder und dergleichen. Die entsprechenden Einrichtungen in den Städten der Region sind zu meist mit der Bahn erreichbar (beispielsweise Bingen, Bacharach, Ingelheim). Beispielfür die Erreichbarkeit seien hier folgende Ziele aufgeführt (Tabelle 5).

Ort/Ziel	Kategorie	Bedie- nung durch	Haltestelle im Um- kreis von 600 m	Grundtakt (min)	Erläuterung
Bacharach	Burg	Bus	ja	120-Minuten-Takt	
Bacharach	Burg	Bahn	ja	Mind. 60-Minuten-Takt	Anstieg vom Bahn- hof aus
Niederheimbach	Burg	Bus	ja	60-Minuten-Takt	
Niederheimbach	Burg	Bahn	ja	Mind. 60-Minuten-Takt	
Burg Sooneck	Burg	-	-	-	Nicht erreichbar (Fußweg ab Bahn- hof, Schiff)
Burg Rheinstein	Burg	-	-	-	Nicht erreichbar (Fußweg ab Schiff)
Burg Klopp Bingen	Burg	Bus	ja	60-Minuten-Takt	Anstieg von der Hal- testelle aus
Ingelheim	Burg	Bus	ja	20-Minuten-Takt	
Trechtingshausen	Burg	Bahn	ja	Mind. 60-Minuten-Takt	Anstieg vom Bahn- hof aus
Historisches Museum Bingen	Museum	Bus	ja	Mind. 20-Minuten-Takt	Von 7 Buslinien be- dient
Rheinhesisches Fahrradmuseum Gau- Algesheim	Museum	Bus	ja	60-Minuten-Takt	
Paläontologisches Museum Nierstein	Museum	Bahn	ja	Mind. 60-Minuten-Takt	Von S6 alle 30 Mi- nuten bedient
Deutsches Weinbau- museum Oppenheim	Museum	Bus	ja	60-Minuten-Takt	Von S6 alle 30 Mi- nuten bedient
Museum Kaiserpfalz Ingelheim	Museum	Bus	ja	20-Minuten-Takt	
Basilika Bingen	kulturhistorische Einrichtung	Bus	ja	60-Minuten-Takt	
Rupertsberg Bingen	kulturhistorische Einrichtung	Bahn	ja	Mind. 60-Minuten-Takt	Anstieg vom Bahn- hof aus
Rochusberg Bingen	kulturhistorische Einrichtung	Bus	ja	60-Minuten-Takt	Vom Stadtverkehr bedient
Jakobsberg Ocken- heim	kulturhistorische Einrichtung	Bus	ja	120-Minuten-Takt	Haltestelle am Ja- kobsberg wurde ein- gerichtet
Laurenziberg Ocken- heim	kulturhistorische Einrichtung	Bus	ja	120-Minuten-Takt	
Wernerkapelle Bacha- rach	kulturhistorische Einrichtung	Bahn	ja	Mind. 60-Minuten-Takt	Anstieg vom Bahn- hof aus
Wernerkapelle Bacha- rach	kulturhistorische Einrichtung	Bus	ja		kein klarer Takt Li- nie 692, aber 23 Fahrten

Ort/Ziel	Kategorie	Bedienung durch	Haltestelle im Umkreis von 600 m	Grundtakt (min)	Erläuterung
Naturerlebnisbad Bingerbrück	Bad	Bus	ja	30-Minuten-Takt	
Rheinwelle Gau-Algesheim	Bad	Bus	ja	20-Minuten-Takt	kein klarer 20-min-Takt, aber 3 Fahrten pro Stunde
Strandbad Oppenheim	Bad	Bus	nein	60-Minuten-Takt	1000 m Fußweg

Tabelle 5: Touristische Ziele und deren Erreichbarkeit im Landkreis Mainz-Bingen

Viele der Einrichtungen werden inzwischen deutlich besser mit dem ÖPNV bedient, teilweise sind sei mit dem Stadtbus bedient.

Auch hier sind Verlässlichkeit und die Merkbarkeit der Takte wichtige Kriterien für Touristische Gäste, den ÖPNV zu nutzen. Hier sind ein entsprechendes Marketing und gute Informationen unerlässlich, um die Information auch bei den Gästen bekannt zu machen.

Weitere Maßnahmen für den touristischen Verkehr erscheinen aus Sicht des ÖPNV nicht notwendig.

5.3 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV

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

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

In der Fortschreibung 2014 wurden hier mehrere stauanfällige Strecken genannt, die zu Verspätungen beim ÖPNV führen. Sie konnten zwischenzeitlich nicht behoben werden.

Jedoch konnten deutliche Verbesserungen hinsichtlich der problematischen Haltestellensituation in Nierstein an der Realschule erreicht werden durch die Einrichtung des Busbahnhofes. Hier konnten vor allem sicherheitsrelevante Probleme behoben werden.

6 Kostenübersicht

Durch Maßnahmen, die auf Grundlage des Nahverkehrsplanes umzusetzen sind, entstehen für den Landkreis Mainz-Bingen keine Kosten. Die einzige konkrete ÖPNV-Maßnahme betrifft nur den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur in Mommenheim, die in der Finanzierungshoheit der Gemeinde steht.