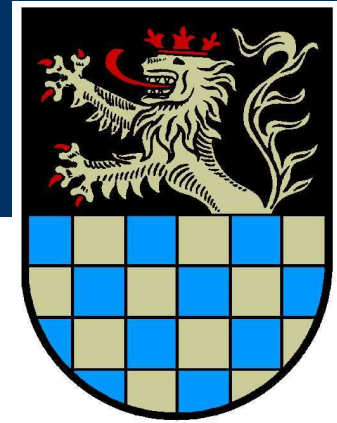


Nahverkehrsplan Rhein-Nahe  
Nahverkehrsverbund

Teil C:

**Nahverkehrsplan für den  
Landkreis Bad Kreuznach**

Bericht



**Nahverkehrsplan Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund**  
**Teil C:**  
**Nahverkehrsplan**  
**für den**  
**Landkreis Bad Kreuznach**

Auftraggeber:

Landkreis Bad Kreuznach  
Salinenstr. 47  
55543 Bad Kreuznach

Auftragnehmer:

PTV  
Planung Transport Verkehr AG  
Stumpfstraße 1  
76131 Karlsruhe

**Beschlussfassung durch den Kreistag  
des Landkreises Bad Kreuznach:**

**18. Januar 2010**

## Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan LK Bad Kreuznach
Auftraggeber:	Landkreis Mainz-Bingen
Auftragnehmer:	PTV Planung Transport Verkehr AG
Bearbeitet von:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Kevin Löhr
Änderungen und Ergänzungen:	Kreisverwaltung Bad Kreuznach - Ref.66 - auf der Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 18.01.2010

# Inhalt

- 1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan**
- 2 Bestandsaufnahme**  
**Ergänzungen für den Landkreis Bad Kreuznach**
  - 2.1 ÖPNV-Nachfrageströme
  - 2.2 Berufspendler Binnenverkehr
  - 2.3 Neubaugebiete
- 3 Nahverkehrsplan 1997**
- 4 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse**
  - 4.1 Erschließungsmängel
  - 4.2 Analyse der Erreichbarkeit
  - 4.3 Relationsbezogene Mängel
  - 4.4 Wichtige Umsteigehaltstellen
  - 4.5 Verknüpfung zum Individualverkehr  
(Park-and-ride / Bike-and-ride)
- 5 Anregungen der Gemeinden**
- 6 Maßnahmendefinition**
  - 6.1 Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen
  - 6.2 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV
  - 6.3 Grundversorgung in der Region

## Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete  
Tabelle 2: Verkehrspolitische Ziele des Nahverkehrsplans 1997  
Tabelle 3: Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 1997  
Tabelle 4: Erschließungsmängel im Landkreis Bad Kreuznach  
Tabelle 5: Anregungen der Gemeinden

## Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Ein- und Ausbrechender Verkehr (Quellen/Ziele des ÖPNV außerhalb des Landkreises)  
Abbildung 2: ÖPNV-Nachfrage - Zeitliche Verteilung des ausbrechenden Verkehrs aus dem LK Bad Kreuznach  
Abbildung 3: ÖPNV-Nachfrage - Zeitliche Verteilung des einbrechenden Verkehrs in den LK Bad Kreuznach  
Abbildung 4: Fahrgastaufkommen Binnenverkehr im Landkreis Bad Kreuznach (Querschnitt)  
Abbildung 5: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Bad Kreuznach - (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2004)  
Abbildung 6: Erschließungsradien nordwestlicher Teil des Landkreises  
Abbildung 7: Erschließungsradien südöstlicher Teil des Landkreises  
Abbildung 8: Erreichbarkeit der Grundzentren  
Abbildung 9: Relationen mit mangelhafter Bedienung zum Grundzentrum Waldböckelheim  
Abbildung 10: Mangelhafte Bedienung zwischen Stromberg und Waldlaubersheim  
Abbildung 11: Wichtige Umsteigehalttestellen im Landkreis Bad Kreuznach  
Abbildung 12: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Bad Kreuznach  
Abbildung 13: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Bad Kreuznach  
Abbildung 14: Erschließung Neu-Bamberg  
Abbildung 15: Erschließung Raumbach und Abweiler  
Abbildung 16: Erschließung Sobernheim – „Im Leinborn“

# 1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

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

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

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises. Im vorliegenden Teil C werden nur diejenigen Größen genannt, 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 Bad Kreuznach hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt.

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

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

## 2 Bestandsaufnahme - Ergänzungen für den LK Bad Kreuznach

### 2.1 ÖPNV-Nachfrageströme

Die Auswertungen zur ÖPNV-Nachfrage aus der Verbunderhebung 2003 sind im Teil A dargestellt. Im Folgenden werden einige weitere Ergebnisse erläutert, die den Landkreis Bad Kreuznach betreffen.

Abbildung 1 zeigt die Quell- und Zielverkehre des Landkreises. Der wichtigste Strom ist der zwischen dem Landkreis Bad Kreuznach und dem Landkreis Mainz-Bingen, gefolgt von der Stadt Mainz, was auf die intensiven Beziehungen im Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr zum Oberzentrum hinweist. In den Nachbarkreis Birkenfeld sind die Ströme geringer.

Der Strom der sonstigen Quellen und Ziele teilt sich vor allem auf den Donnersbergbereich (9 %) und den Landkreis Kusel (6 %) auf, alle anderen Ziele liegen bei unter 4 %.

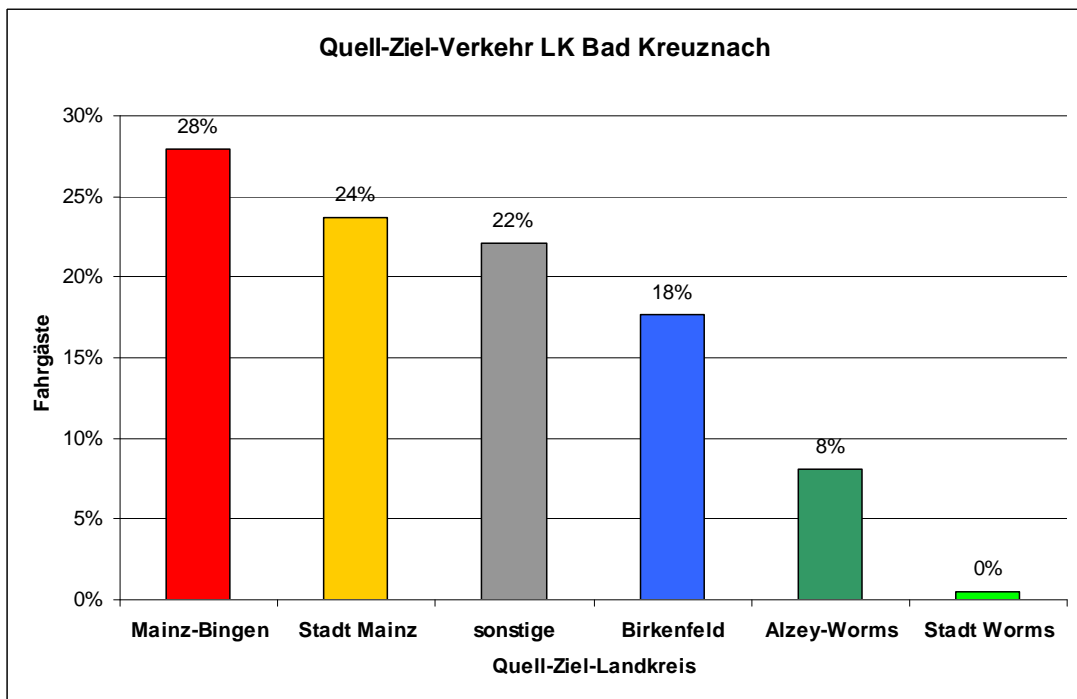


Abbildung 1: Ein- und Ausbrechender Verkehr (Quellen/Ziele des ÖPNV außerhalb des Landkreises)

Aussagen über die ÖPNV-Nachfrage in das Rhein-Main-Gebiet können auf der vorhandenen Datenbasis nicht getroffen werden.

Abbildung 2 zeigt die zeitliche Verteilung der ausbrechenden Verkehre im ÖPNV über einen Schultag. Dabei wird die deutliche Morgenspitze des ausbrechenden Verkehrs nach Mainz und in den Landkreis Mainz-Bingen ersichtlich. Mittags zeigt sich eine Spitze in den Landkreis Birkenfeld, was vor allem auf Rückfahrten im

Schülerverkehr hinweist. Die ausbrechenden Verkehre in den Landkreis Mainz-Bingen sind mittags bis hin zum Spätnachmittag deutlich, aber weniger hoch.

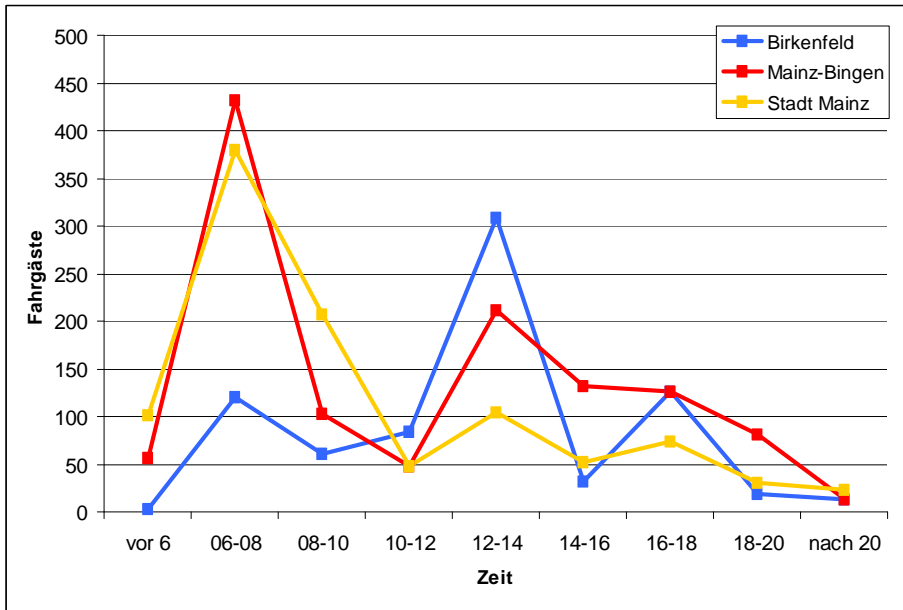


Abbildung 2: ÖPNV-Nachfrage - Zeitliche Verteilung des ausbrechenden Verkehrs aus dem LK Bad Kreuznach

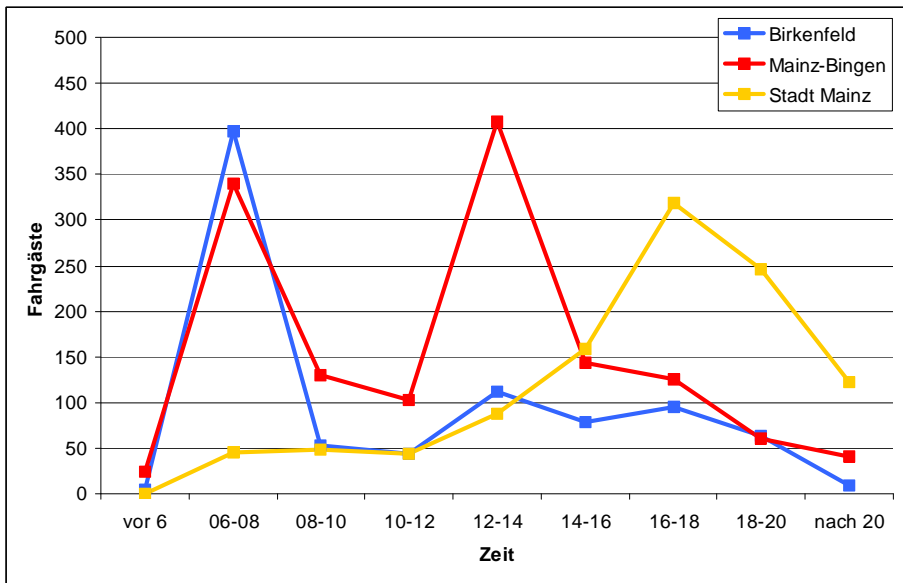


Abbildung 3: ÖPNV-Nachfrage - Zeitliche Verteilung des einbrechenden Verkehrs in den LK Bad Kreuznach

Der einbrechende Verkehr in Abbildung 3 zeigt morgens eine hohe Spitze aus den Landkreisen Mainz-Bingen und Birkenfeld. Sehr deutlich ist die Mittagsspitze der Verkehre aus Mainz-Bingen, hier besteht ein wechselseitiger Austausch von Schülern. Gegen Abend erst erhöht sich der einbrechende Verkehr aus der Stadt Mainz, was auf die hohen Berufspendlerzahlen hinweist.

Der **Binnenverkehr** im ÖPNV macht mit fast 90 % des Aufkommens den größten Teil der ÖPNV-Nachfrage aus.



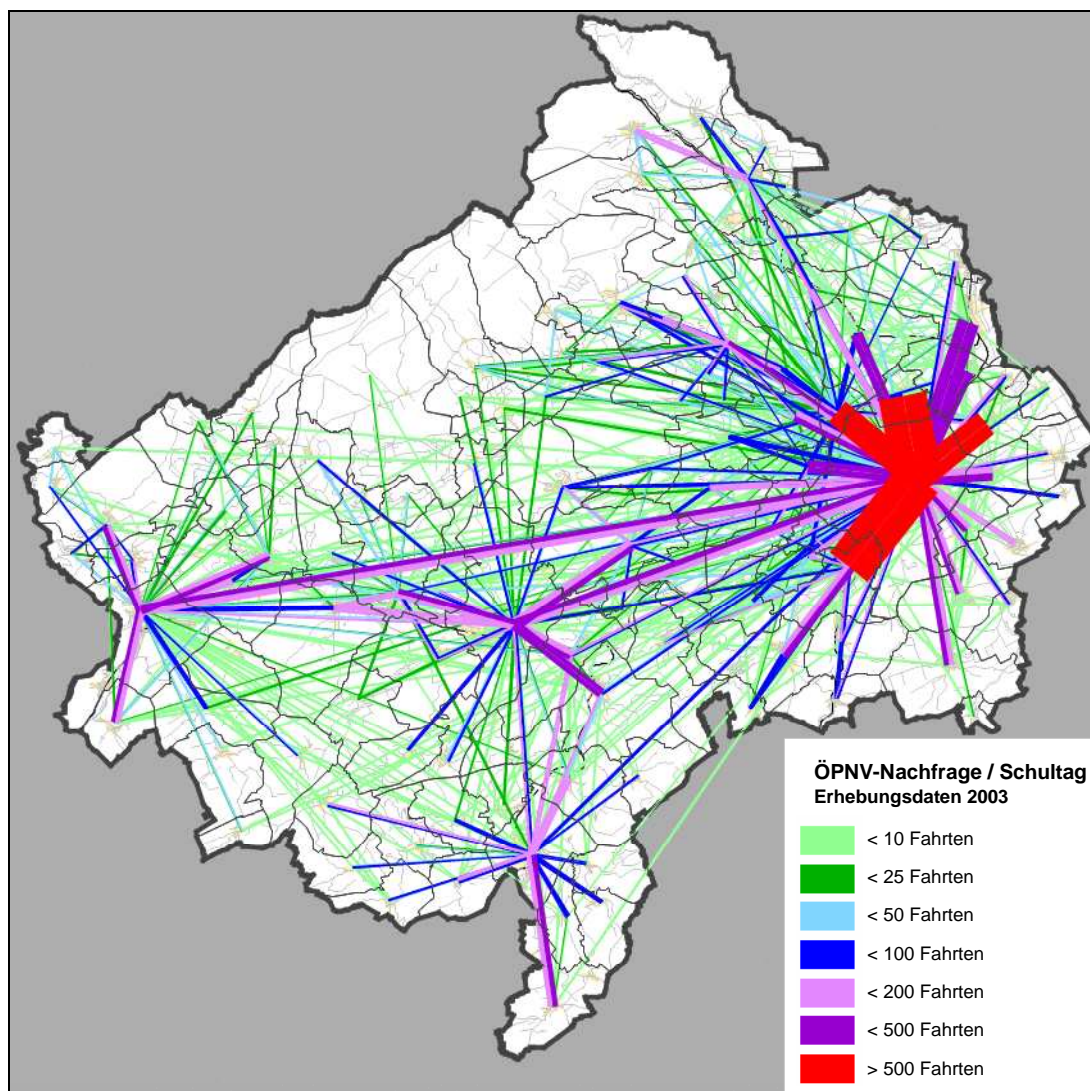


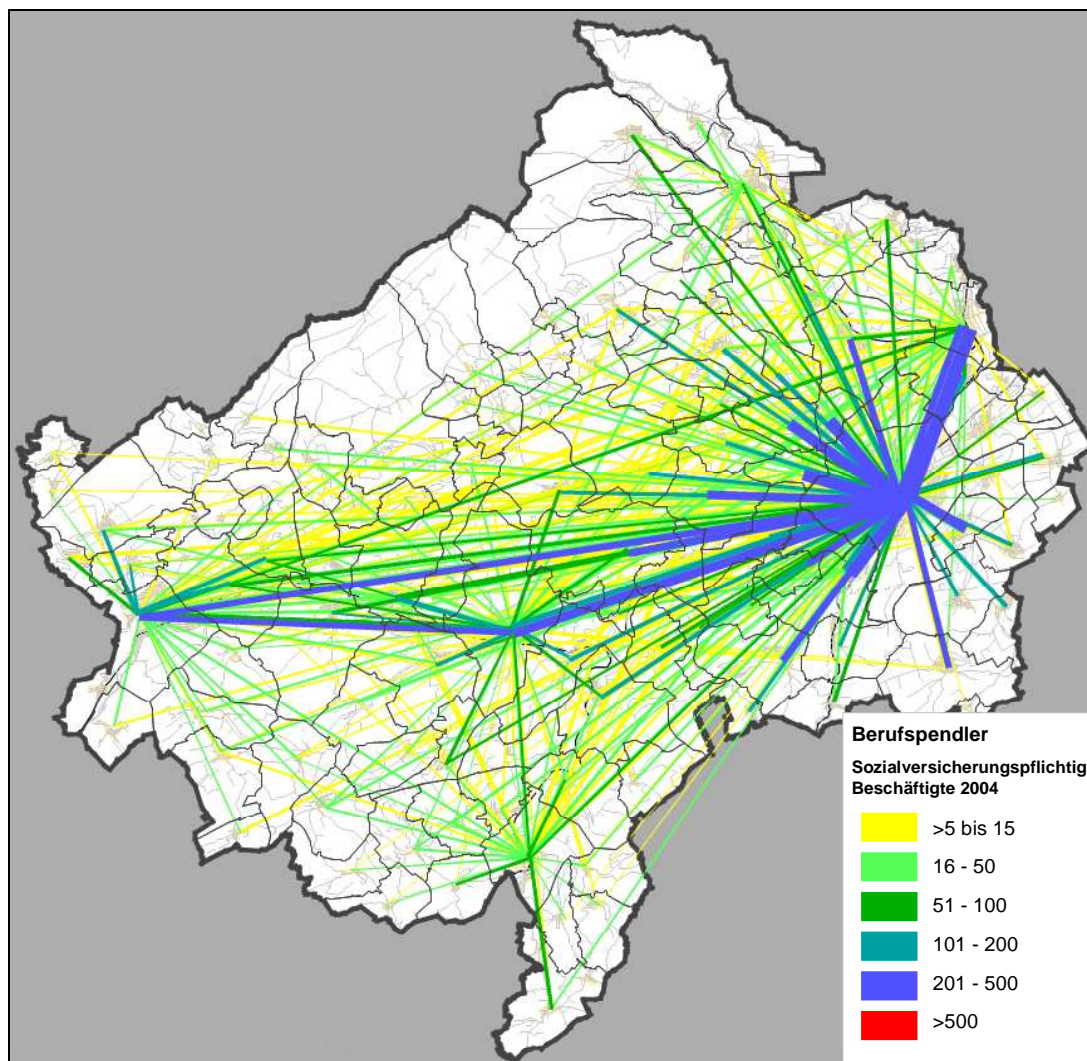
Abbildung 4: Fahrgastaufkommen Binnenverkehr im Landkreis Bad Kreuznach (Querschnitt)

Abbildung 4 zeigt die Fahrgastströme im ÖPNV an einem Schultag im Binnenverkehr des Kreises. Die stärksten Ströme zeigen sich im Stadtverkehr Bad Kreuznach. Größere Ströme fließen hin zu den Zentren, insbesondere nach Bad Kreuznach, aber auch nach Kirn, Meisenheim und Bad Sobernheim. Viele Relationen sind von Strömen mit unter zehn täglichen Fahrgästen geprägt. Für die meisten Relationen zeigt sich jedoch eine klare Ausrichtung auf das nächstliegende Zentrum.

## 2.2 Berufspendler Binnenverkehr

Abbildung 5 zeigt die Berufspendler (Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsort mit allen Verkehrsmitteln ab fünf Pendlern) im Binnenverkehr. Die Quell-Ziel-Verkehre nach außerhalb des Landkreises sind in Abbildung A-12 im Anhang sowie im Teil A des gemeinsamen Nahverkehrsplans dargestellt.

Die stärksten Pendlerströme im Binnenverkehr bestehen nach Bad Kreuznach, geringere Ströme auch nach Bad Sobernheim und Kirn.



Quelle: Bundesversicherungsanstalt für Angestellte, 2004

Abbildung 5: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Bad Kreuznach - (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2004)

## 2.3 Neubaugebiete

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

Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- Der Planungshorizont für die Bebauung mit Wohnnutzung sollte im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans liegen

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

Die in Tabelle 1 dargestellten Gebiete werden im Landkreis geplant:

Ortsgemeinde	Lage / Name	Größe und Stand der Bebauung
Bad Sobernheim	„Leinenborn“, Bereich östliche Soonwaldstraße	70 Bauplätze, baulich noch nicht erschlossen
Merxheim	Östlicher Bereich	57 Bauplätze, baulich erschlossen
Hackenheim	Nordwestlicher Bereich, nördlich der Kreuznacher Straße	44 Bauplätze, bauliche Erschließung 2007
Hargesheim	Nördlicher Bereich	130 Bauplätze, baulich noch nicht erschlossen
Rüdesheim	Westlicher Bereich zwischen Nahestraße und Kreuznacher Straße	100 Bauplätze, baulich noch nicht erschlossen
Mandel	Östlicher Bereich um den Friedhof	73 Bauplätze, Erschließung 2007
Norheim	„Brunnenhof“, westlich der Hüffelsheimer Straße	65 Bauplätze, Erschließung 2007
Bad Münster-Ebernburg	Bereich um Burgunderstraße	95 Bauplätze, baulich erschlossen
Meisenheim	Nordöstlicher Bereich, "An der Mälzerei", "Auf Kipp"	78 Bauplätze baulich erschlossen - geringe Nachfrage

Tabelle 1: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete

Mit Ausnahme des Neubaugebietes in Bad Sobernheim sind die genannten geplanten Gebiete alle durch den ÖPNV erschlossen. Nicht ausgewiesen sind hier die Neubaugebiete der Stadt Bad Kreuznach. Sie werden im Nahverkehrsplan für die Stadt Bad Kreuznach dargestellt. Die Erschließung des Neubaugebiets „Leinenborn“ der Stadt Bad Sobernheim und des umgebenden Stadtteils werden in der Schwachstellenanalyse näher erläutert.

### 3 Nahverkehrsplan 1997

Für den Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kreuznach, der 1997 beschlossen wurde, wurden folgende verkehrspolitische Ziele festgelegt, die im Grundsatz auch weiterhin gelten sollen:

Verkehrspolitische Ziele	Gültigkeit weiterhin und Umsetzung
Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung in allen Teilen des Landkreises. Anbindung aller Gemeinden an den ÖPNV	Ziel ist weiterhin gültig, im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit
Bedarfsgerechte Bedienung der Gemeinden, die durch den Gesamtverkehr der Gemeinde bestimmt wird	Ziel ist weiterhin gültig, die Fortschreibung wird entsprechend angelegt.
Flächendeckend integriertes Angebot, das an Knotenpunkten miteinander verknüpft ist. Vertaktung	Partiell umgesetzt durch Einführung der Regio-Linien. Ziel ist weiterhin gültig.
SPNV bildet das Grundgerüst des ÖPNV-Netzes. Ausrichtung der Linien auf zentrale Orte und ihre Verbindung.	Ziel ist weiterhin gültig, die Fortschreibung wird entsprechend angelegt.
Im Rahmen des RNN organisatorische, verkehrliche und tarifliche Kooperation der beteiligten Gebietskörperschaften	Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund wurde entsprechend umgesetzt

Tabelle 2: Verkehrspolitische Ziele des Nahverkehrsplans 1997

Konkret genannte Maßnahmen wurden - zusammengefasst - wie folgt definiert:

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Neuordnung Liniennetz im Stadtumland von Bad Kreuznach	Die Maßnahme zur Neuordnung sind abgeschlossen
Neuordnung Liniennetz im Bereich Stromberg/Langenlonsheim	
Neuordnung Liniennetz im Bereich Kirn	
Neuordnung Liniennetz im Bereich Rüdesheim / Bad Sobernheim	
Umsetzung RegioLinie Bad Sobernheim - Meisenheim - Kusel	Linie ist umgesetzt – 260
Umsetzung RegioLinie Bad Kreuznach - Stromberg - Simmern bzw. Stromberg - Bingen	Linie ist umgesetzt – 240
Umsetzung RegioLinie Kirn - Gemünden – Simmern	Linie nicht umgesetzt - mindestens 2x umsteigen
Umsetzung RegioLinie Kirn - Rhaunen	Linie nicht umgesetzt - 352 fährt direkt - wenige Fahrten

Maßnahme	Stand der Umsetzung
Umsetzung RegioLinie Bad Kreuznach - Spredlingen (- Mainz)	Linie nicht als RegioLinie umgesetzt, sondern als Linie 221 mit zehn Fahrten
Umsetzung RegioLinie Bad Kreuznach - Wöllstein - Alzey	Linie nicht umgesetzt, ein Umstieg ist nötig
	Weitere Einrichtungen von RegioLinien sind nicht vorgesehen
<p>Realisierung Systemknoten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bad Sobernheim, Staudernheim, Meisenheim</li> <li>▶ Stromberg, Windesheim, Langenlonsheim, Laubenheim</li> <li>▶ Kirn, Hochstetten, Krebsweiler</li> <li>▶ Hargesheim, Rüdesheim, Roxheim, Wallhausen, Waldböckelheim, Bockenau, Monzingen, Martinstein</li> </ul>	<p>Abgestimmte Anschlüsse bestehen insbesondere an Verknüpfungspunkten zur Schiene. Die Einrichtung von Umsteigehaltestellen und die Abstimmung der Buslinien darauf ist abhängig von den Funktionen der Linien und den damit verbundenen Fahrplanbindungen.</p>
<p>Verbesserung Angebot</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schmittweiler, Abtweiler, Lettweiler (alle nach Meisenheim) Mo-Fr</li> <li>▶ Brauweiler, Horbach, Weitersborn, Schwarzerden, Hochstädten, St. Johann, Dhaun, Karlshof (nach Kirn)</li> <li>▶ Auen, Langenthal, Daubach, Rehbach (nach Bad Sobernheim)</li> </ul>	<p>Gemeinsam mit den Verkehrsträgern wurden auf folgenden Relationen Verbesserungen umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Schmittweiler/Lettweiler nach Meisenheim</li> <li>○ Auen/Langenthal/Daubach/Rehbach nach Bad Sobernheim.</li> </ul> <p>Die Relationen nach Kirn wurden befristet im Rahmen des Modellprojekts "Marktbus Kirn" verstärkt.</p>
Konzeption eines AST-Modellversuchs (Verbandsgemeinden, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger)	AST-Angebot nur in Bad Kreuznach
Modellversuch Marktfahrten	Der Marktbus in Kirn wurde wieder eingestellt

Tabelle 3: Übersicht Maßnahmen Nahverkehrsplan 1997

## 4 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

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

## 4.1 Erschließungsmängel

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

Den Analysen zur Erschließung sind folgende Haltestellenradien zu Grunde gelegt:

	<b>Bahnhof</b>	<b>Bushaltestelle</b>
<b>Zentrum</b>	1000m	300-400m
<b>Gemeinde</b>	1000m	600m

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft. Die in Tabelle 4 genannten Mängel wurden vertieft untersucht. In Abbildung 6 und Abbildung 7 sind alle Erschließungsradien sowie die Mängel dargestellt.

Nr.	Ort	Raum	Mangel	Anmerkung
1	Stromberg / Schindeldorf	Gesamter Ortsteil	Schindeldorf nicht von ÖPNV bedient, Entfernung zur nächsten Haltestellen bis zu zwei Kilometer	Wohngebiet und Luftkurort mit Tourismus. Die Anbindung des Schindeldorfs ist nach dem Anforderungsprofil als innerstädtische Erschließungsmaßnahme notwendig. Bei einem Probetrieb 1998/99 konnte allerdings keine Nachfrage festgestellt werden. Der bestehende freigestellte Schülerverkehr ist für die Mitfahrt sonstiger Fahrgäste geöffnet.
2	Neu-Bamberg	Nördlicher Bereich, westlich Wöllsteiner Straße	Wohngebiet ist nicht erschlossen	Prüfung einer Führung der bestehenden Linie über die Straße „Am alten Bahndamm“, Ausbau der Straße notwendig.
3	Staudernheim	Der südliche Bereich ist nicht erschlossen	Fußweg zur Haltestelle bis zu 1200 Meter	Niedrige Siedlungsdichte; Gebiet soll hinsichtlich seiner Entwicklung weiter beobachtet werden. Derzeit wird keine Maßnahme definiert
4	Abtweiler	Gesamter Ort	Abtweiler nicht vom ÖPNV bedient	Es besteht ein freigestellter Schülerverkehr, der für die Mitfahrt sonstiger Fahrgäste geöffnet ist.
5	Raubach	Westlicher Bereich	Nicht vom ÖPNV erschlossen	Für Stichfahrt keine Wendemöglichkeit vorhanden.
6	Seesbach	Südöstlich der Ortslage	Erschließung nur in den Sommermonaten durch einzelne Schülerfahrten	Im Winter nicht befahrbar.

Nr.	Ort	Raum	Mangel	Anmerkung
7	Merxheim	Sehr kleiner Bereich südlich der Ortslage	Nicht vom ÖPNV erschlossen	Gebiet soll hinsichtlich seiner Entwicklung weiter beobachtet werden. Derzeit wird keine Maßnahme definiert
8	Bad Sobernheim	„Im Leinborn“, bestehendes Wohngebiet und geplantes Wohngebiet östlich davon	Heutiges Wohngebiet von einzelnen Schülerfahrten bedient.	Eine Bedienung ist nur mit Stichfahrten möglich. Langfristig soll auch die Erweiterung des Wohngebiets im Nordosten als innerstädtische Maßnahme erschlossen werden.

Tabelle 4: Erschließungsmängel im Landkreis Bad Kreuznach

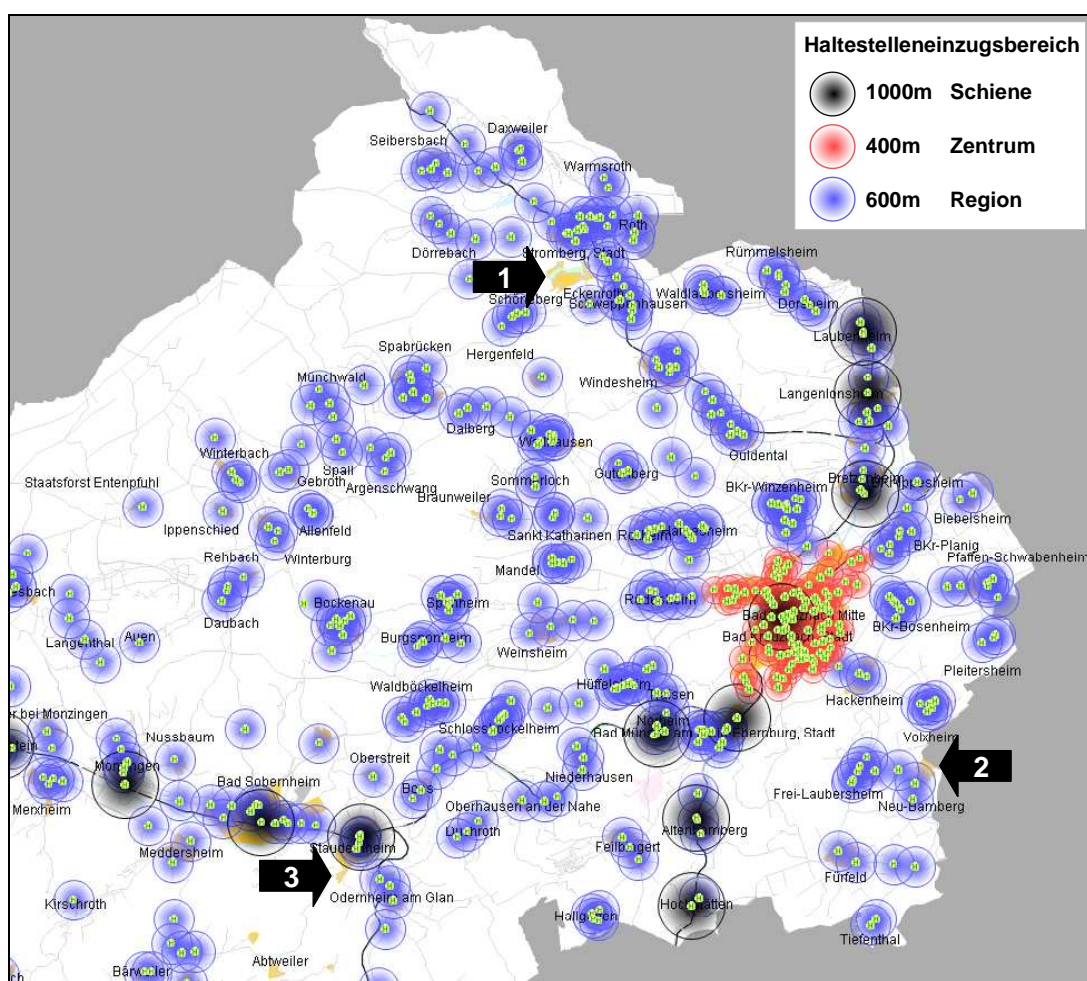


Abbildung 6: Erschließungsradien nordwestlicher Teil des Landkreises

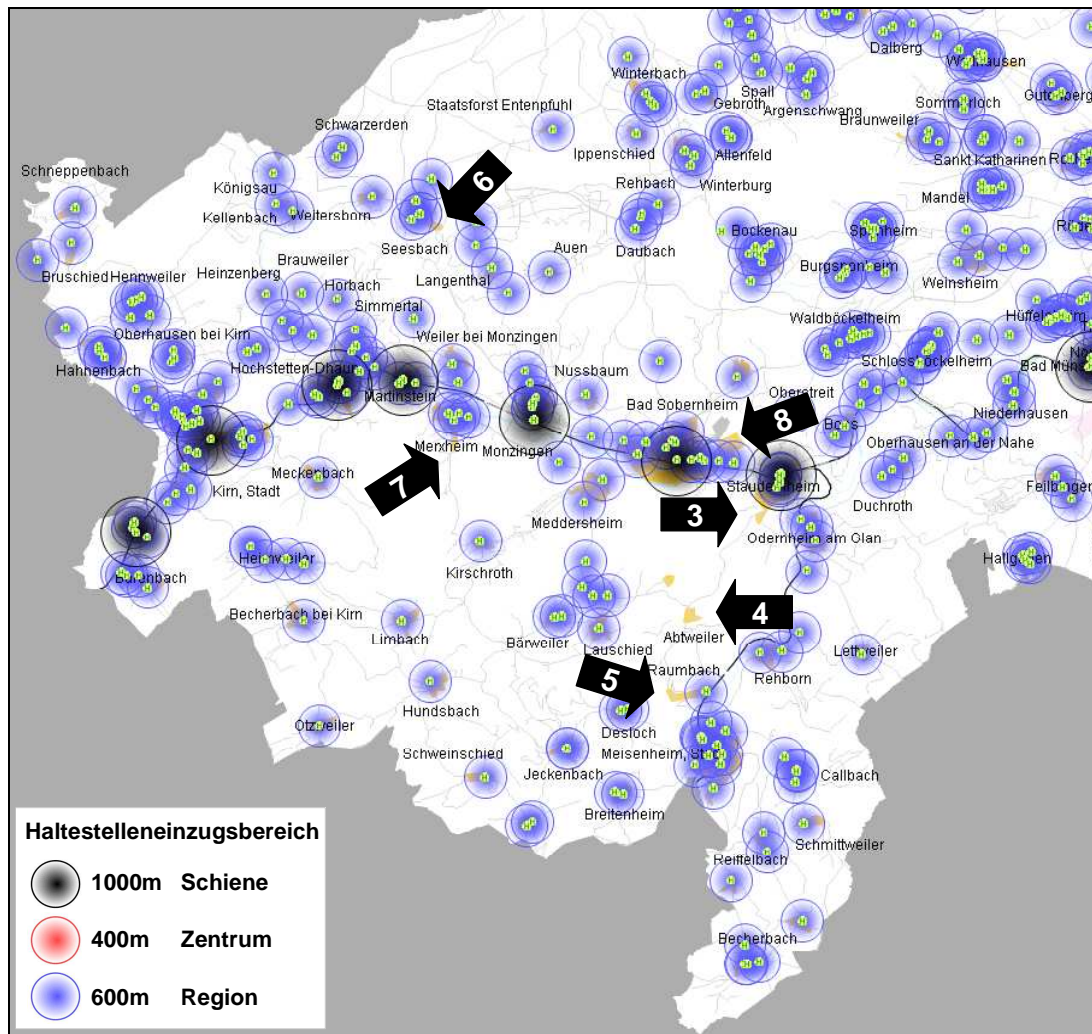


Abbildung 7: Erschließungsradien südöstlicher Teil des Landkreises

## 4.2 Analyse der Erreichbarkeit

Die Analyse der Erreichbarkeit der Mittelzentren wird im Teil A erläutert. Hier wird die Erreichbarkeit der Grundzentren analysiert, in denen die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs gedeckt werden. Zunächst wird festgestellt in welcher Zeit das nächste Grundzentrum erreicht wird.



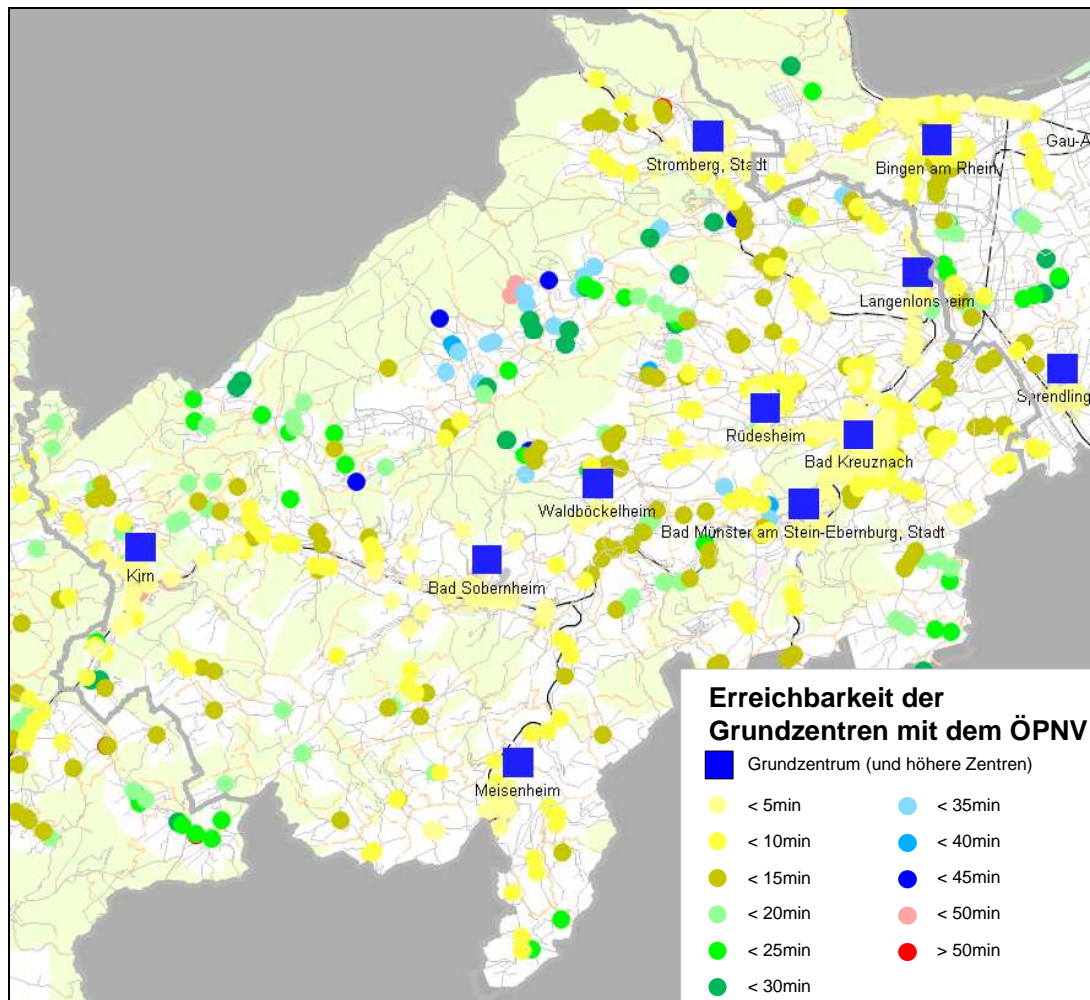


Abbildung 8: Erreichbarkeit der Grundzentren

Es zeigt sich, dass von allen Orten aus in kurzer Zeit (in der Regel maximal 30min) das nächste Grundzentrum erreicht wird. Lediglich im Bereich zwischen Spabrücken und Daubach treten etwas größere Reisezeiten auf, die aber innerhalb des Rahmens liegen. Hier ist jedoch die Häufigkeit der angebotenen Fahrten noch nicht berücksichtigt.

### 4.3 Relationsbezogene Mängel

Die relationsbezogenen Mängel ergeben sich aus der Analyse, die in Teil A beschriebene wird:

- ▶ Bedienungshäufigkeit in den einzelnen Verkehrszeiten des Tages,
- ▶ Beförderungszeit im Vergleich zur Fahrzeit mit dem Pkw
- ▶ Umsteigehäufigkeit

Dabei liegt die Kategorisierung der Verkehrsrelationen nach Achsen, Verbindungen und Verflechtungen zu Grunde, die in Abhängigkeit von der Bedeutung der Relation

(Versorgungsbereich der zentralen Orte und Gesamtnachfragepotenzial) festgelegt wird.

Hierbei zeigten sich folgende beiden Mängel:

### Verflechtungen zwischen Sponheim und Waldböckelheim

Von Sponheim aus bestehen keine Direktfahrtmöglichkeiten in das zugehörige Grundzentrum Waldböckelheim (Abbildung 9). Allerdings gibt es bessere Fahrtmöglichkeiten in das Mittelzentrum Bad Kreuznach. Die Nachfrage ist daher gering und es gibt kaum Berufspendler. Der Mangel ist daher nachrangig, daher wird keine Maßnahme definiert.

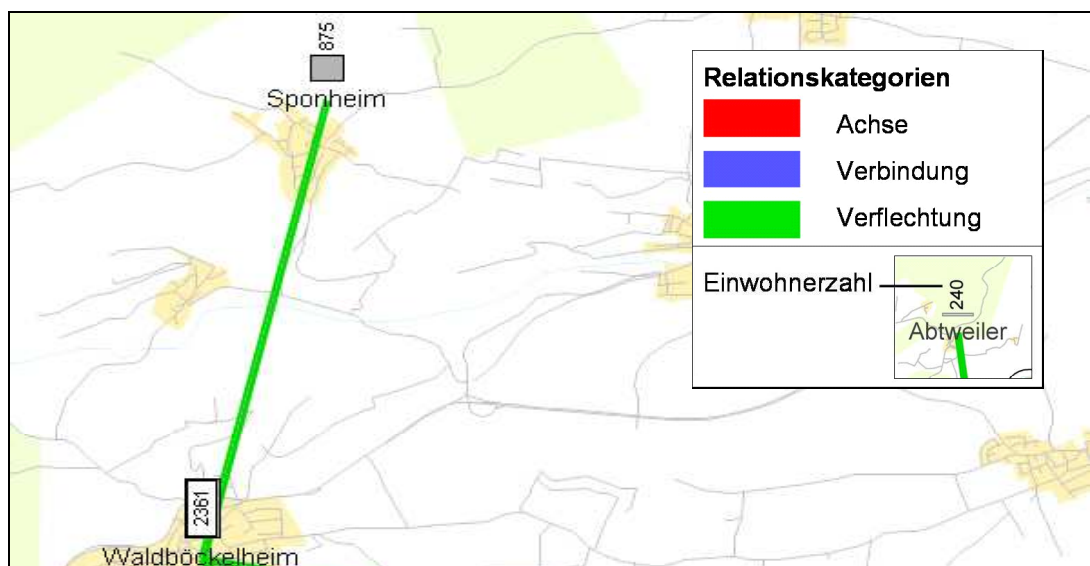


Abbildung 9: Relationen mit mangelhafter Bedienung zum Grundzentrum Waldböckelheim

### Verflechtungen zwischen Stromberg und Waldlaubersheim

Zwischen Waldlaubersheim und Stromberg bestehen einige Direktfahrten zur Bedienung des Gewerbeparks in Waldlaubersheim (Abbildung 10). Die übrige Bedienung weist sehr hohe Reisezeiten auf, da ein Umstieg notwendig ist. Damit ist die Bedienung zum Grundzentrum mangelhaft. Allerdings ist die ÖPNV-Anbindung an Bingen gut. Das Nachfragepotenzial wird als niedrig eingestuft, denn zwischen den beiden Orten verkehren insgesamt nur etwa zehn Berufspendler. Daher ist eine wirtschaftliche Bedienung nicht vertretbar, es wird keine Maßnahme definiert.

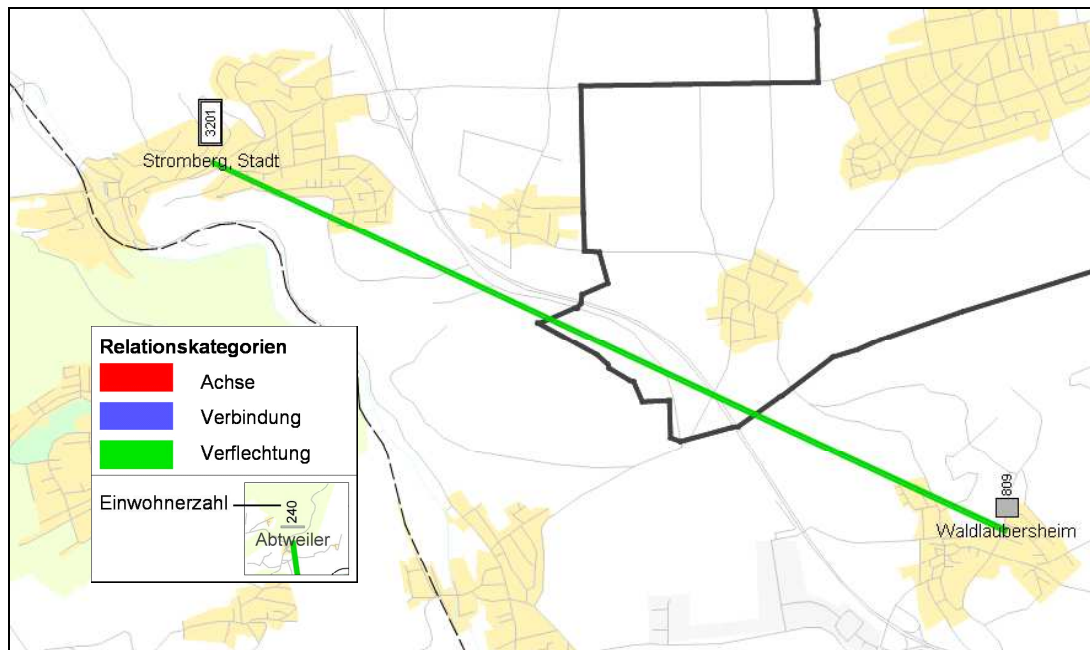


Abbildung 10: Mangelhafte Bedienung zwischen Stromberg und Waldlaubersheim

## 4.4 Wichtige Umsteigehaltestellen

Auf Basis der Verbunderhebungsdaten 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 mit maximal 10 Minuten Umsteigezeit und flexiblen Reaktionsmöglichkeiten auf Verspätungen. Die Haltestellen und Bahnhöfe sind in Abbildung 11 dargestellt.

An der Umsteigehaltestelle Staudernheim soll der Anschluss der RegioLinie 260 optimiert werden. Abwechselnd sollte der Umstieg in Bad Sobernheim und Staudernheim ermöglicht werden.

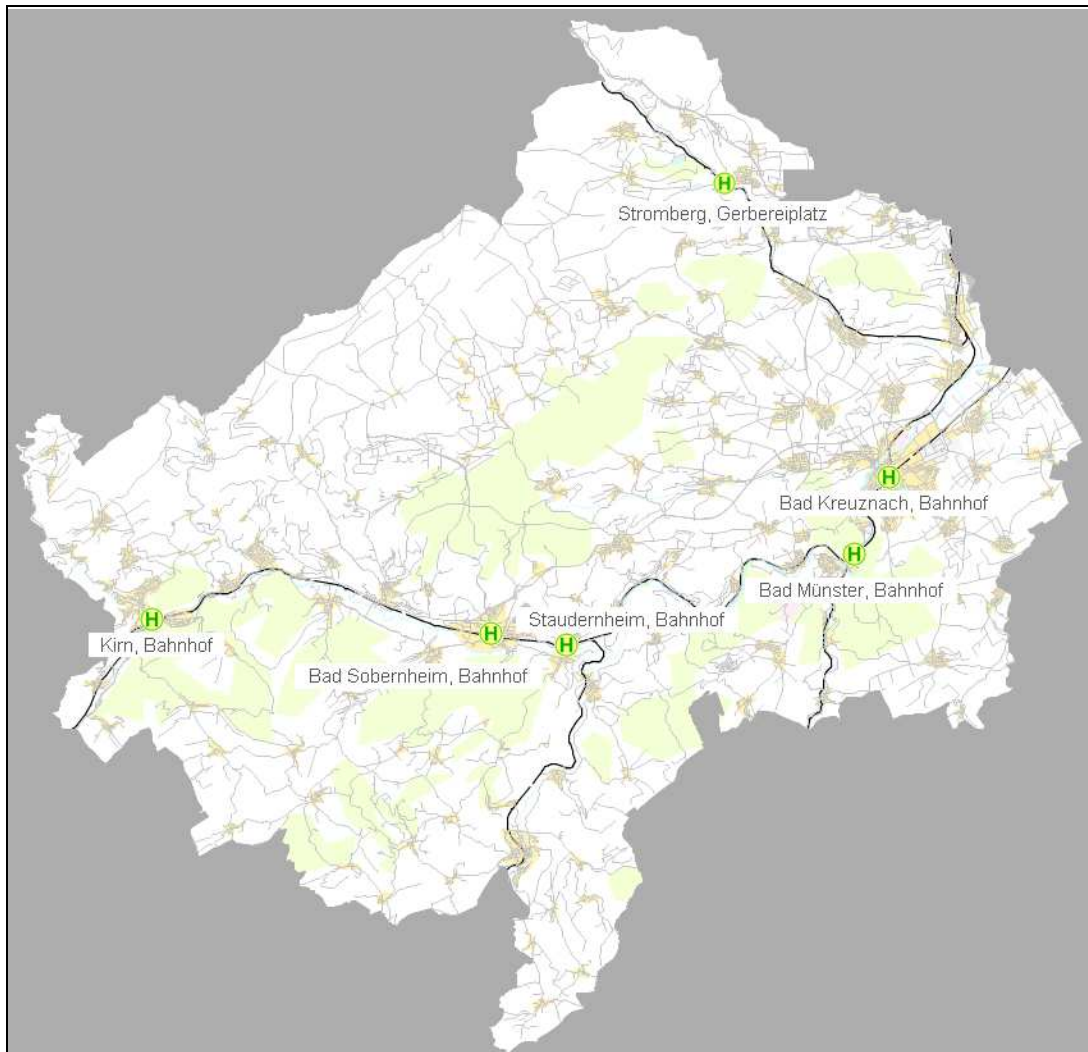


Abbildung 11: Wichtige Umsteigehaltestellen im Landkreis Bad Kreuznach

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

### Park-and-ride

Die Park-and-ride-Plätze des Landkreises sind in Abbildung 12 dargestellt. Sie sind zum großen Teil hinsichtlich ihrer Kapazitäten nicht ausreichend. Für folgende Plätze ist eine Erweiterung bzw. Neuanlage geplant:

- ▶ Bad Sobernheim
- ▶ Staudernheim
- ▶ Stromberg (im Zuge der Reaktivierung der Hunsrückbahn)

Keine Erweiterung ist in Bad Münster-Ebernburg möglich. Ein weiterer Platz ist in Langenlonsheim sinnvoll.

In Bad Kreuznach besteht am Bahnhof keine Park-and-ride-Einrichtung, die im Stadtzentrum auch nicht sinnvoll wäre. Sie würde zu einer Steigerung des Individu-

alverkehrs für Fahrten zum Bahnhof führen und gleichzeitig den ÖPNV in der Stadt schwächen. Zudem gibt es keine zur Verfügung stehenden Flächen, im Bahnhofsbereich sind die Platzverhältnisse bereits heute sehr beengt. Alternativ ist es sinnvoll, Park-and-ride-Plätze an den benachbarten Bahnstationen zu errichten.

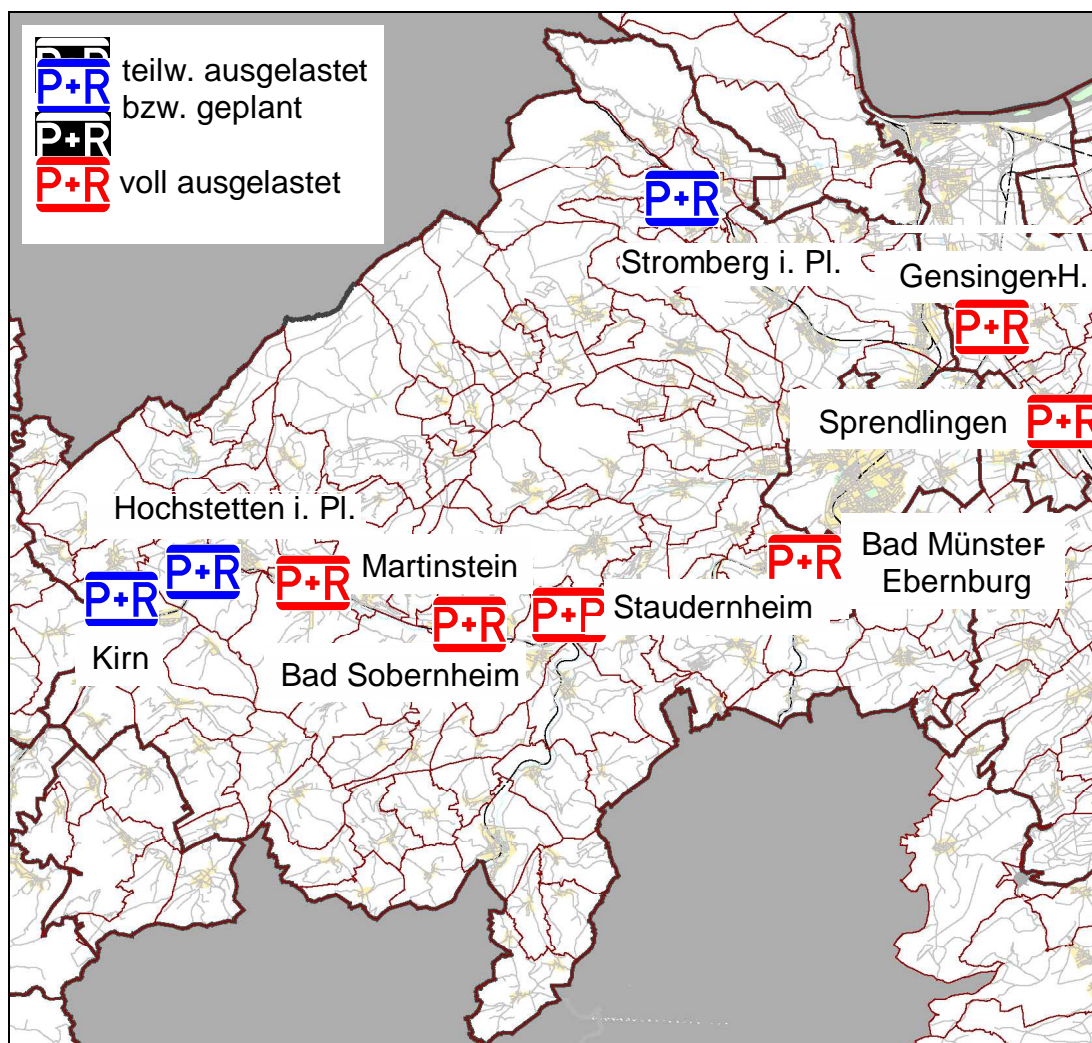


Abbildung 12: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Bad Kreuznach

### Bike-and-ride

In Abbildung 13 sind die Bike-and-ride-Plätze des Landkreises dargestellt. Die Stellplatzzahlen sind mit zwischen zehn und zwanzig eher gering, allerdings liegen dazu keine Informationen zur Auslastung vor. Ein weiterer Ausbau zusammen mit den Park-and-ride-Anlagen wird als sinnvoll erachtet. Zusätzlich sollten Anlagen in den Mittelzentren Kirn und Bad Kreuznach eingerichtet werden.

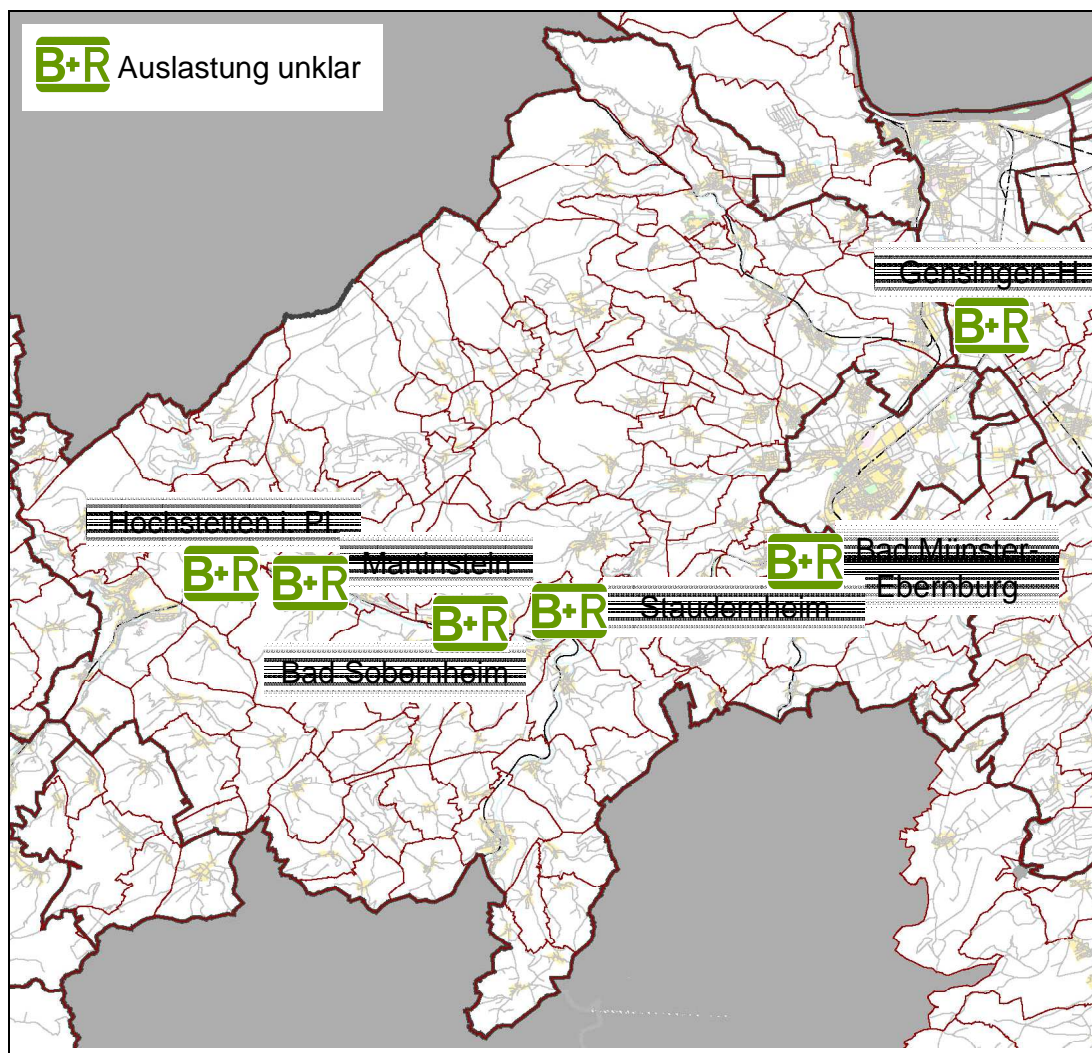


Abbildung 13: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Bad Kreuznach

## 5 Anregungen der Gemeinden

Wie in Teil A Kapitel 6.1 beschrieben, wurden die Gemeinden hinsichtlich ihrer Anregungen zum Nahverkehrsplan befragt. Nach Aussortierung von Fragen, die nicht die Aufgabenträgerschaft des Landkreises betreffen, verbleiben die in Tabelle 5 aufgelisteten Anregungen und Wünsche, die für den Nahverkehrsplan näher geprüft wurden.

Gemeinde	Anregung	Anmerkung
Gemeinde Hüffelsheim	Ausweitung der abendlichen Busverkehre in die Stadt Bad Kreuznach	Die Relation ist eine Verflechtung: Eine abendliche Bedienung ist nur bei hinreichender Nachfrage vorgesehen
	Verschiebung der Abfahrt ab Bad Kreuznach Bf. ab 17:20 wegen Anschluss aus Frankfurt a. M.	Die Anfrage wird vom Verkehrsunternehmen geprüft

Gemeinde	Anregung	Anmerkung
Ortsgemeinde Schwarzerden	Verlängerung der Buslinie Bad Sobernheim - Seesbach nach Weitersborn und Schwarzerden zur Anbindung dieser Orte an den ÖPNV (Ein- und Aussetzfahrten nützen)	Die Anfrage wird vom Verkehrsunternehmen geprüft
Verbandsgemeinde Stromberg	Anbindung des Ortsteiles Schindeldorf (zu Stromberg)	In Schwachstellenliste aufgenommen (innerstädtischer Erschließungsmangel)
	Frühere Verbindung am Wochenende auf der Linie 230RR von Bingen nach Emmelshausen	Ausflugsverkehr-Nachfrage schwer abschätzbar, daher ist es als Mindestanforderung für den ÖPNV nicht relevant
	Linie 240: Spätere Verbindung von Bad Kreuznach nach Stromberg als 18:30 (Wochenende) Linie 240: Spätere Verbindung von Stromberg nach Bad Kreuznach als 17:45 (Wochenende)	Die Relation ist eine Verbindung: Eine abendliche Bedienung ist nur bei hinreichender Nachfrage vorgesehen
Verbandsgemeindeverwaltung Bad Kreuznach	Einrichtung einer Direktverbindung aus der VG nach Wöllstein	Linie 226 und 214 existieren bereits

Tabelle 5: Anregungen der Gemeinden

## 6 Maßnahmendefinition

### 6.1 Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen

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

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

## Maßnahmen Priorität 1:

### Erschließung nördlicher Teil von Neu-Bamberg

Das nicht erschlossene Gebiet von Neu-Bamberg im Norden des Ortes kann durch die Führung der Linie 224 in das Zentrum von Neu-Bamberg bedient werden. Eine Stichfahrt ist aufgrund des Fahrzeitverlustes jedoch für die Fahrgäste unattraktiv. Daher wird empfohlen, die Straße „Am alten Bahndamm“ auszubauen. Die Linie kann dann den Ort über die Straßen „Am alten Bahndamm“ / „Wöllsteiner Straße“ befahren und eine Haltestelle im Bereich ihrer Kreuzung bedienen (siehe Abbildung 14).

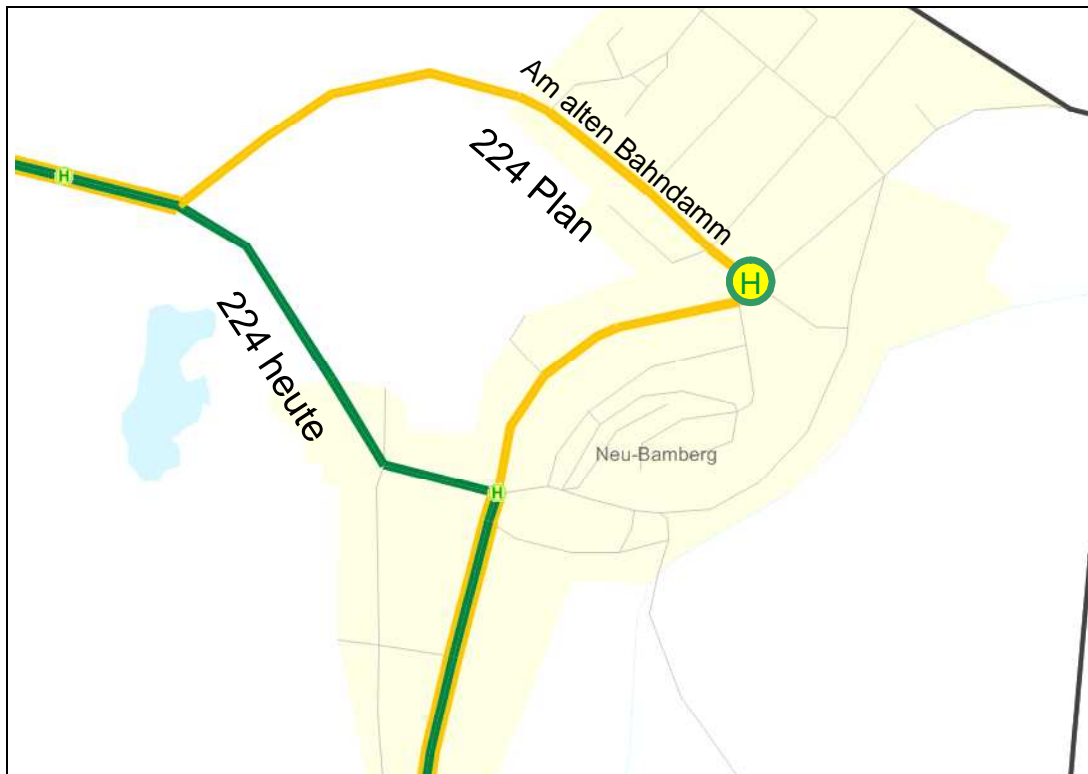


Abbildung 14: Erschließung Neu-Bamberg

Pro Tag ist mit etwa 13 Mehrkilometern Fahrleistung und etwa 30 min Mehrzeit zu rechnen.

Es werden etwa 300 bis 400 Einwohner zusätzlich bedient, die bisher unzumutbar weite Wege zur Haltestelle hatten. Da die Linie mit werktäglich 21, Samstag acht und Sonntag zwei Fahrten verkehrt, bietet sie ein attraktives Angebot. Der Fahrzeitverlust für durchfahrende Fahrgäste beträgt nur etwa zwei Minuten und ist zumutbar.

### Erschließung Abweiler und Raumbach (westlicher Bereich)

Eine Stichfahrt zur Bedienung des westlichen Bereichs von Raumbach ist für die RegioLinie 260 nicht sinnvoll, da dies ihren Express-Charakter schwächen würde.



In Ergänzung zu dem geöffneten Schülerverkehr wird daher eine Bedienung im Anrufverkehr festgelegt (ausgeweitet auf den Gesamttraum der VG Meisenheim). Der Anrufverkehr soll die Bedienung für die Grundversorgung sicherstellen. Weiteres wichtiges Angebotskriterium ist die Bedienung der Nachfrage im Schüler- und Berufsverkehr in Richtung Meisenheim und Bad Sobernheim sowie eine Abstimmung auf die Angebote der RegioLinie.

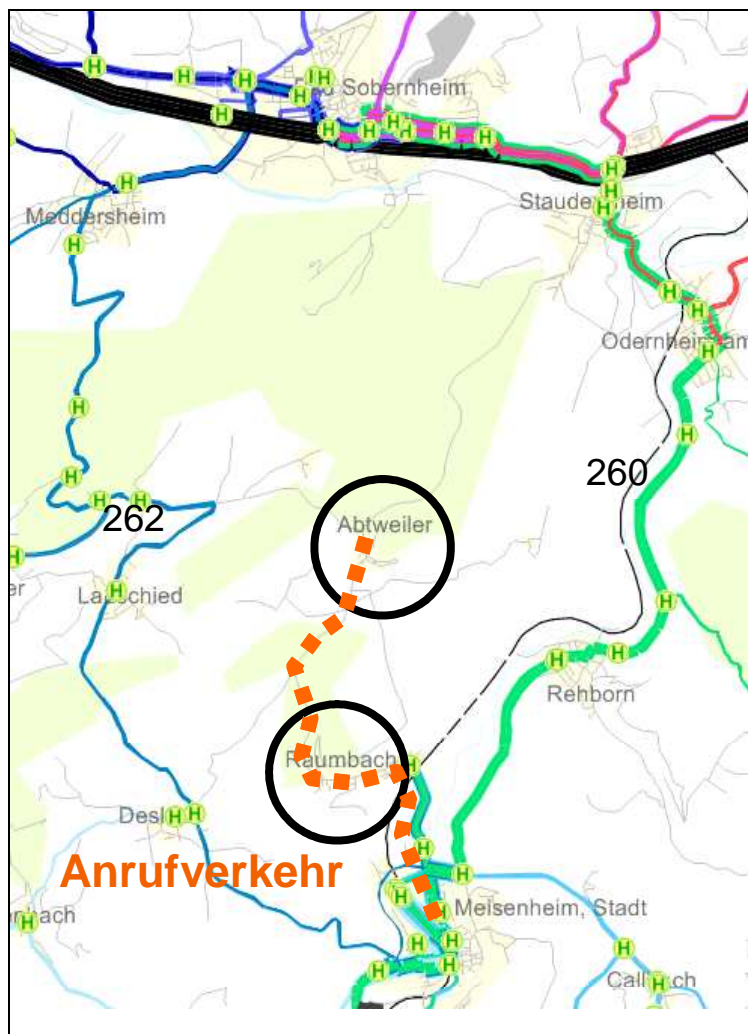


Abbildung 15: Erschließung Raumbach und Abtweiler

#### Erschließung Sobernheim – „Im Leinenborn“

Das heutige Wohngebiet „Im Leinenborn“ ist nur randlich durch den ÖPNV erschlossen. Nordöstlich davon ist das neue Wohngebiet „Im Leinenborn II“ ausgewiesen, das langfristig bebaut werden wird, derzeit jedoch noch nicht baulich erschlossen wird. Zur Sicherstellung der Grundversorgung ist eine Lösung durch Anrufverkehre einzurichten. Dies soll in organisatorischer und betrieblicher Verbindung zu den Anrufverkehren im Raum der VG Meisenheim erfolgen.

Eine Linienbedienung wird für „Im Leinborn“ aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage nicht vorgesehen.



Abbildung 16: Erschließung Sobernheim – „Im Leinborn“

### Erschließung Schindeldorf

Das Schindeldorf (bei Stromberg) ist vorwiegend ein Wohngebiet mit etwa 760 Einwohnern. Ein Probetrieb des Linienverkehrs Ende der 90er Jahre wurde nicht angenommen. Die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den Linienverkehr nach § 42 PBefG wird jedoch zeitnah geprüft.

Für das Schindeldorf wird ebenfalls in Ergänzung zu einem geöffneten Schülerverkehr eine Bedienung im Anrufverkehr festgelegt.

### **Maßnahmen Priorität 3:**

#### Erschließung Neubaugebiet Staudernheim

Der Erschließungsmangel in Staudernheim bezieht sich auf ein derzeit noch schwach besiedeltes Neubaugebiet südwestlich der Ortslage. Die Entwicklung in diesem Gebiet soll weiter beobachtet und bei entsprechender Nachfrage eine ÖPNV-Bedienung eingerichtet werden.

#### Erschließung Merxheim

Der Erschließungsmangel in Merxheim betrifft nur einen kleineren Bereich südlich der Ortslage. Die Entwicklung in diesem Gebiet soll weiter beobachtet und bei entsprechender Nachfrage eine ÖPNV-Bedienung eingerichtet werden.

## 6.2 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV

Von den Verkehrsunternehmen im Landkreis Bad Kreuznach wurden keine konkreten Mängel in der Verkehrsführung genannt, die Verspätungen oder Sicherheitsrisiken für die Fahrgäste bedingen.

Allerdings soll grundsätzlich gelten, dass der ÖPNV bei der Erstellung von Bebauungsplänen und gegebenenfalls bereits bei der Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden soll und die örtlichen Verkehrsunternehmen einbezogen werden sollen. Damit kann frühzeitig festgelegt werden, dass eine ÖPNV-Befahrbarkeit und betriebliche Belange, wie beispielsweise die Planung von Wendemöglichkeiten, sichergestellt sind.

## 6.3 Grundversorgung in der Region

In Regionen des Kreises, die eine niedrige Siedlungsdichte aufweisen und die bebauten Flächen verstreut liegen, bestehen unter wirtschaftlichen Aspekten wenige Möglichkeiten, eine ÖPNV-Bedienung mit Linienverkehr jenseits der Schülerbeförderung sicherzustellen.

Dies bedeutet, dass Personen, die nicht über einen Pkw verfügen, keine Möglichkeit haben, Versorgungseinrichtungen zu erreichen. Dies betrifft insbesondere Tageszeiten, zum Beispiel vormittags, in denen kein Schülerverkehr bedient wird, jedoch Erledigungen wie Einkauf, Arztbesuche, Behördengänge notwendig sind. Daneben sind Räume betroffen, in denen der Schülerverkehr von den Vorgaben des PBefG freigestellt sind, und damit nur in Ausnahmefällen andere Fahrgäste mitnehmen dürfen. Damit entfällt auch die Mitnahme im Schülerverkehr, die zudem zeitlich ungünstig liegt. Zwischen den Hin- und Rückfahrten des Schulbusses können vier bis fünf Stunden liegen, was eine sehr lange Wartezeit im Zentrum bedeutet.

Das Problem verschärft sich bei zurückgehenden Einwohner- und Schülerzahlen.

Es gibt unterschiedliche Lösungsansätze für die Probleme:

- ▶ Eine Bedienung kann durch Sonderformen des ÖPNV durchgeführt werden, was jedoch in den meisten Fällen Mehrkosten verursacht.
- ▶ Wo die Mobilität durch öffentlichen Nahverkehr nicht gewährleistet werden kann, können andere Initiativen und Versorgungsmöglichkeiten, die nicht dem ÖPNV zuzuordnen sind, Abhilfe schaffen.

Die Möglichkeiten dazu sind im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Teil A (Kapitel 3.5 und 3.6) erläutert. Die Anwendbarkeit im Landkreis Bad Kreuznach wird im Folgenden näher erläutert.

Öffnung freigestellter SchülerverkehreIntegration freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr

Freigestellte Schülerverkehre bestehen im Landkreis Bad Kreuznach in Abtweiler und Schindeldorf. Deren Integration wird im Rahmen der Maßnahmendefinition thematisiert. Zudem wird der Schülerverkehr zwischen Kirn und dem Wohngebiet „Auf dem Loh“ freigestellt betrieben.

Alternative Bedienungsformen

Derzeit bestehen Anrufverkehre (AST) nur in Bad Kreuznach. Weitere Einsatzmöglichkeiten von Rufbus/Ruftaxi werden in den Maßnahmendefinitionen dargestellt.

Versorgung vor Ort

Die Versorgung vor Ort, um zumindest einen Teil der Versorgungsverkehre überflüssig zu machen, wird im Landkreis Bad Kreuznach bereits verstärkt und unterstützt.

- ▶ In einigen Orten sind Versorgungsbusse (Lebensmittellieferung an bestimmten Wochentagen vorhanden.
- ▶ Im Rahmen der Dorfsanierung werden ehrenamtlich betriebene Versorgungseinrichtungen gefördert.

Derartige Maßnahmen sollten im Einzelfall verstärkt geprüft und gefördert werden.