

Nahverkehrsplan  
Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

# Teil C: Nahverkehrsplan für den Landkreis Bad Kreuznach Fortschreibung 2014

Beschlossen vom Kreistag des Landkreises Bad Kreuznach am 22. September 2014



Auftraggeber:

Landkreis Bad Kreuznach  
Salinenstraße 47  
55543 Bad Kreuznach

Bearbeitet von:

PTV  
Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

**ZRNN**  
Zweckverband Rhein-Nahe  
Nahverkehrsverbund KÖR

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan LK Bad Kreuznach
Auftraggeber	Landkreis Bad Kreuznach
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Speicherort:	01_C0_NVP2013_LK_KH_06_Beschluss.docx

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den LK Bad Kreuznach.....</b>	<b>6</b>
2.1	ÖPNV-Nachfrageströme .....	6
2.2	Berufspendler Binnenverkehr .....	6
2.3	Neubaugebiete .....	8
2.4	Neuordnung der Städte .....	9
<b>3</b>	<b>Nahverkehrsplan 2010 .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Ergebnisse der Schwachstellenanalyse .....</b>	<b>10</b>
4.1	Erschließungsmängel .....	10
4.2	Analyse der Erreichbarkeit.....	13
4.3	Relationsbezogene Mängel .....	14
4.4	Wichtige Umsteigeplatze .....	15
4.5	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride) .....	16
<b>5</b>	<b>Anregungen der Gemeinden .....</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmendefinition .....</b>	<b>19</b>
6.1	Maßnahmen zur Behebung festgestellter Schwachstellen.....	19
6.2	Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im ÖPNV .....	20
6.3	Grundversorgung in der Region.....	21
<b>7</b>	<b>Finanzierung.....</b>	<b>22</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete	8
Tabelle 2:	Ziele und Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2010	9
Tabelle 3:	Erschließungsradien im Landkreis Bad Kreuznach	10
Tabelle 4:	Erschließungsmängel im Landkreis Bad Kreuznach	11
Tabelle 5:	Anregungen der Gemeinden	18

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Bad Kreuznach - (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2010)	7
Abbildung 2:	Erschließungsmangel Schindeldorf	11
Abbildung 3:	Erschließungsmangel Neu-Bamberg	12
Abbildung 4:	Erschließungsmangel Merxheim	12
Abbildung 5:	Erschließungsmangel Staudernheim und Bad Sobernheim	13
Abbildung 6:	Erreichbarkeit der Grundzentren	14
Abbildung 7:	Wichtige Umsteigehaltstellen im Landkreis Bad Kreuznach	15
Abbildung 8:	Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Bad Kreuznach	16
Abbildung 9:	Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Bad Kreuznach	17

# 1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kreuznach besteht aus Teil A und C. Er basiert auf der Fortschreibung des am 18.01.2010 beschlossenen Teils C. Der ebenfalls fortgeschriebene Gemeinsame Nahverkehrsplan des RNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil C unverzichtbar. Ergänzt wird der Nahverkehrsplan des Landkreises 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 betrifft.

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises. Im vorliegenden Teil C 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 Bad Kreuznach hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt. Der Landkreis Mainz-Bingen hat die Anforderungen für sein Kreisgebiet aufgrund der Lage im Verdichtungsraum um Mainz an einigen Punkten gegenüber dem der anderen Landkreise verschärft.

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

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. Die verkehrlichen Wirkungen sowie daraus möglicherweise resultierende Wirkungen auf die Fahrgastzahlen wurden abgeschätzt.

## **2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für den LK Bad Kreuznach**

### **2.1 ÖPNV-Nachfrageströme**

Im Nahverkehrsplan für den RNN und den Landkreis Bad Kreuznach, der im Januar 2010 beschlossen wurde, wurden Nachfragezahlen aus der Verbunderhebung 2003 zu Grunde gelegt. Inzwischen wurde keine weitere Verbunderhebung durchgeführt. Im Einzelfall wird daher, wo es vertretbar erscheint, wieder auf die Daten von 2003 zurückgegriffen. Wesentliche Aussagen, wie der überwiegende Anteil der Binnenverkehre im Landkreis und die vorwiegende Ausrichtung der Nachfrage nach Bad Kreuznach haben ihre Gültigkeit behalten.

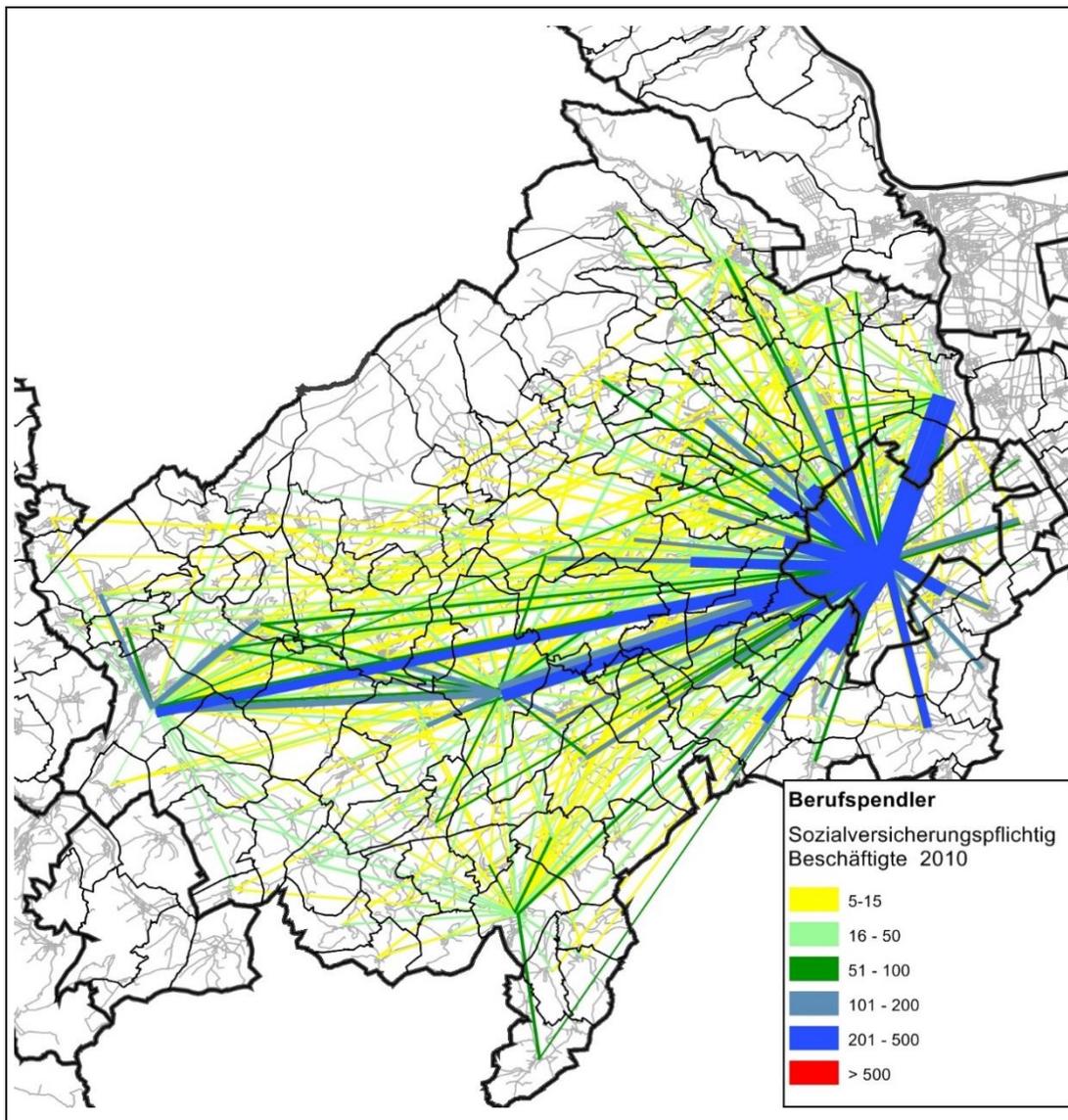
Aufgrund des demografischen Wandels und dem besonderen Rückgang des Schülerverkehrs kann davon ausgegangen werden, dass der ÖPNV an Fahrgästen verliert und die Wirtschaftlichkeit der Linien abnimmt.

Die ursprünglich geplante Auswertung von Zählraten zur Feststellung dieses Rückgangs und dem Reagieren mit einer auf die Nachfrage angepassten Planung konnte nicht durchgeführt werden, weil die Verkehrsunternehmen entschieden haben, keine entsprechenden Daten zur Verfügung zu stellen.

### **2.2 Berufspendler Binnenverkehr**

Die Entwicklung der Gesamtverkehrsnachfrage lässt sich exemplarisch an der Entwicklung der Berufspendler darstellen. Abbildung 1 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 im Teil A des gemeinsamen Nahverkehrsplans dargestellt.

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



Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV AG; Eckwerte Bundesversicherungsanstalt für Angestellte

Abbildung 1: Berufspendler Binnenverkehr Landkreis Bad Kreuznach - (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2010)

Auch hier hat sich die Struktur seit der letzten Fortschreibung nicht wesentlich verändert. Dennoch sind einige auffällige Veränderungen zu beobachten:

Kreisweit hat die Einpendlerzahl in den Gemeinden um 5 %, also gut 2.000 Pendler zugenommen. Besonders auffällig sind dabei die folgenden Veränderungen (Veränderung >100 Pendler):

- Zuwächse zeigen sich vor allem in Bad Kreuznach: +8%, Bad Sobernheim +3%, Meisenheim +7% sowie Waldlaubersheim, wo sich die Pendlerzahl auf über 300 Einpendler fast verdreifacht haben.
- Rückgänge sind vor allem in Kirn um 9% zu verzeichnen.

## 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. Teilweise wurden im RNN Entwicklungen von Neubaugebieten, die bereits im letzten Nahverkehrsplan thematisiert wurden, fortgeschrieben.

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.

Im Arbeitskreis wurden folgende Neubaugebiete als nicht vollständig erschlossen festgelegt und hinsichtlich einer Maßnahme im Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Ortsgemeinde	Lage / Name	Anmerkung
Bad Sobernheim	Wohngebiet „Leinenborn“, Bereich östliche Soonwaldstraße,	Weitere Ausweitung gegenüber dem Nahverkehrsplan 2010, bisher keine Maßnahme durchgeführt – Mangel besteht noch immer.
Langenlonsheim	Wohngebiet in Richtung Bretzenheim	Das Gebiet ist durch bestehende Haltestellen ausreichend erschlossen.
Hargesheim	Wohngebiet in Richtung Gutenberg	Das Gebiet ist durch bestehende Haltestellen ausreichend erschlossen. (keine Änderung gegenüber dem NVP 2010)
Meddersheim	Wohngebiet in Hanglage „Am Heidlochsgraben“	Die Einrichtung einer Haltestelle ist hier nicht möglich.

Tabelle 1: Geplante Wohngebiete und Gewerbegebiete

Nicht ausgewiesen sind hier die Neubaugebiete der Stadt Bad Kreuznach. Sie werden im Nahverkehrsplan für die Stadt Bad Kreuznach dargestellt. Die Erschließung des Wohngebiets „Am Leinenborn“ in Bad Sobernheim wird in der Schwachstellenanalyse näher erläutert.

## 2.4 Neuordnung der Städte

2014 werden die Städte Bad Kreuznach und Bad Münster fusionieren.

## 3 Nahverkehrsplan 2010

Für den Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kreuznach, der 2010 beschlossen wurde, wurden folgende Ziele und Maßnahmen festgelegt:

Ziele und Maßnahmen	Umsetzung und weitere Gültigkeit
<b>Maßnahmen Priorität 2</b>	
Neu-Bamberg - Erschließung nördlicher Ortsteil	Keine Umsetzung der Linienenerweiterung, Maßnahme ist weiterhin offen.
Erschließung Raumbach – westlicher Bereich und Abtweiler	Anrufverkehr ist umgesetzt.
Bad Sobernheim – Erschließung Leinenborn	Keine Umsetzung des Anrufverkehrs (Linienbetrieb war nicht vorgesehen) – Erneute Aufnahme in den NVP, da das Gebiet inzwischen in weiteren Abschnitten bebaut wurde.
<b>Maßnahmen Priorität 3</b>	
Erschließung Schindeldorf (Stadt Stromberg)	Es war keine konkrete Maßnahme vorgesehen, da Probebetrieb Ende der 90er Jahr nicht angenommen wurde, dennoch ist es weiterhin eine große Erschließungslücke, erneute Aufnahme in den NVP.
Erschließung Neubaugebiet Staudernheim	Beobachtung längerfristig, Erschließung erst nach entsprechender Besiedlung
Erschließung Merxheim	
<b>Sonstige Maßnahmen</b>	
Öffnung/Integration freigestellter Schülerverkehre	Dies wurde in Schindeldorf umgesetzt; in Abtweiler/Raumbach besteht kein Bedarf mehr, da Linienverkehr eingerichtet wurde.
Verstärkte Einrichtung Flexibler Bedienungsformen	Diese Maßnahme wird in dieser Fortschreibung des NVP weiterverfolgt.
Förderung der Versorgung vor Ort	Besteht bei Bedarf weiterhin

Tabelle 2: Ziele und Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2010

## 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:

Bahnhof	Bushaltestelle Kernstadtgebiet der Stadt Bad Kreuznach	Bushaltestelle Übrige besiedelte Räume
1000m	300-400m	600m

Tabelle 3: Erschließungsradien im Landkreis Bad Kreuznach

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft. Die in Tabelle 4 genannten Mängel wurden vertieft untersucht. In den darauffolgenden Abbildungen 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. Bereits im NVP 2010 als Mangel festgestellt.	Wohngebiet und Luftkurort mit Tourismus. Die Anbindung des Schindeldorfs ist nach dem Anforderungsprofil als innerstädtische Erschließungsmaßnahme notwendig. Der bestehende freigestellte Schülerverkehr ist für die Mitfahrt sonstiger Fahrgäste geöffnet.
2	Neu-Bamberg	Nördlicher Bereich, westlich Wöllsteiner Straße	Wohngebiet ist nicht erschlossen. Bereits im NVP 2010 als Mangel festgestellt.	Übernahme des Maßnahmenvorschlags aus dem NVP 2010.
3	Merxheim	Sehr kleiner Bereich südlich der Ortslage	Nicht vom ÖPNV erschlossen	Gebiet soll hinsichtlich seiner Entwicklung weiter beobachtet werden. Wie im NVP 2010 wird keine Maßnahme definiert.

Nr.	Ort	Raum	Mangel	Anmerkung
4	Bad Sobernheim	„Im Leinborn“, bestehendes Wohngebiet und geplantes Wohngebiet östlich davon	Heutiges Wohngebiet von einzelnen Schülerfahrten bedient.	Eine Bedienung ist nur mit Stichfahrten möglich. Die Bebauung ist im Vergleich zum NVP 2010 erweitert worden, daher besteht zunehmend die Notwendigkeit einer Erschließung.
5	Staudernheim	Der südliche Bereich ist nicht erschlossen	Fußweg zur Haltestelle bis zu 1200 Meter	Niedrige Siedlungsdichte; Gebiet soll hinsichtlich seiner Entwicklung weiter beobachtet werden. Wie im NVP 2010 wird keine Maßnahme definiert.

Tabelle 4: Erschließungsmängel im Landkreis Bad Kreuznach

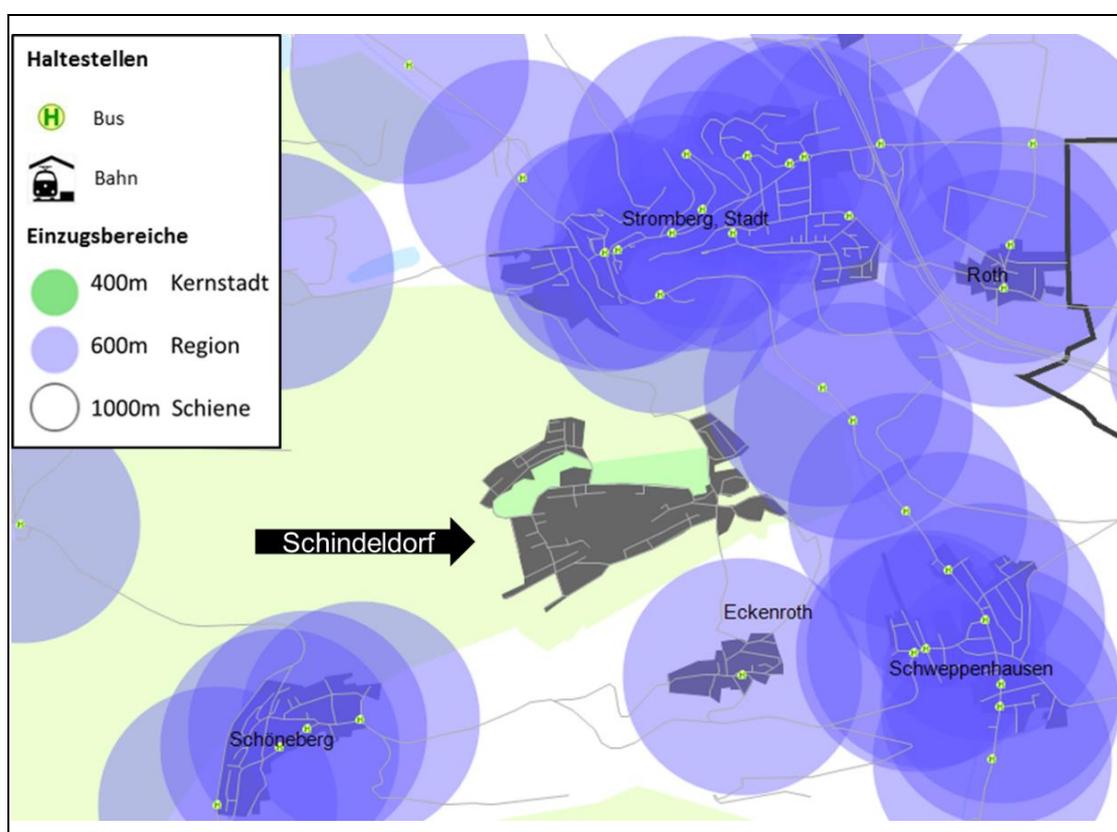


Abbildung 2: Erschließungsmangel Schindeldorf

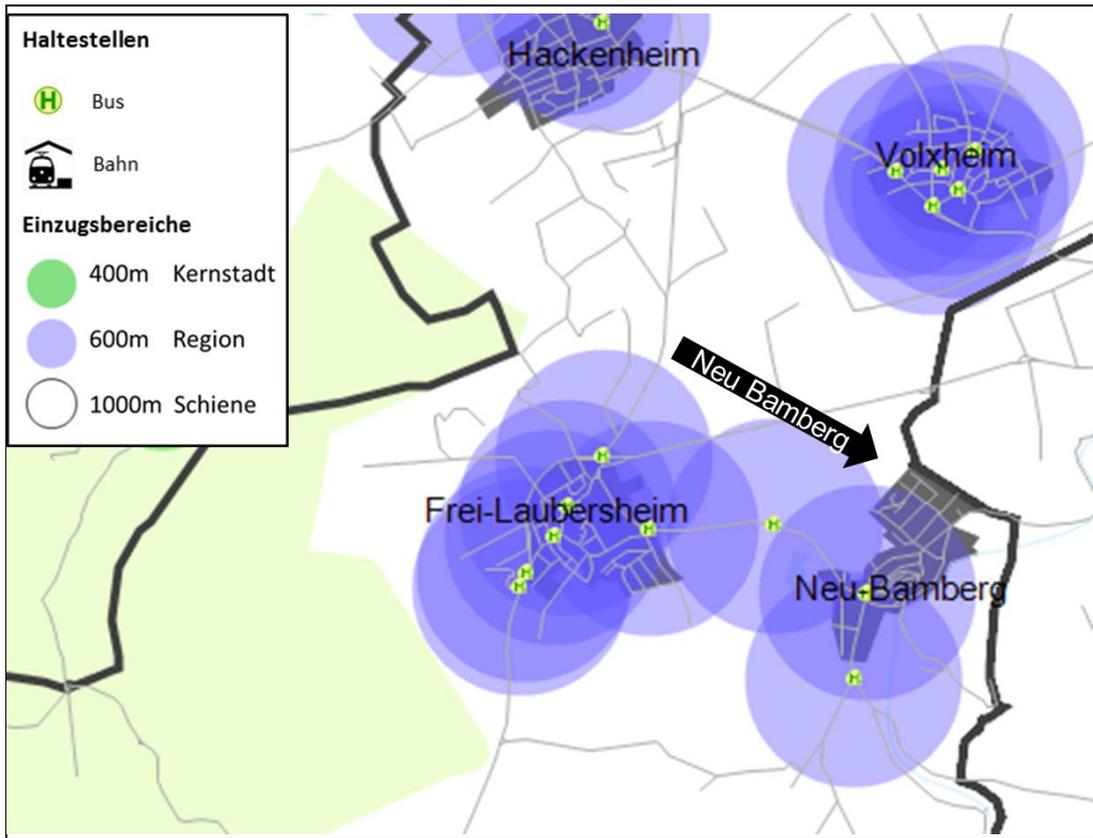


Abbildung 3: Erschließungsmangel Neu-Bamberg



Abbildung 4: Erschließungsmangel Merxheim

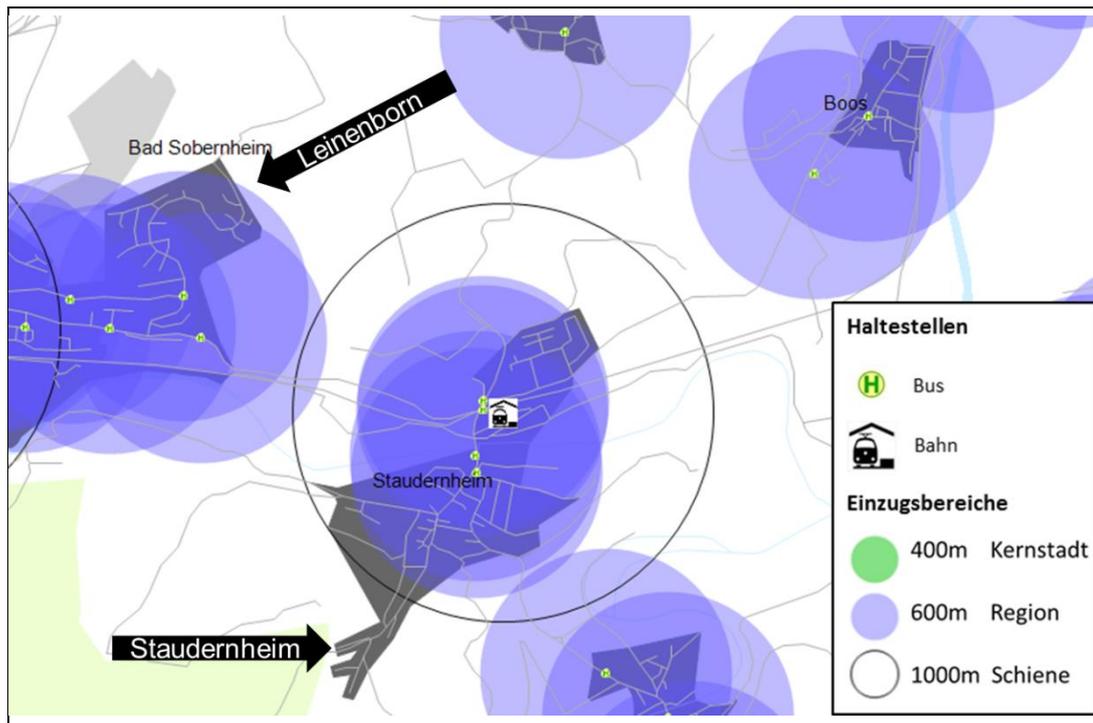


Abbildung 5: Erschließungsmangel Staudernheim und Bad Sobernheim

## 4.2 Analyse der Erreichbarkeit

Die Analyse der Erreichbarkeit der Mittelzentren wird im Teil A erläutert, es ergeben sich für den Landkreis Bad Kreuznach keine Mängel.

Im Folgenden wird darüber hinaus 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 (beziehungsweise Mittel- oder Oberzentrum) erreicht wird.

Die Analyseergebnisse sind unten stehender Abbildung 6 grafisch abgebildet.

Es zeigt sich, dass von allen Orten aus in kurzer Zeit (in der Regel innerhalb 30min) das nächste Grundzentrum erreicht wird. Reisezeiten, die etwas länger sind, liegen jedoch noch in einem zumutbaren Rahmen und sind auch Folge der weiten Entfernung des nächsten Zentrums (zum Beispiel Münchwald / Gebroth).

Hier ist jedoch die Häufigkeit der angebotenen Fahrten noch nicht berücksichtigt.

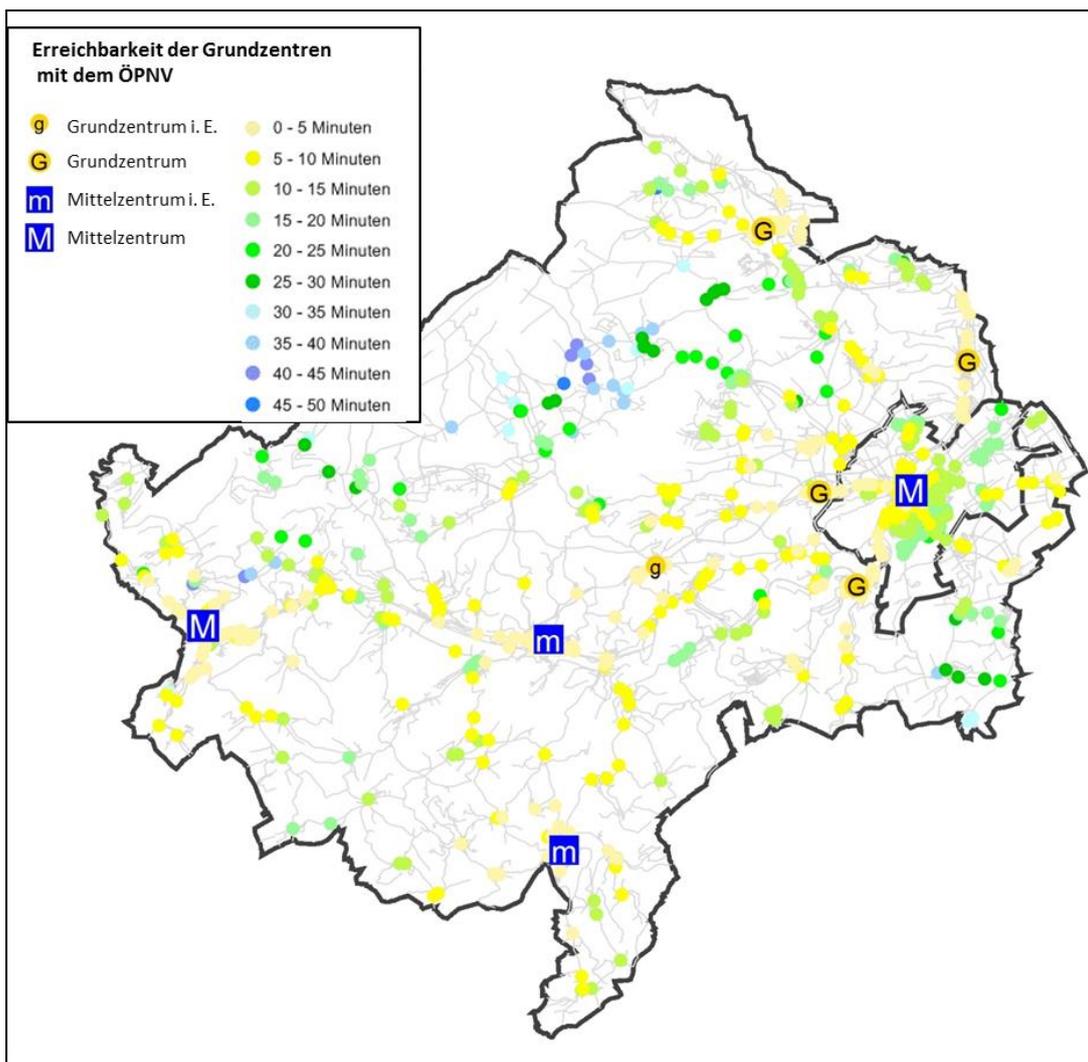


Abbildung 6: Erreichbarkeit der Grundzentren

### 4.3 Relationsbezogene Mängel

Die relationsbezogenen Mängel ergeben sich aus der Analyse, die in Teil A beschrieben wird, insbesondere aus der Analyse der Bedienungshäufigkeit in den einzelnen Verkehrszeiten des Tages.

Eine Analyse der Beförderungszeiten und der Umsteigehäufigkeit wurde nicht erneut durchgeführt, da sich im Nahverkehrsplan 2010 hier keine Mängel ergeben hatten, für die Maßnahmen definiert werden musste und die zeitliche Erreichbarkeit der nächsten Zentren bereits im Kapitel 4.2 untersucht worden ist.

Da die Bedienungshäufigkeit im Vordergrund steht und auch in den schwach besiedelten Räumen die Anzahl der Fahrtverbindungen wichtiger ist als die benötigte Zeit oder die Zahl der Umstiege (beides kann sich beispielsweise bei Benutzung von flexiblen Angeboten erhöhen), wurde der Fokus auf die Bedienungshäufigkeit gelegt.

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.

#### 4.4 Wichtige Umsteigehaltestellen

Auf Basis der Verbunderhebungsdaten 2003 wurden im Zuge des Nahverkehrsplans 2010 Haltestellen und Bahnhöfe ermittelt, die wichtige Umsteigehaltestellen im Landkreis sind. Daran hat sich grundsätzlich nichts geändert, daher werden diese Haltestellen in die Fortschreibung übernommen.

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 7 dargestellt.

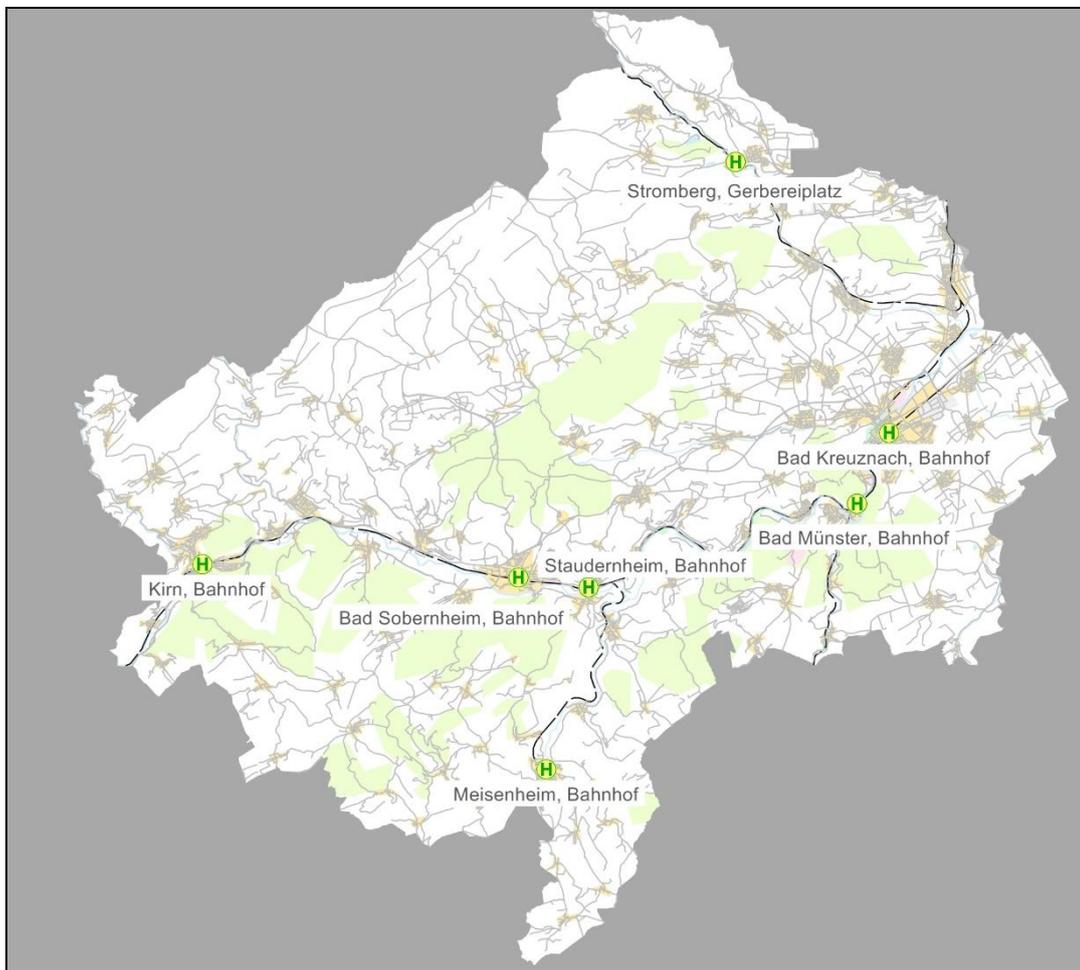


Abbildung 7: Wichtige Umsteigehaltestellen im Landkreis Bad Kreuznach

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

### Park-and-ride

Die Park-and-ride-Plätze des Landkreises sind in Abbildung 8 dargestellt. Sie sind zum großen Teil hinsichtlich ihrer Kapazitäten nicht ausreichend.

Seit dem NVP 2010 wurde 2012 in Bad Sobernheim ein erweiterter Park-and-ride-Platz in Betrieb genommen mit ca. 80 Plätzen).

Keine Erweiterung ist in Bad Münster-Ebernburg möglich.

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

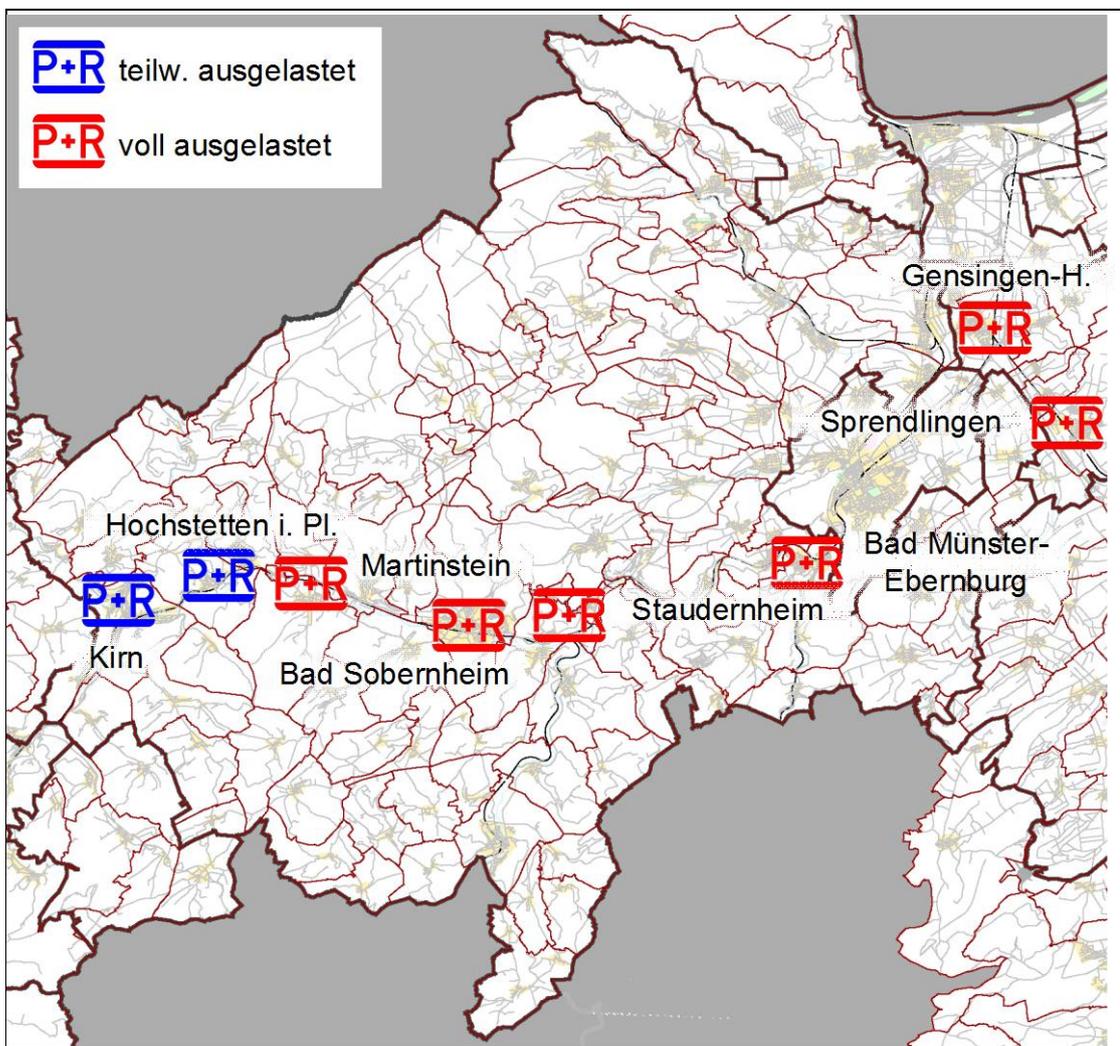


Abbildung 8: Park-and-ride-Anlagen im Landkreis Bad Kreuznach

## Bike-and-ride

In Abbildung 9 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. In Bad Kreuznach wird dies im Zuge des Bahnhofumbaus umgesetzt.

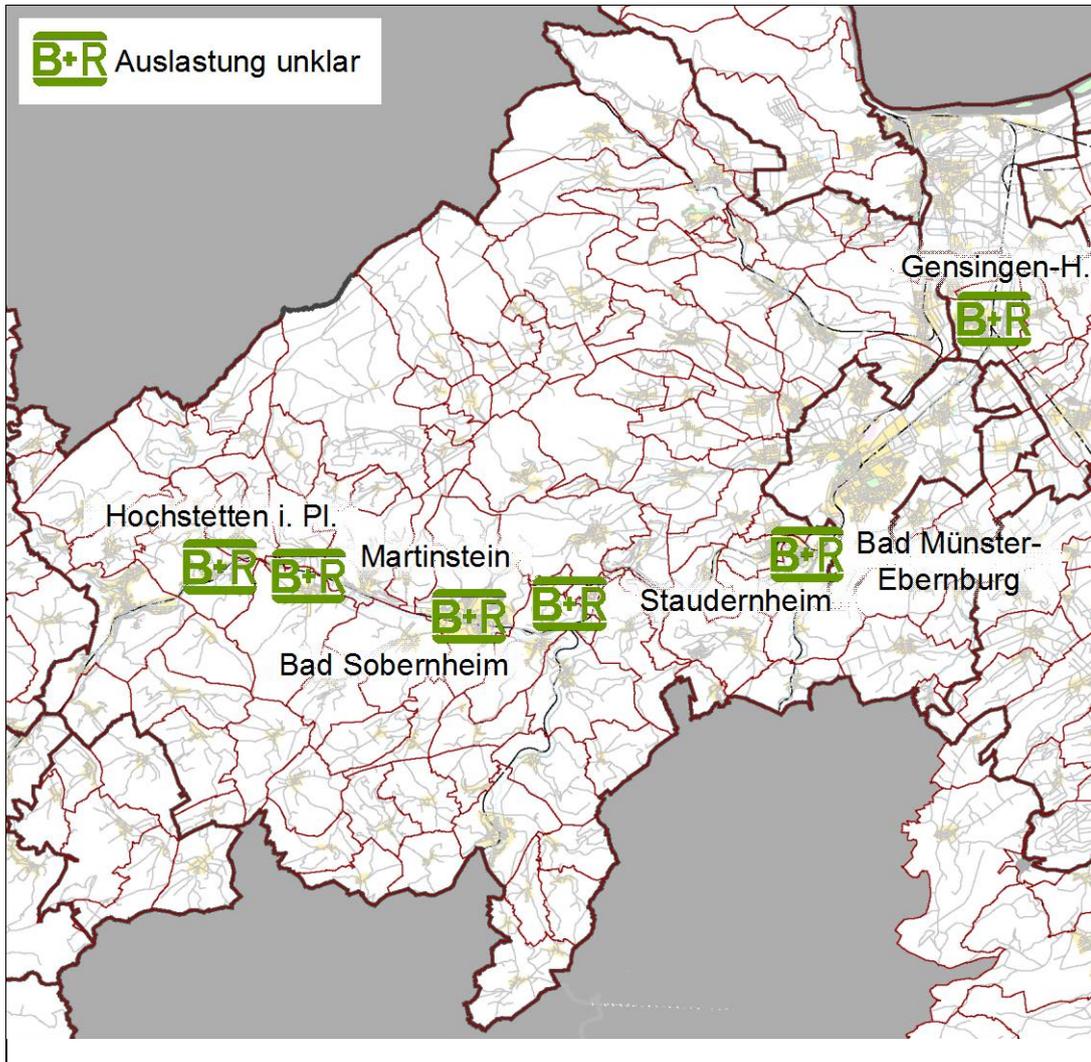


Abbildung 9: Bike-and-ride-Anlagen im Landkreis Bad Kreuznach

## 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
<b>VG Bad Sobernheim</b>	Leinenborn 1 + 2 weiterhin ungenügend angebunden	bei Mängelanalyse "Erschließung" und Maßnahmendefinition berücksichtigt
<b>Stadt Stromberg</b>	Bedienung Schindeldorf	bei Mängelanalyse "Erschließung" und Maßnahmendefinition berücksichtigt
<b>OG Duchroth</b>	Anbindung an den Bahnhof Staudernheim	Der Bahnhof liegt nördlich außerhalb, der Bus fährt ihn nicht an, jedoch die Haltestelle Steuerwald in der Nähe, ca. 250m Fußweg zum Bahnhof. In Bad Sobernheim (von Staudernheim 6 min mit dem Bus und 3min mit dem Zug) besteht zu meist Anschluss zur Bahn. Daher kein Handlungsbedarf.
<b>OG Seesbach</b>	Schlechte Busverbindungen nach Bad Sobernheim und Kirn; Schulbus für viele Bewohner zu früh	Seesbach hat mit 570 Einwohnern nur Schulbusangebot; keine Bedienung zu Zeiten des Versorgungsverkehrs. Allerdings ist für die Verflechtungen von Seesbach aus wirtschaftlichen Gründen keine Bedienung vormittags vorgesehen. (Grundsatz der gleichwertigen Bedienung im Landkreis)
<b>VG Meisenheim</b>	Anbindung Meisenheims an die Bahnlinie in Alsenz-Obermoschel indem der bestehende Schülerverkehr ausgeweitet wird	Zunehmend Ganztagschulen; Eine Ausweitung der Fahrten Alsenz – Meisenheim – Alsenz ist entsprechend den Mindeststandards im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplanes nicht erforderlich. Die ORN als Konzessionsinhaber dieser Fahrstrecke sieht keine Möglichkeit, hier eigenwirtschaftlich zusätzliche Fahrten anzubieten. Dennoch soll die weitere Entwicklung der Nachfrage beobachtet werden und bei Bedarf eine Anbindung eingerichtet werden (Maßnahme Priorität 3).
<b>OG Dorsheim</b>	Direkte Anbindung nach Bad Kreuznach gegen 7 Uhr	Gute Verbindung mit Linie 231 nach Bingen, daher wird nächstes Zentrum ausreichend gut erreicht. Nach Bad Kreuznach besteht geringes Potenzial von unter 20 Pendlern nach Bad Kreuznach, daher ist ein zusätzliches Angebot wirtschaftlich nicht zu vertreten.

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:

Aus dem Nahverkehrsplan 2010 werden folgende Maßnahmen übertragen, die bislang nicht umgesetzt wurden, für die aber weiterhin eine Maßnahmennotwendigkeit besteht.

##### Erschließung Bad Sobernheim – „Im Leinenborn“

Das heutige Wohngebiet „Im Leinenborn“ ist trotz der Hanglage nur randlich durch den ÖPNV erschlossen. Nordöstlich davon ist das neue Wohngebiet „Im Leinenborn II“ ausgewiesen, das inzwischen teilweise erschlossen ist und bebaut ist. Zur Sicherstellung der Grundversorgung ist eine Lösung durch Anrufverkehre einzurichten.

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

##### Erschließung Schindeldorf

Schindeldorf ist vorwiegend ein Wohngebiet mit etwa 760 Einwohnern. Im Zuge des NVP 2010 wurde kein Bedarf für einen erneuten Linienbetrieb gesehen, da der Probebetrieb Ende der 90er Jahre nicht angenommen wurde. Dennoch besteht hier eine gravierende Erschließungslücke, die auch von der Stadt Stromberg als Mangel benannt wird. Hierfür sind Lösungen zu finden. Die Überführung der Freigestellten Schülerverkehre in Linienverkehre nach §42 PBefG soll weiterhin als erster Schritt zeitnah umgesetzt werden.

### **Maßnahmen Priorität 2:**

Aus dem Nahverkehrsplan 2010 werden folgende Maßnahmen übertragen, die bislang nicht umgesetzt wurden, für die aber weiterhin eine Maßnahmennotwendigkeit festgestellt wurde.

#### Neu-Bamberg

Die Erschließung des nördlichen Ortsteils von Neu-Bamberg soll weiterhin umgesetzt werden.

### **Maßnahmen Priorität 3:**

Aus dem Nahverkehrsplan 2010 werden folgende Maßnahmen übertragen, die bislang nicht umgesetzt wurden, die aber im Falle einer weiteren Entwicklung der Gebiete vorgesehen werden sollen.

#### 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.

#### Anbindung Meisenheims an die Bahnlinie in Alsenz-Obermoschel

Derzeit ist diese Ausweitung des Angebots entsprechend den Mindeststandards des Anforderungsprofils nicht notwendig. Ein eigenwirtschaftliches Angebot erscheint gemessen an der zu erwartenden Nachfrage nicht möglich. Dennoch soll die weitere Entwicklung der Nachfrage beobachtet werden und bei Bedarf eine Anbindung 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 ist, 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 Schülerverkehre / Integration freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr

Freigestellte Schülerverkehre bestehen im Landkreis Bad Kreuznach in Abweiler 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.

## **7 Finanzierung**

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.“

Der Aufgabenträger sieht vor, angesichts der derzeitigen angespannten finanziellen Lage des Kreises, weiterhin keine Defizite entstehen zu lassen.