

**BERICHT**  
Regionaler  
Nahverkehrsplan  
ZRNN Teil C1  
Stadt Bad  
Kreuznach

Nahverkehrsplan  
Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund  
Teil C1  
Nahverkehrsplan für die Stadt Bad Kreuznach  
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 C1 Stadt Bad Kreuznach
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
zuletzt gespeichert	03.11.2025

---

## Inhalt

1	Rahmenvorgaben und Ziele	5
1.1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan	5
1.2	Verkehrspolitische Ziele der Stadt Bad Kreuznach	5
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Bad Kreuznach	7
2.1	Bevölkerungsentwicklung	7
2.2	Berufspendler	7
2.3	Neubaugebiete	8
2.4	Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014	8
3	Anforderungsprofil	9
4	ÖPNV-Angebot	10
5	Ergebnisse der Schwachstellenanalyse und Maßnahmendefinition	14
5.1	Erschließungsmängel	14
5.2	Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit	14
5.3	Maßnahmen zur Busbeschleunigung	14
5.3.1	Bevorrechtigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen	15
5.3.2	Regulierung von Zu- und Durchfahrten	15
5.3.3	Busspuren	15
5.3.4	Vorfahrtregelungen für den Bus	16
5.3.5	Parkflächen im Straßenraum	16
5.3.6	Haltestellen	16
5.3.7	Sonstige Maßnahmen	17
6	Verknüpfung zum Individualverkehr / Intermodale Angebote	18
6.1	Mobil- und Infopunkt am Bahnhof Bad Kreuznach	18
6.2	B+R Südausgang Bahnhof Bad Kreuznach	19
6.3	B+R am Bahnhof Bad Münster am Stein	19
7	Kostenübersicht	19

## Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Pendlerströme (größer als 10 Personenfahrten) Landkreis Bad Kreuznach \_\_\_\_\_ 8  
Abbildung 2: Liniennetzplan Stadt Bad Kreuznach \_\_\_\_\_ 13

# 1 Rahmenvorgaben und Ziele

## 1.1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige fortgeschriebene Nahverkehrsplan der Stadt Bad Kreuznach besteht aus den Teilen A Regionaler Nahverkehrsplan ZRNN und dem hier vorliegenden Teil C1. Zusätzlich ist der Teil C0 (Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kreuznach) zu beachten.

Der ebenfalls fortgeschriebene gemeinsame Regionale Nahverkehrsplan des ZRNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplans unverzichtbar.

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

Die Bestandsaufnahme im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises und der Stadt.

Das Anforderungsprofil für den ÖPNV soll für den gesamten RNN einheitlich sein. Die Mindestanforderungen an die Qualität des ÖPNV sind daher in Teil A dargelegt. Die Stadt Bad Kreuznach hat hier im Arbeitskreises mitgewirkt, den unterschiedlichen Raumstrukturen im RNN wurde Rechnung getragen. Das Anforderungsprofil beschreibt im Wesentlichen die Angebotsstrukturen des umgesetzten 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 der Stadt Bad Kreuznach betreffen. Sie dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

## 1.2 Verkehrspolitische Ziele der Stadt Bad Kreuznach

Das 2016 vom Stadtrat der Stadt Bad Kreuznach beschlossene Integrierte Verkehrsentwicklungskonzept (IVEK) hat das Ziel, den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr bis 2030 von 10 Prozent auf 11 bis 14 Prozent zu erhöhen und damit den MIV-Anteil zu reduzieren.

Das IVEK beinhaltet ein Handlungskonzept für den ÖPNV mit Maßnahmenvorschlägen, um die gesetzten Ziele erreichen zu können. Vorgesehen sind eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes mit höherer Taktdichte, eine Optimierung von Anschlüssen zwischen Bahn und Bus und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV.

Als weiteres Ziel hat der Stadtrat 2019 im Rahmen der Beschlüsse zum Klimaschutz eine vorrangige Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs als Ziel beschlossen.

Das vom Stadtrat im Jahr 2019 beschlossene ÖPNV-Konzept beinhaltet weitgehend alle im IVEK vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt. Das ÖPNV-Konzept wurde am 17.10.2022 eingeführt und wird von der Komunalverkehr Rhein-Nahe GmbH (KRN) betrieben, dem gemeinsamen kommunalen Verkehrsunternehmen des Landkreises Bad Kreuznach, des Landkreises Mainz-Bingen und der Stadt Bad Kreuznach.

## 2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Bad Kreuznach

### 2.1 Bevölkerungsentwicklung

Dem Statistischen Jahresbericht der Stadt Bad Kreuznach<sup>1</sup> ist zu entnehmen, dass die Bevölkerung in den vergangenen Jahren angewachsen ist. Zwischen 31.12. 2020 und 31.12.2022 wuchs die Bevölkerung um 2,2 % von 52.288 auf 53.479 Einwohnerinnen und Einwohner.

Die Verteilung auf die Stadtteile zeigt, dass etwa drei Viertel der Bevölkerung in der Kernstadt wohnen (Stand 31.12.2022):

▶ Kernstadt	39.619 EW
▶ Bad Münster a. St.-Ebg.	4.584 EW
▶ Bosenheim	1.514 EW
▶ Ippesheim	559 EW
▶ Planig	2.917 EW
▶ Winzenheim	4.374 EW

### 2.2 Berufspendler

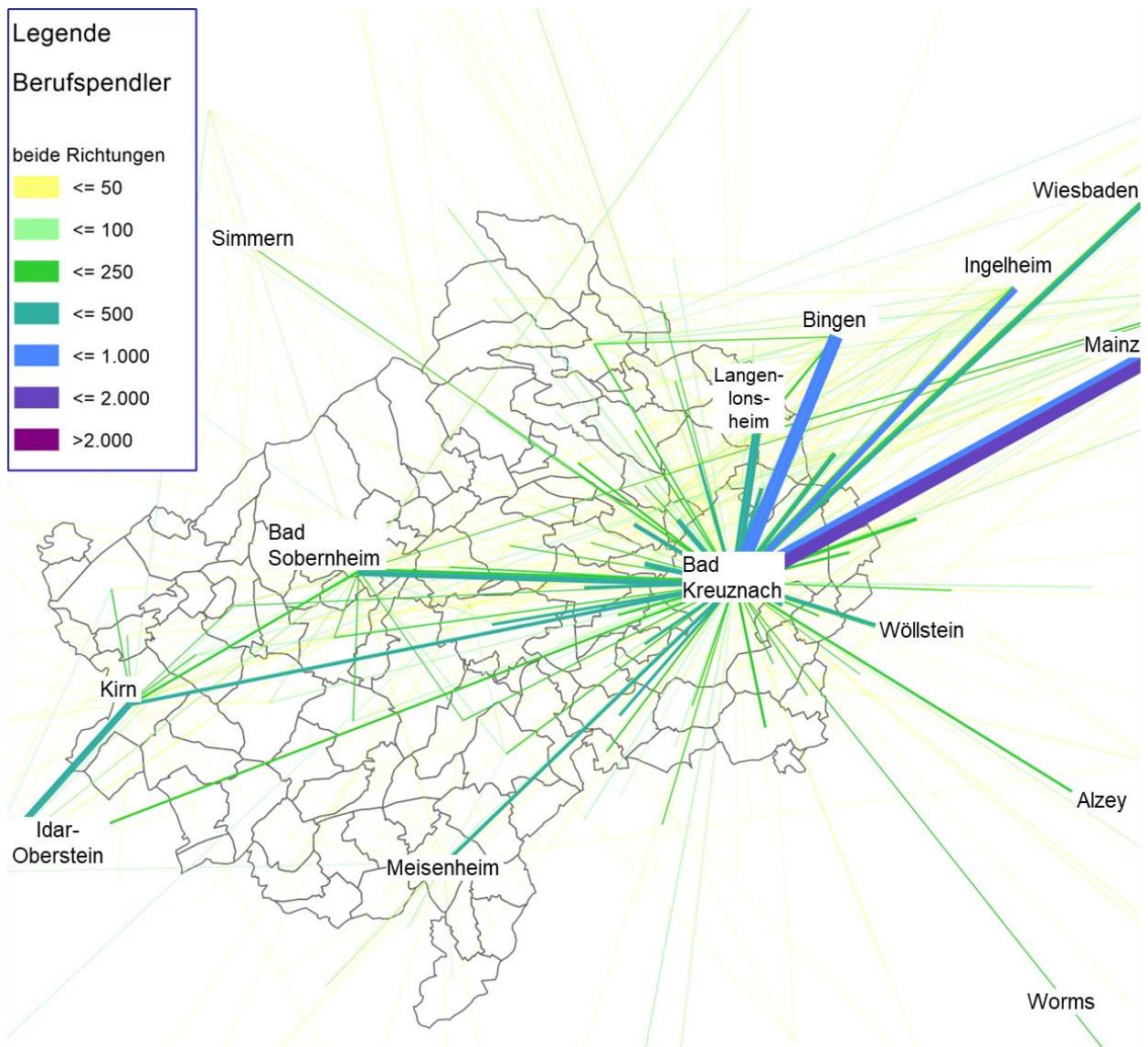
Die Stadt Bad Kreuznach ist der wichtigste Ein- und Auspendler-Schwerpunkt im Landkreis. Die Potenziale für den ÖPNV lassen sich an aktuellen vorhandenen Pendlerzahlen<sup>2</sup> ablesen. Abbildung 1 zeigt die Berufspendler (Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort mit allen Verkehrsmitteln ab 10 Pendlern).

Enge Pendlerverflechtungen zeigen sich mit den Gemeinden der Umgebung. Kleinere Ströme sind noch nach Bad Sodenheim und Kirn zu verzeichnen. Nach außerhalb des Landkreises bestehen deutlich größere Pendlerbeziehungen, vor allem nach Mainz. Zwischen Bad Kreuznach und Ingelheim bzw. Bingen pendeln Berufstätige in beide Richtungen. Weitere kleinere Ströme pendeln von Simmern oder Alzey nach Bad Kreuznach sowie von Kirn nach Idar-Oberstein.

Die Stadt Bad Kreuznach ist demnach ein wichtiger Arbeitsstandort für den Landkreis aber auch für die Umliegenden Landkreise. Die Erreichbarkeit des Bahnhofes ist damit von besonderer Bedeutung.

<sup>1</sup> Stadt Bad Kreuznach: Statistischer Jahresbericht 2020-2022

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



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

Abbildung 1: Pendlerströme (größer als 10 Personenfahrten) Landkreis Bad Kreuznach

## 2.3 Neubaugebiete

Größere Neubaugebiete sind seit der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans in der Stadt Bad Kreuznach nicht zu verzeichnen. Die in den letzten Jahren fertiggestellten Neubaugebiete und ihre Erschließung sind im folgenden Kapitel aufgenommen.

## 2.4 Bilanzierung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014

Die festgestellten Mängel aus dem Nahverkehrsplan 2014 betrafen ausschließlich Erschließungslücken in zwei Neubaugebieten, die inzwischen bebaut und erschlossen sind.

## **Rheingrafenblick**

Mit der Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzeptes wurde das Wohngebiet Rheingrafenblick erschlossen. Es wird von der Linie 203 bedient.

## **In den Weingärten**

Ebenso wurde mit der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes der Bereich des neuen Wohngebietes „In den Weingärten“ erschlossen. Das Gebiet wird über die „neue“ Dürerstraße von der Linie 205 bedient.

## **Geplantes Wohngebiet Herrmannstraße**

Der Nahverkehrsplan 2014 gab vor, dass erst bei Entwicklung des Wohngebiets entschieden werden kann, wie die kleinere Erschließungslücke geschlossen werden kann. Im Moment erschließt die Haltestelle Völkerring die bestehende Bebauung ausreichend. Daher sind bei der Planung des Wohngebietes die in Teil A, Abschnitt 3.2.1 formulierten Standards zur fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen zu berücksichtigen und bei der Bebauung umzusetzen.

## **Umsetzung City-Linie – Linie 210**

Der Nahverkehrsplan 2014 definiert als Maßnahme die Prüfung einer Anbindung des Kornmarktes und des Kurviertels an den ÖPNV.

Diese Anbindung ist in dem vom Stadtrat beschlossenen ÖPNV-Konzept enthalten. Hierfür ist der Betrieb einer Ringlinie mit einem Kleinbus vorgesehen (Linie 210). Zur Anbindung von Zielen innerhalb der Innenstadt und des Kurviertels gehören der neue Standort der Stadtverwaltung am Kornmarkt, das Kurgebiet mit seinen Reha-Einrichtungen, Seniorenresidenzen, Hotels, Bädern, Veranstaltungsorten sowie die Kreisverwaltung und die Stadtbibliothek. Der Betrieb der Linie 210 wurde nach Beendigung der Baumaßnahmen in der Mühlenstraße ab Sommer 2024 aufgenommen. Sobald eine Möglichkeit besteht, sollte ein vollelektrischer Kleinbus auf dieser Linie eingesetzt werden.

Um die Pünktlichkeit der City-Linie zu gewährleisten ist die im Rahmen der Umgestaltung Mühlenstraße vorgesehene Sperrung der Durchfahrt des Kornmarktes für den MIV umzusetzen und regelmäßig auf Einhaltung zu kontrollieren.

## **3 Anforderungsprofil**

Eine zentrale Forderung des Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz ist es, gut vernetzte und vertaktete ÖPNV-Angebote für komfortable Reiseketten mit sicheren Anschlüssen zwischen Bahn und Busverkehr zu bieten. Rückgrat dieses Verkehrssystems bildet der Bahnverkehr. Auf dieser Basis müssen die Fahrpläne und Taktfolgen von Bahn und Bus gut miteinander abgestimmt werden.

Der Regionale Nahverkehrsplan ZRNN Teil A beinhaltet alle verbundübergreifenden Festlegungen und Ziele und ist Bestandteil des Nahverkehrsplans der Stadt Bad Kreuznach. Als Bedienungsstandard ist in Teil A, Abschnitt 3.2.5 festgelegt, dass ein Übergang zwischen Bahn und Bus an Verknüpfungspunkten innerhalb von höchstens 10 Minuten zu gewährleisten ist.

Der Bahnhof Bad Kreuznach hat eine wichtige Funktion für den Übergang zwischen Bahn und Bus und zwischen Regional- und Stadtbuslinien. Eine sinnvolle Verbindung zwischen Bahn und Bus mit sicheren Anschlüssen und maximalen Übergangszeiten ist hier aufgrund der Fahrzeiten der Regionalzüge jedoch nur mit einer im Vergleich zum Landkreis dichteren Taktfolge im Stadtbusverkehr möglich. Deshalb wurde für die Stadt Bad Kreuznach im Anforderungsprofil ein 20-Minuten-Takt festgelegt (s. Teil A, Abschnitt 3.2.3).

Im Vergleich zum bisherigen Angebot des ÖPNV ermöglicht diese Taktdichte bedeutende Verbesserungen für den Stadtbusverkehr und sorgt dafür, dass die in Teil A Abschnitt 3.2.5 geforderten Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus innerhalb von 10 Minuten in der Regel eingehalten werden können. Das verbesserte Stadtbusangebot wurde am 17.10.2022 eingeführt.

## 4 ÖPNV-Angebot

### Stadtbuslinien seit September 2023

Zum Fahrplanwechsel am 04.09.2023 wurden die Linien noch einmal angepasst. Dieser Stand ist im Folgenden mit Informationen zum Linienweg, zur Taktung in Minuten und zu den Betriebszeiten an den einzelnen Betriebstagen dargestellt. Die Linien sind im Liniennetzplan (Abbildung 2) dargestellt.

<b>Linie 201: Bad Kreuznach – Im Ellenfeld – Bahnhof</b>		
Montag bis Freitag	05:30 – 24:00 Uhr	Takt 20
	ab 20:00 Uhr	Takt 60
Samstag	06:45 – 20:00 Uhr	Takt 30
	ab 20:00 Uhr	Takt 60
Sonntag	10:00 – 19:00 Uhr	Takt 30

<b>Linie 201: Bad Kreuznach – Bahnhof – Bad Münster – Ebernburg</b>		
Montag bis Freitag	05:30 – 20:00 Uhr	Takt 20 und Takt 40
	ab 18:00 Uhr	Takt 60
Samstag	06:45 – 19:00 Uhr	Takt 60
Sonntag	08:30 – 19:00 Uhr	Takt 60
		Takt 30 jede 2. Stunde

Taktlücken werden durch die regionale Linie 221 geschlossen. Damit wird der 20-Minuten-Takt erreicht.

**Linie 202: Bad Kreuznach Bahnhof – Uhlandstraße – Bahnhof**

Montag bis Freitag	05:00 – 20:30 Uhr	Takt 20
	ab 19:00 Uhr	Takt 30
Samstag	06:00 – 20:00 Uhr	Takt 30
	ab 20:00 Uhr	Takt 60
Sonntag / Feiertag	10:00 – 19:30 Uhr	Takt 30

**Linie 203: Bad Kreuznach – Agnesienberg – Bahnhof – Kuhberg**

Montag bis Freitag	05:00 – 22:30 Uhr	Takt 20
	Freitag bis 00:30 Uhr ab 19:00 Uhr	Takt 30 - 60
	stündlich bis DEULA	
Samstag	06:00 – 00:30 Uhr	Takt 60
	Bedienung Ausfluggebiet Spreitel zeitweise	
Sonntag / Feiertag	10:00 – 19:30 Uhr	Takt 60 bis Spreitel

**Linie 204: Bad Kreuznach Hohe Bell – Bahnhof – Winzenheimer Wendeplatz**

Montag bis Freitag	05:00 – 22:30 Uhr	Takt 20
	Freitag bis 00:30 Uhr ab 18:00 Uhr	Takt 30 - 60
Samstag	06:00 – 00:30 Uhr	Takt 60
Sonntag / Feiertag	10:00 – 19:30 Uhr	Takt 60

**Linie 205: Bad Kreuznach Bahnhof – Justizzentrum – Im Weingarten – Bahnhof**

Montag bis Freitag	05:30 – 22:30 Uhr	Takt 20
	Freitag bis 00:30 Uhr ab 20:00 Uhr	Takt 60
Samstag	06:30 – 00:30 Uhr	Takt 60
Sonntag / Feiertag	10:00 – 19:30 Uhr	Takt 60

**Linie 206: Bad Kreuznach Bahnhof – Schwabenheimer Weg – Planig – Ippesheim – Gensingen**

Montag bis Freitag	06:00 – 20:00 Uhr	Takt 60
--------------------	-------------------	---------

Samstag	07:00 – 20:00 Uhr	Takt 60
Sonntag / Feiertag	keine Bedienung	

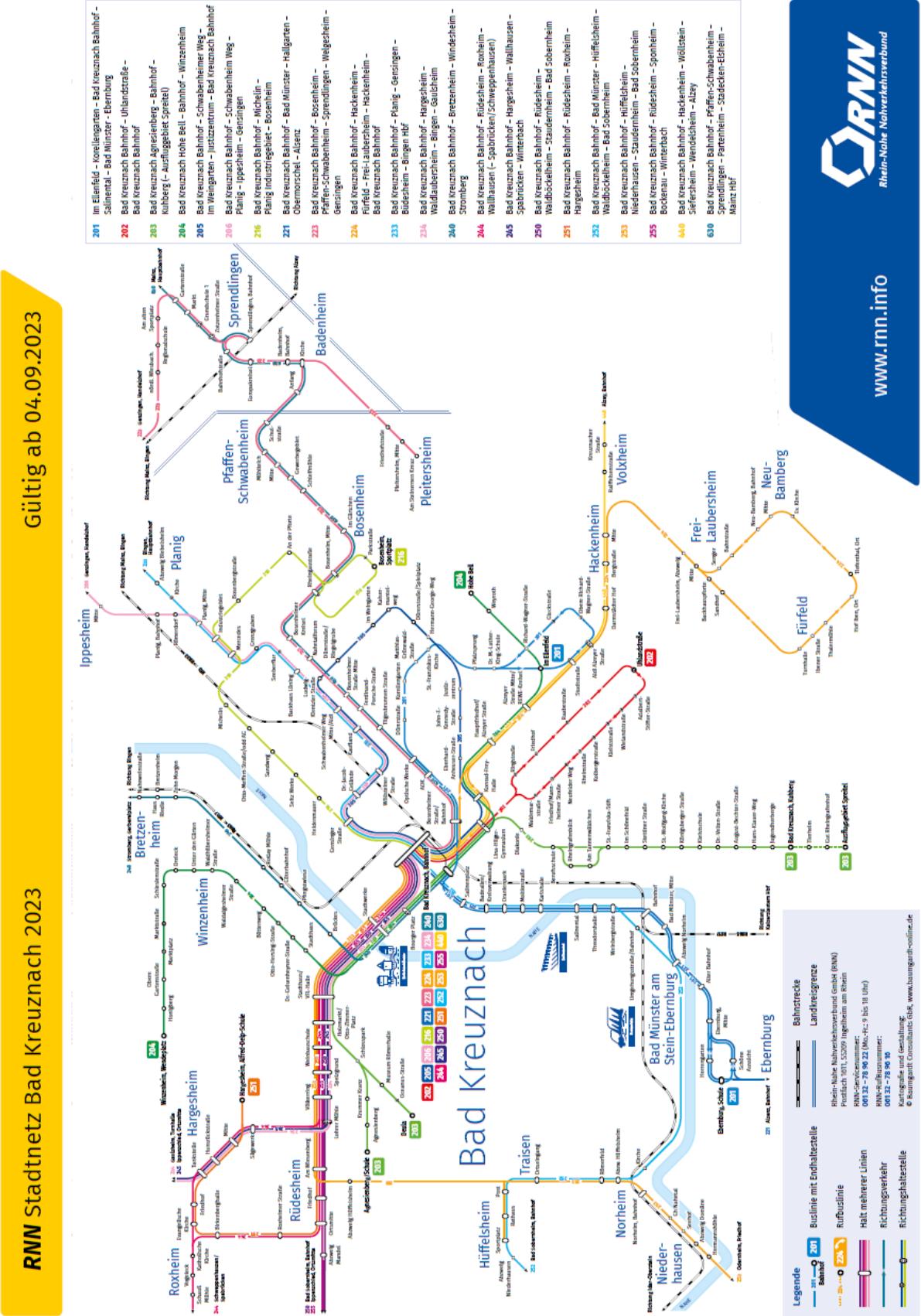
<b>Linie 210: Bad Kreuznach Bahnhof – Kornmarkt – Kurhaus – Bahnhof</b>		
Montag bis Freitag	07:00 – 19:00 Uhr	Takt 20
Samstag	09:00 – 18:30 Uhr	Takt 30
Sonntag / Feiertag	11:00 – 18:30 Uhr	Takt 30

<b>Linie 216: Bad Kreuznach Bahnhof – Michelin – Planig Industriegebiet – Bosenheim / Ippesheim Mitte</b>		
Montag bis Freitag	06:00 – 18:00 Uhr bis Planig Industriegebiet	Takt 60
	restlicher Linienweg unregelmäßig	
Samstag	keine Bedienung	
Sonntag / Feiertag	keine Bedienung	

<b>Linien 218 und 219</b>
Die Linien verkehren nur an Schultagen entsprechend dem Bedarf im Schülerverkehr.

## RNN Stadtnetz Bad Kreuznach 2023

Gültig ab 04.09.2023



Quelle: [https://www.rnn.info/fileadmin/user\\_upload/Web\\_RNN\\_SLNP\\_Bad-Kreuznach\\_2023\\_A3.pdf](https://www.rnn.info/fileadmin/user_upload/Web_RNN_SLNP_Bad-Kreuznach_2023_A3.pdf) - Abruf: 09.11.2023

Abbildung 2: Liniennetzplan Stadt Bad Kreuznach

## 5 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse und Maßnahmendefinition

### 5.1 Erschließungsmängel

#### **Wohngebiet Hermannstraße**

Wie bereits in der Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014, Abschnitt 2.4 festgestellt, bleibt als letzte Erschließungslücke das geplante und noch nicht umgesetzte Wohngebiet Hermannstraße. Derzeit ist die Haltestelle Völkerring ausreichend für die bestehende Bebauung. Sobald eine Bebauung erfolgt, ist hier auch eine verbesserte Erschließung vorzunehmen.

#### **Wohngebiet Humperdinckpark**

In der Zwischenzeit wurde das neue Wohngebiet „Humperdinckpark“ im östlichen Bereich der Kernstadt geplant. Aktuell erfolgen Erschließungsmaßnahmen zur verkehrlichen Anbindung des Wohngebietes an die Dürerstraße. Dabei ist die Anbindung des Wohngebietes an den ÖPNV durch je eine Haltestelle in beide Fahrtrichtungen vorgesehen.

### 5.2 Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit

Hinsichtlich der Erreichbarkeit und der Bedienungshäufigkeit bestehen keine Mängel.

Im Stadtgebiet Bad Kreuznach gibt es ein höheres Bedienungsangebot als im gesamten Landkreis. Um das hohe städtische Verkehrsaufkommen kurstadtverträglich als auch umwelt- und sozialverträglich bewältigen zu können, bietet der ÖPNV mit dem verbesserten Angebot und einem dichteren Stadtbus-Takt eine attraktive Alternative zum MIV und kann so entsprechend der Zielsetzung in § 1 Absatz 6 Nahverkehrsgesetz zur Reduzierung des MIV beitragen.

Wie in Abschnitt 4 bereits erläutert, sind der dichtere Stadtbus-Takt und das höhere Bedienungsangebot aber auch erforderlich, um die Übergänge zwischen Bahn und Bus innerhalb von maximal 10 Minuten zu sichern.

### 5.3 Maßnahmen zur Busbeschleunigung

Häufig führen Staus oder andere Störeinflüsse zu Fahrzeitverlusten und Verspätungen im ÖPNV. Beschleunigungsmaßnahmen zielen auf eine Reduzierung der externen Störeinflüsse ab, um die Beförderungszeiten zu verkürzen und den ÖPNV-Betrieb zu stabilisieren.

Damit werden Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrsmittels verbessert und seine Attraktivität erhöht. Dies ist für den Stadtbusverkehr wichtig, um die in Teil A, Abschnitt 3.2.5 genannten Bedienungsstandards für das Umsteigen am Bahnhof zu erfüllen.

### 5.3.1 Bevorrechtigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen

Zur Priorisierung des Busverkehrs sollen Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen möglichst bedarfsgerecht geschaltet werden, um unnötige Wartezeiten weitgehend zu vermeiden. Hierzu soll die Prüfung von Schaltungsmöglichkeiten an Kreuzungsbereichen erfolgen.

Dringend zu überprüfen ist eine Bevorrechtigung an der LSA Bourger Platz / Wilhelmstraße, um Fahrtzeitenverluste zu vermeiden.

### 5.3.2 Regulierung von Zu- und Durchfahrten

In der Richard-Wagner-Straße wurden im Bereich zwischen Kindertagesstätte und Martin-Luther-King-Schule versenkbare Poller zur Verhinderung der Durchfahrt des Kfz-Verkehrs installiert. Die Durchfahrt ist lediglich für den Busverkehr und Rettungsfahrzeuge passierbar.

Diese Maßnahme dient neben der Beschleunigung des Busverkehrs einer Verkehrsberuhigung der umliegenden Wohngebiete und ist gleichzeitig Teil des städtischen Konzeptes „Sichere Schulwege“ und Bestandteil einer fußläufigen Wegeverbindung von der Dürer Straße bis zur Alzeyer Straße.

### 5.3.3 Busspuren

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

#### **Busspur Bosenheimer Straße**

Im Nahverkehrsplan 2014 wurden die Verlängerung der bereits ausgebauten Busspur in der Bosenheimer Straße in östliche Richtung sowie die Einrichtung einer Busspur in der Wilhelmstraße als Maßnahmen definiert.

Die Verlängerung der Busspur in der Bosenheimer Straße wurde zwischenzeitlich realisiert.

#### **Busspur Gensinger Straße**

In Verbindung mit einer Lückenschließung des Radwegenetzes wurde 2023 in der Gensinger Straße im Bereich zwischen Heidenmauer und Viktoriastraße eine Busspur mit Freigabe für den Radverkehr eingerichtet.

#### **Busspur Wilhelmstraße**

Die Einrichtung einer Busspur in der Wilhelmstraße ist dringend erforderlich. Eine Umsetzung lässt sich nur im Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Mobilität realisieren.

### 5.3.4 Vorfahrtregelungen für den Bus

Bei Zeitverlusten, die durch ungünstige Vorfahrtregelungen für den Busverkehr entstehen, ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Vorfahrtregelung geändert werden kann.

### 5.3.5 Parkflächen im Straßenraum

Die Verteilung des Straßenraums ist in städtischen Umgebungen von großer Bedeutung für die Pünktlichkeit des Busverkehrs. Parkflächen im Straßenraum können zu Fahrtzeitenverlusten des ÖPNV führen. Deshalb ist im Einzelfall zu prüfen, ob der Busverkehr durch Beseitigung einzelner Parkflächen beschleunigt werden kann, wenn relevante Fahrtzeitverluste durch behindernde Parkflächen im Straßenraum entstehen.

### 5.3.6 Haltestellen

Für die Ausstattung von Haltestellen sind im Regionalen Nahverkehrsplan ZRNN Teil A Qualitätsstandards als Mindestanforderung festgelegt. Danach sollen Haltestellen als Visitenkarte des ÖPNV funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen, wobei zwischen Haltestellen mit und ohne Aufenthaltsfunktion und Haltestellen mit wesentlichen Verknüpfungen unterschieden wird. Die Ausstattungsmerkmale dieser Haltestellen sind in Tabelle 10, Teil A definiert.

#### Bahnhofsvorplatz als Rendez-Vous-Haltestelle

Für den Bahnhofsvorplatz als wesentlicher Verknüpfungspunkt und Visitenkarte des öffentlichen Verkehrs ist eine Neugestaltung und Modernisierung in den nächsten Jahren erforderlich.

Die Qualitätsstandards (Teil A, Abschnitt 3.3.1) geben für die Ausstattung der Haltestellen am Bahnhof witterungsgeschützte Wartegelegenheiten, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, reflektierende Haltestellenschilder und Dynamische Fahrgastinformationen vor. Eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen ist nach dem Personenbeförderungsgesetz Pflicht.

In Teil A, Abschnitt 6 ist ein Konzept für die Barrierefreiheit von Haltestellen definiert. Hierin ist als Ausbauhorizont für die Haltestellen am Bahnhofsvorplatz ein Zeitraum bis 2028 vorgesehen.

#### Haltestelle Bourger Platz

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

### 5.3.7 Sonstige Maßnahmen

#### **Umsetzung Salinental-Pendel – Linie 201 V**

Zur besseren Anbindung des Salinentals und des neuen Salinenbades beinhaltet das vom Stadtrat beschlossene ÖPNV-Konzept den Betrieb der Linie 201 V als Salinental-Pendel zwischen Bahnhof-Salinental-Bahnhof. Der Betrieb der Linie soll Montag bis Freitag im 20 Minuten-Takt, ab 18:30 Uhr im 30-Minuten-Takt und an den Wochenenden in 30-Minuten-Takt erfolgen. Der Betrieb dieser Linie wird nach Abschluss der Baumaßnahmen im Salinental aufgenommen. Laut aktueller Ausführungsplanung soll die Baumaßnahme im Frühjahr 2028 abgeschlossen sein.

#### **Einheitlicher Stadt tarif**

Als Maßnahme im Nahverkehrsplan 2014 war die Prüfung für einen einheitlichen Stadt tarif festgelegt, sobald die Eingemeindung von Bad Münster am Stein als neuer Stadtteil von Bad Kreuznach erfolgt ist.

Seit Anfang 2023 ist der einheitliche Stadt tarif eingeführt. Die Stadt leistet hierfür Aus gleichzahlungen an den RNN.

#### **Neue Antriebstechnologien bei der Beschaffung von Fahrzeugen**

Die Fahrzeugflotte der KRN besteht aktuell aus Bussen mit Dieselantrieb. Ab 2026 muss die KRN Ersatzbeschaffungen vornehmen. Ein Fördermittelantrag für die Be schaffung von 35 Bussen mit Elektroantrieb wurde im Jahr 2023 gestellt.

## 6 Verknüpfung zum Individualverkehr / Intermodale Angebote

Die Nutzung des ÖPNV lässt sich durch attraktive Angebote steigern, die eine breite Palette von Möglichkeiten zur nahtlosen Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an zentralen Umsteigepunkten bieten.

Ziel solcher Angebote ist es, intermodales Verkehrsverhalten zu unterstützen, d.h. den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern, aber auch umweltfreundliche Verkehrsmittel zu stärken und eine Mobilität ohne Auto zu ermöglichen.

### 6.1 Mobil- und Infopunkt am Bahnhof Bad Kreuznach

Zur Förderung des intermodalen Mobilitätsverhaltens hat die Stadt Bad Kreuznach einen Mobil- und Infopunkt (MIP) am Bahnhof eingerichtet. Der MIP bündelt folgende Angebote unter einem Dach:

#### **Bike and Ride**

Das Radparkhaus mit seinen 230 Abstellplätzen ist rund um die Uhr geöffnet. Für das sichere Abstellen sorgen eine Schleuse mit Zutrittskontrolle, ein Drehkreuz und eine Videoüberwachung.

Die Kosten betragen (Stand 2024)

Einzeltarif Standard-Bereich	0,50 €	Einzeltarif VIB-Bereich	1,00 €
Monatstarif Standard-Bereich	8,00 €	Monatstarif VIB-Bereich	15,00 €
Jahrestarif Standard-Bereich	80,00 €	Jahrestarif VIB-Bereich	150,00 €

In der Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014 wurde die Bike and Ride-Anlage am Bahnhof Bahn Kreuznach als unzureichend definiert. Diesen Mangel hat die Stadt mit dem Bau des Fahrradparkhauses im Mobil- und Infopunkt behoben.

#### **Car-Sharing**

Am Mobil- und Infopunkt kann ein e-Auto über den Service „Nahemobil“ geliehen werden. Neben dem MIP gibt es einen weiteren Ausleihpunkt im Parkhaus Mühlenstraße.

#### **Fahrradverleih**

Im MIP können verschiedene Fahrräder geliehen werden. Neben Bio-Bikes können e-Bikes, drei verschiedene e-Lastenräder und eine e-Rikscha geliehen werden.

#### **Kundencenter KRN**

Das Kundencenter der kommunalen Verkehrsgesellschaft KRN, das als Serviceeinrichtung für Busfahrgäste dient, ist 2022 von der Ringstraße in den MIP umgezogen und befindet sich nun an einem attraktiven Standort zentral am Bahnhof.

Mit dem Bau des MIP hat die Stadt ein Angebot geschaffen, das entsprechend der Zielsetzung in § 1 Absatz 6 Nahverkehrsgesetz einen Beitrag zur Reduzierung des MIV leisten kann.

## 6.2 B+R Südausgang Bahnhof Bad Kreuznach

Am Südausgang des Bahnhofes Bad Kreuznach befinden sich 14 mietbare Fahrradboxen und eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 40 Abstellplätzen.

## 6.3 B+R am Bahnhof Bad Münster am Stein

Zur besseren Verknüpfung von Radverkehr und Bahnverkehr wird im Rahmen der Sanierung und Modernisierung des Bahnhofes im Stadtteil Bad Münster am Stein eine überdachte Bike and Ride-Anlage mit einer ausreichenden Anzahl an Abstellplätzen installiert, die mit frei zugänglichen sowie mit gesicherten Stellplätzen mit Zugangsbe rechtigung ausgestattet sein soll.

# 7 Kostenübersicht

Auf Grundlage des Nahverkehrsplans und des ÖPNV-Konzeptes der Stadt Bad Kreuznach ist die Umsetzung der Maßnahme Salinental-Pendel ab Frühjahr 2028 vorgesehen (siehe Kapitel 5.3.7) und jährlich mit Kosten in Höhe von 250.00 € verbunden.