

## Regionaltag Rheinhessen 04. November. 2020

### Sachstandsbericht zum Integrierten, regionalen Verkehrskonzept für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen

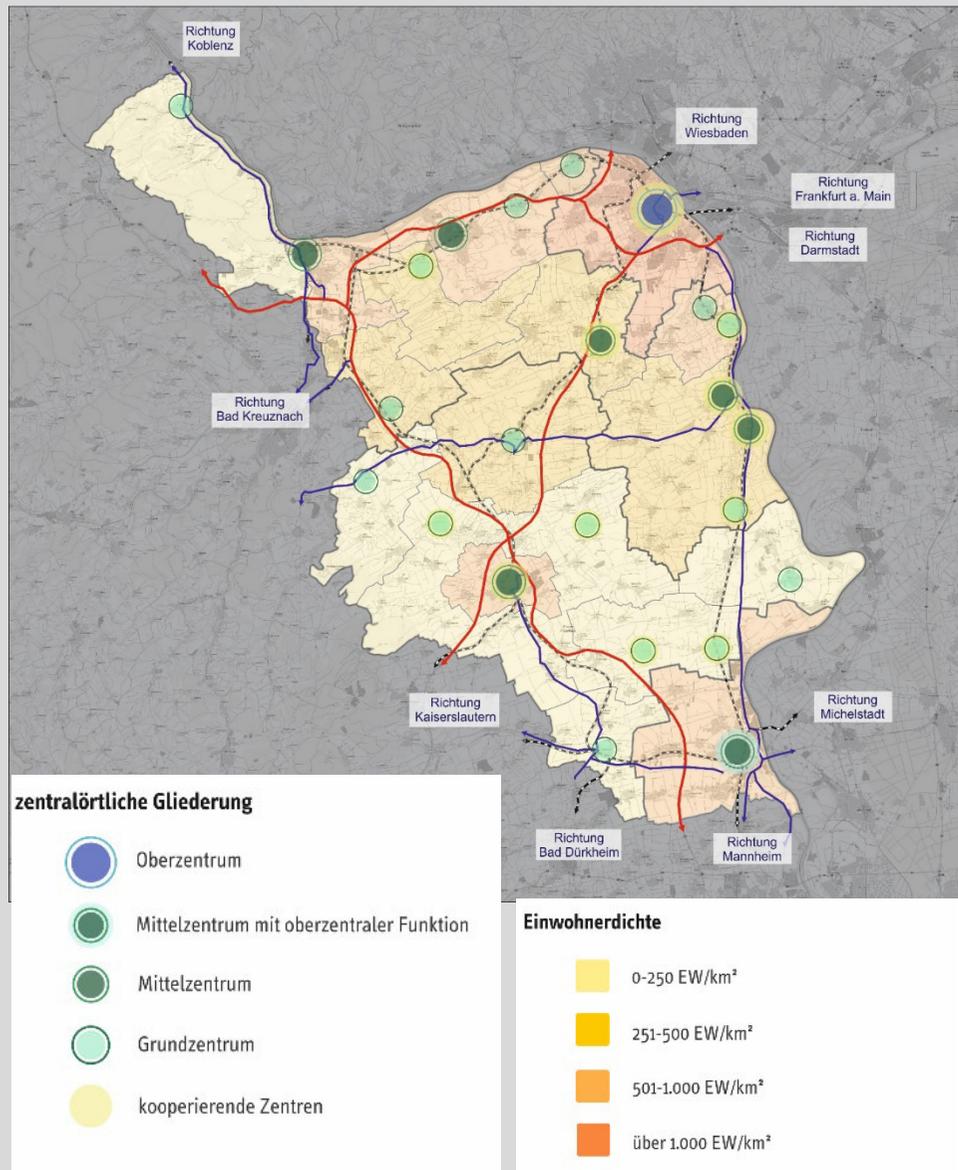
Prof. Dr. Jamill Sabbagh

# Agenda

---

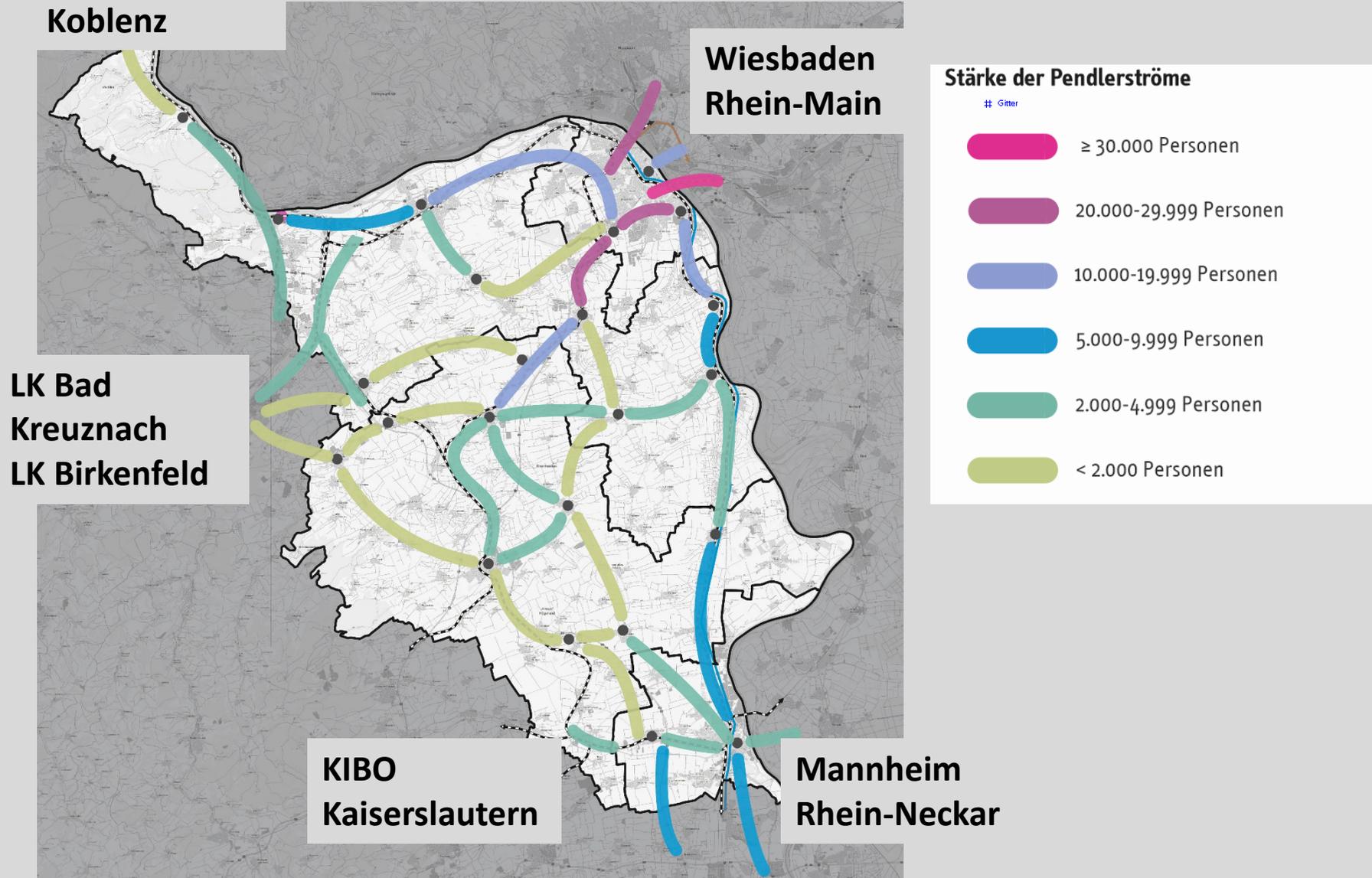
- **Aktuelles: Entwicklung und Neuigkeiten in der Region**
- **Bestandsanalyse, Ableitung möglicher Handlungsansätze**
  - **Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger**
  - **Teilräumliche Konkretisierung der Analysen**
- **Ausblick**
  - **Weitere Arbeits- und Analyseschritte**
  - **Zeitplanung weitere Abstimmungstermine und Zwischenbericht**

# Raum-/Siedlungsstruktur



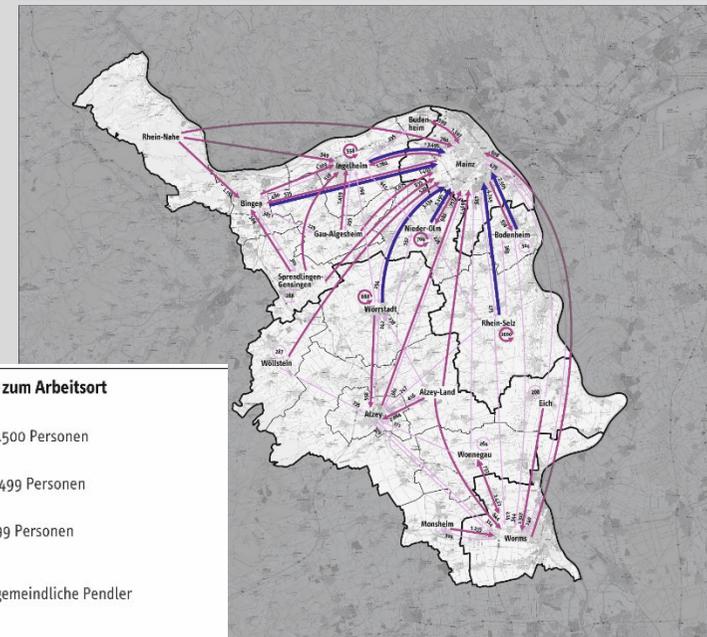
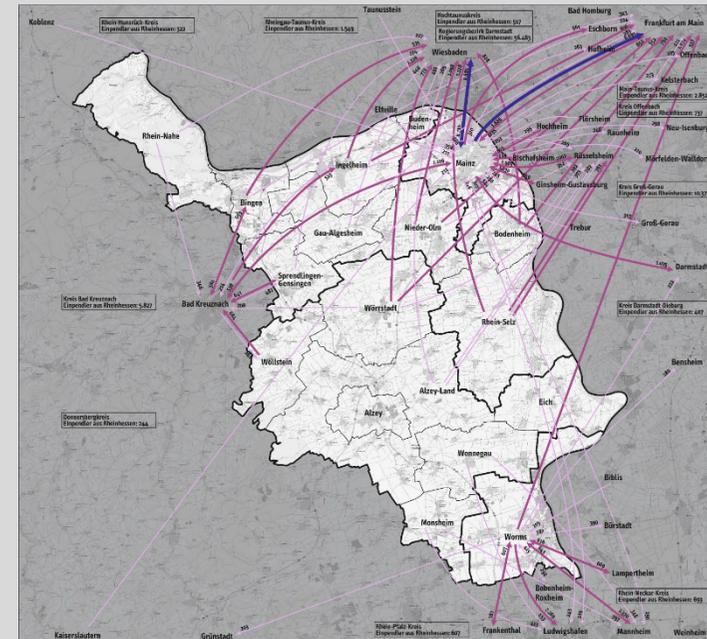
- Rheinhessen wächst > der Verkehr wächst
- Region ist geprägt durch städtische Zentren entlang des Rheins und ausgedehnte siedlungs- und waldarme Hochflächen mit landwirtschaftlichen Nutzungen
- differenziertes Siedlungsgefüge mit stark verdichteten Siedlungsbereiche neben eher ländlich geprägten Siedlungsstrukturen
- Historisch gewachsene Ortskerne mit kompakter Bebauung gerade in Kleinstädten und Dörfern
- Bevölkerung im Untersuchungsraum wächst; aber nicht in allen Verbandsgemeinden

# Regionale Pendlerströme – nach einfacher Wegeanzahl

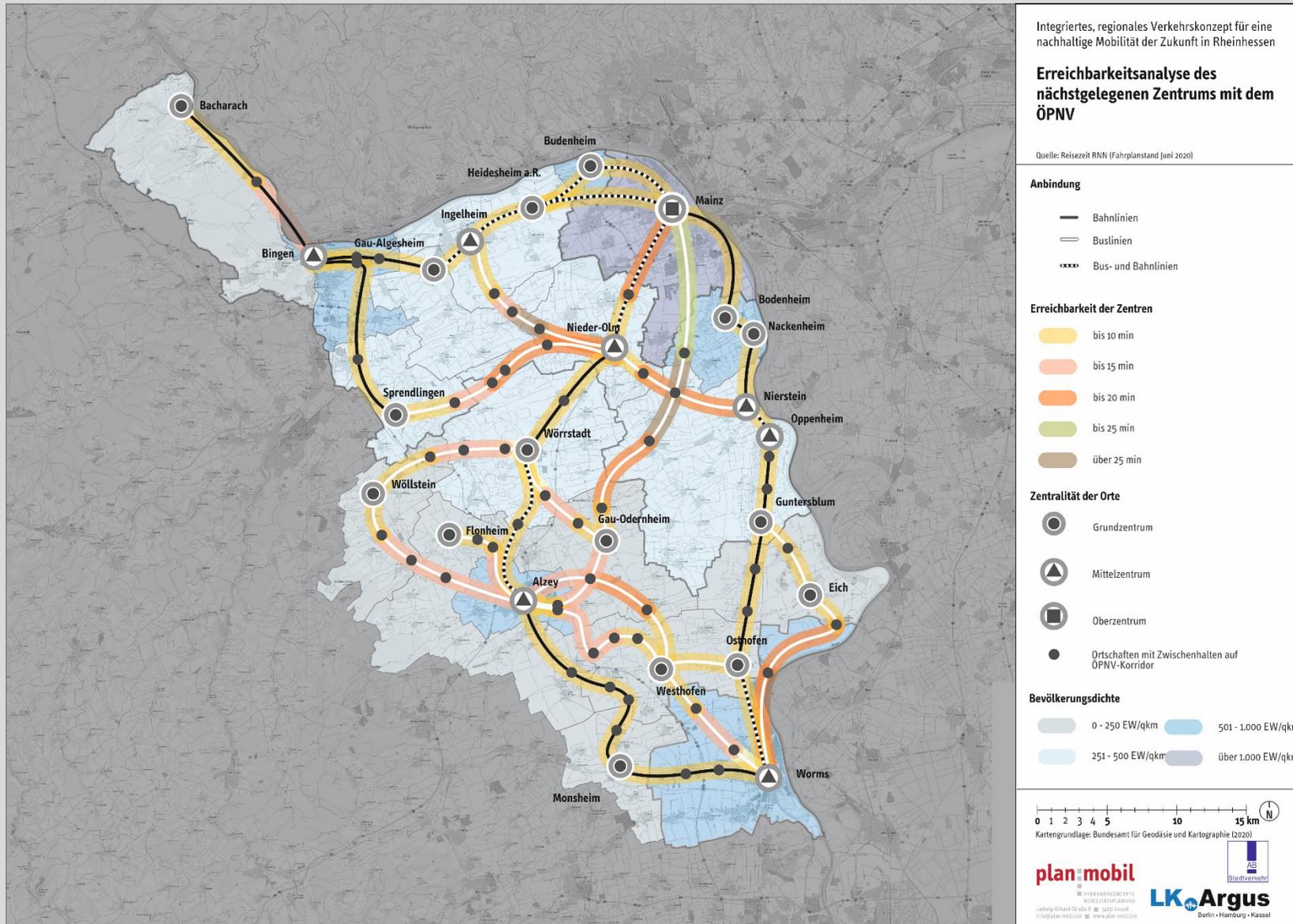


# Pendlerströme – Zentrale Erkenntnisse

- aus der Region starke Ausrichtung der Pendlerverflechtungen in Richtung Frankfurt am Main, Wiesbaden sowie Mannheim
- im Untersuchungsraum deutliche Ausrichtung der Pendlerströme auf Oberzentrum Mainz (Pendlerüberschuss von ~ 27.500 Personen)
- weitere Gemeinden mit positiven Pendlersalden sind Alzey, Stadt, Bingen am Rhein, Budenheim, Ingelheim an Rhein, Worms
- in den übrigen Verbandsgemeinden bestehen negative Pendlersalden (vorwiegend Quellorte der Pendlerströme)
- in den letzten 10 Jahren positive Entwicklung des Arbeitsmarktes im Untersuchungsraum, jedoch seit 2018 eine Stagnation der Entwicklung zu bemerken (vgl. Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktbericht Januar 2020)



# ÖPNV/ SPNV-Erreichbarkeiten



# Handlungsbedarfe und mögliche Handlungsansätze

- Verbesserung des Taktangebotes (ÖPNV-Konzept sieht T60/T120 vor) - >Hierarchisierung Netzstruktur mit T30/T60/T120 Grundtaktung (Bsp. NVP Alzey-Worms) + Ergänzungsnetz
- Angebotsverbesserung im Spät- und Wochenendverkehr
- Ausbau SPNV (z. B. Richtung Rhein-Main, Kibo – Alzey – Mainz, Gau-Algesheim – Mainz und Alzey – Mainz)
- Hochwertige Busangebote (mit eigener Trasse) im Zulauf auf die Zentren und in schienenfernen Räumen (z. B. Schnellbus, BRT)
- Tangentiale Verbindungen in der Region stärken, um Zentren zu entlasten
- Verbesserte Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV, Pedelecs als Zubringer in der Fläche
- Festlegung einheitlicher Standards der Haltestellenausstattung (Barrierefreiheit, Witterungsschutz etc.)
- Neugestaltung/ Anpassung Tarifsysteem, verkehrsmittelübergreifende
- Flexible Bedienungsangebot zur Flächenerschließung, bspw. On-demand-Verkehre, autonome Buslinien etc.

ausreichendes Taktangebot für langfristige Stärkung des ÖPNV?

Erforderliches Angebot für einen attraktiven ÖPNV in der Fläche?

Attraktive Haltestellen als Aushängeschilder der ÖPNV

Administrative Grenzen und Zuständigkeiten

# Analyse Radverkehr

## Zielgruppen

- Pendler
  - Arbeit
  - Ausbildung
- Freizeit/  
Tourismus



... und deren Fahrradmitnahme

# Analyse Radverkehr

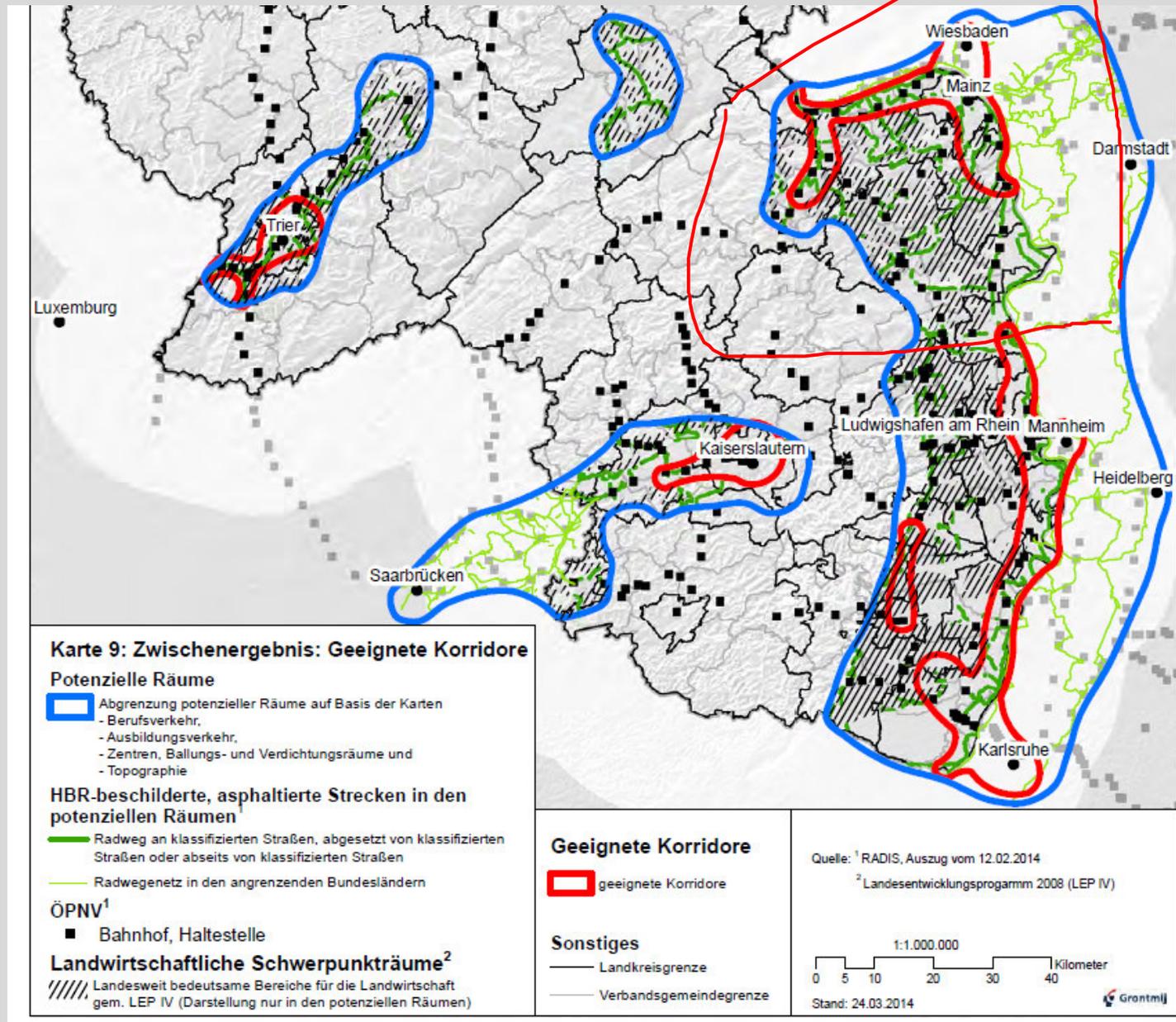
Bike+Ride (ohne auswertbare Datenbasis)

- Vorbildliches aus jüngerer Zeit in Bingen, Monsheim, Alzey,...

*Wie kann man die einzelnen Pilotprojekte in Serie gehen lassen?  
(Integration in RLP-Bahnhofsprogramm?)*



# Potenziale für Radschnellverbindungen



# Handlungsbedarfe und mögliche Handlungsansätze

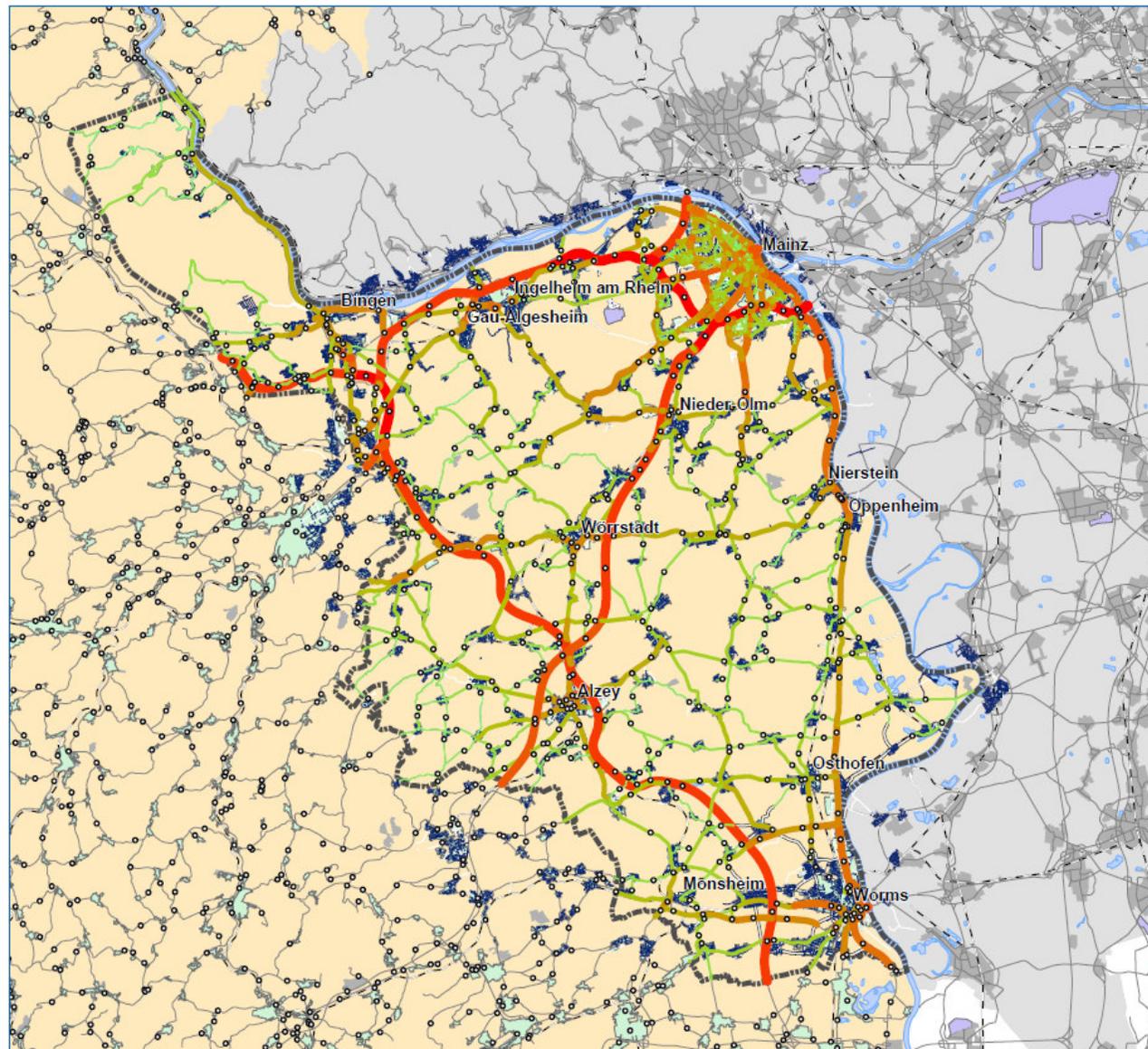
- Künftige Rolle des Landes für ein zusammenhängendes alltagstaugliches Radnetz? (Beispiele NRW, BaWü, Hessen)
- Gewachsene Vielfalt der radtouristischen und lokalen Freizeitrouten übersichtlicher zusammenfassbar? SPNV-Bezug stärken; Ergänzung um Bike-Sharing; Touristische Radbus-Shuttle?
- Systematisches Bike+Ride: regionaler strategischer Ansatz in Rahmen von Bahnhofsprogramm mit Fahrradstationsansatz über einzelne Pilotprojekte hinaus (ehem. „Umweltbahnhof RLP“, Beispiel NRW, BaWü)
- „Netzspinne“ zu SPNV-Halten eine planerische Priorität in den Kreisen wie schon zum zentralen Ort, Schulzentrum >> Perspektive Pedelec als Schnellbuszubringer
- Chancen und Grenzen freier Fahrradmitnahme? Stattdessen Rahmenbedingungen für Ausweitung der (beiden) Bike-Sharing-Systeme zu klären.
- Ermutigende Beispiele für (betriebliches) Mobilitätsmanagement sammeln und mit den Akteuren im Beirat thematisieren

Durchgängiges Netz für Alltagsradverkehr fehlt

Stellflächen und Radinfrastruktur mitdenken

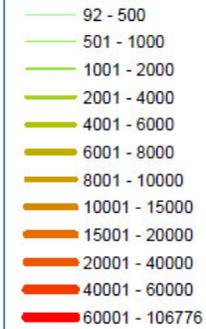
Verbesserung der zwischenörtlichen Radfahrangebote

# Verkehrsstärken



## Region Rheinhausen integriertes Verkehrskonzept

Verkehrsstärkenkarte  
Verkehrsstärke [Kfz/24h]



Keine Werte vorhanden

○ Zählstelle

Region Rheinhausen

Rheinland Pfalz

Hessen

Datengrundlage  
StVZ 2015

Kartengrundlage  
© OpenStreetMap-Mitwirkende 2020

Stand  
0 4 8 12 km

Juni 2020

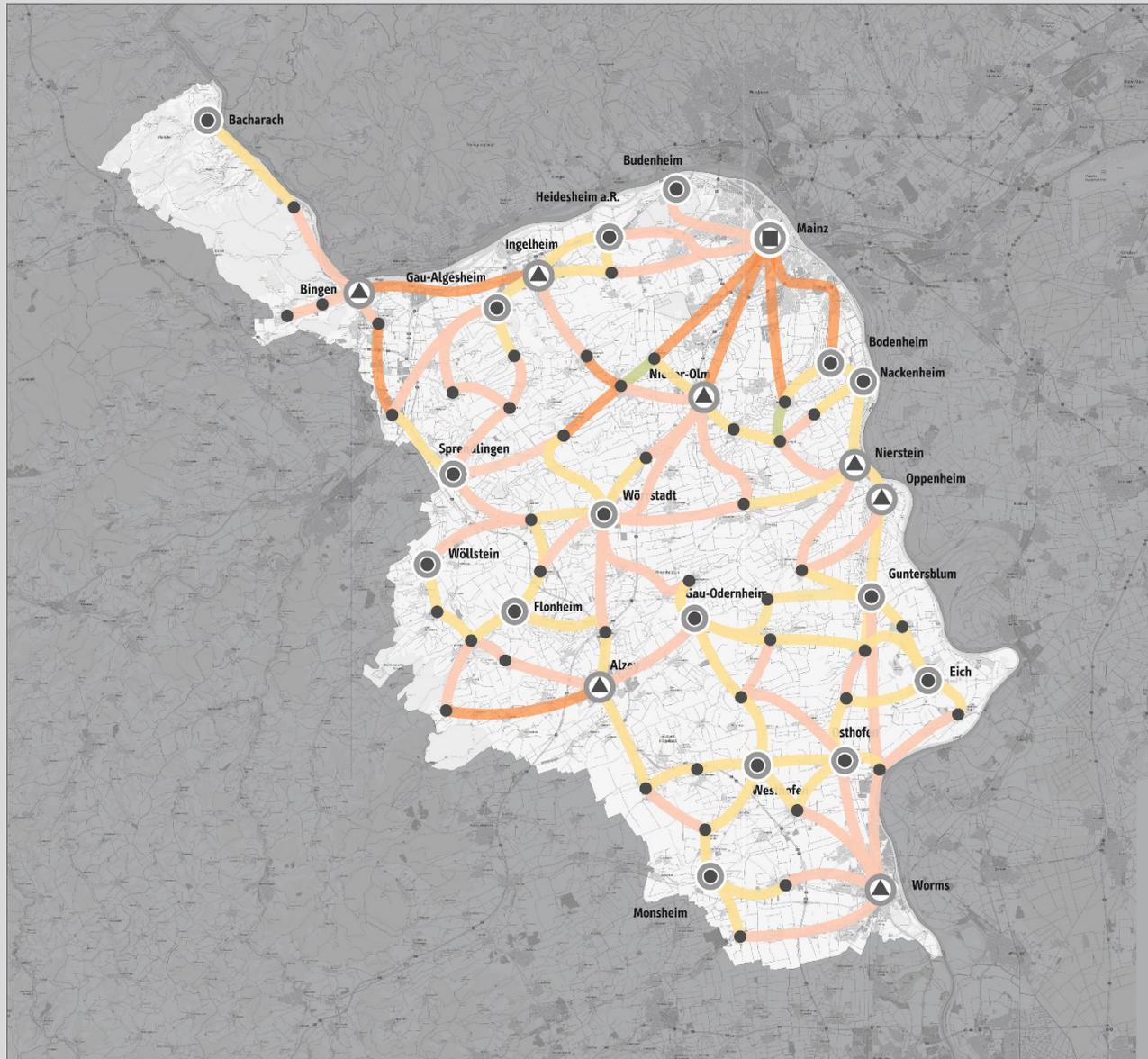


**LK Argus**

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

# Erreichbarkeiten MIV



Integriertes, regionales Verkehrskonzept für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen

## Erreichbarkeitsanalyse des nächstgelegenen Zentrums mit dem MIV

Quelle: Reisezeit RNN (Fahrplanstand Juni 2020)

### Erreichbarkeit der Zentren

- bis 10 min
- bis 15 min
- bis 20 min
- bis 25 min

### Zentralität der Orte

- Grundzentrum
- ▲ Mittelzentrum
- Oberzentrum

0 1 2 3 4 5 10 15 km

Kartengrundlage: Bundesamt für Geodäsie und Kartographie (2020)

**plan:mobil**  
VERKEHRSGRUPPE  
PLANETISIA-AGSIS  
Ludwig-Erhard-Strasse 8 | 34109 Kassel  
info@plan-mobil.de | www.plan-mobil.de

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

# Handlungsbedarfe und mögliche Handlungsansätze

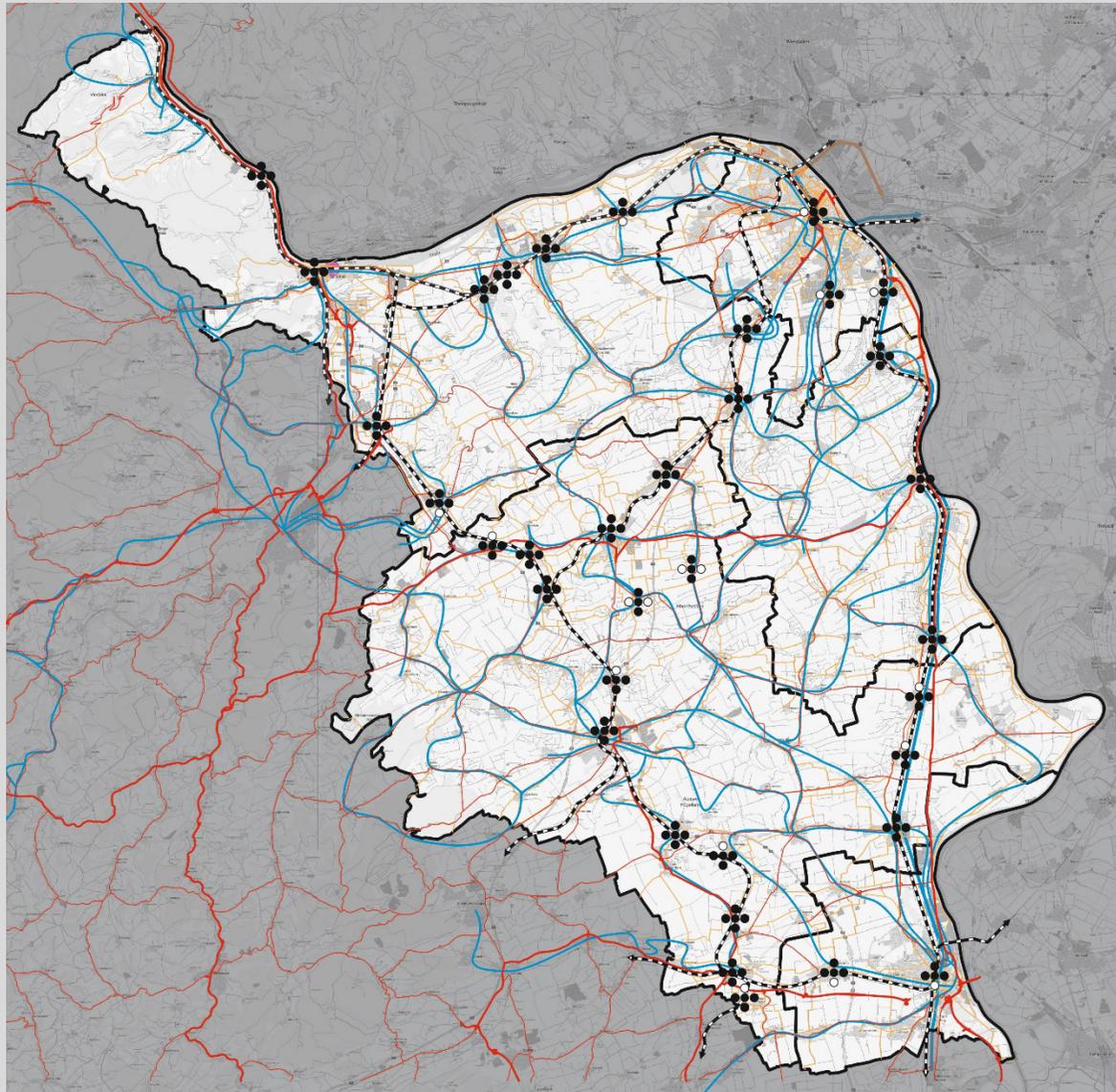
- Privilegierung von Elektrofahrzeugen: Stellplätze für Elektro-Pkw an zentralen Orten und in Kombination mit Ladeinfrastruktur ausweisen. Elektro-Fahrzeuge von Parkgebühren auf geeigneten Parkplätzen freistellen.
- Förderung von Carsharing und kreisweiter Mitfahrmöglichkeiten zur Minimierung des absoluten MIV-Aufkommens: Erhöhung des Bekanntheitsgrades und Förderung der Akzeptanz.
- Verkehrsfluß-Optimierung: Verstetigung des Kfz-Verkehrs und Reduzierung der verkehrlichen Emissionen durch geeignete Schaltung von Lichtsignalanlagen
- Optimierte Straßenraumorganisation: Errichtung von weiteren Kreisverkehren oder stellenweise Beschränkungen zum Linksabbiegen
- Bauliche Optimierungen / Lückenschlüsse an ausgewählten Orten; Umgang Engstellen in Ortskernen und Rheinquerung?
- Verkehrsvermeidung: Attraktivierung des Umweltverbundes gerade im Zulauf auf Mainz und Worms, auf Strecken unter 5 km

Bessere Vernetzung von MIV und ÖPNV  
> weniger Verkehr auf der Straße/in den Städten

Parkraum = Raum für Bus und Rad

So viel Umweltverbund wie möglich - so viel MIV wie absolut nötig

# Vernetzte Mobilität – regionale Verknüpfungspunkte



- Bundesstraßen
- Landesstraßen
- ÖPNV-Konzept ZRNN
- SPNV
- Fahrradwege
- Verknüpfung Bus
- Verknüpfung Bahn
- Verknüpfung Fahrrad
- Verknüpfung MIV

# Handlungsbedarfe und mögliche Handlungsansätze

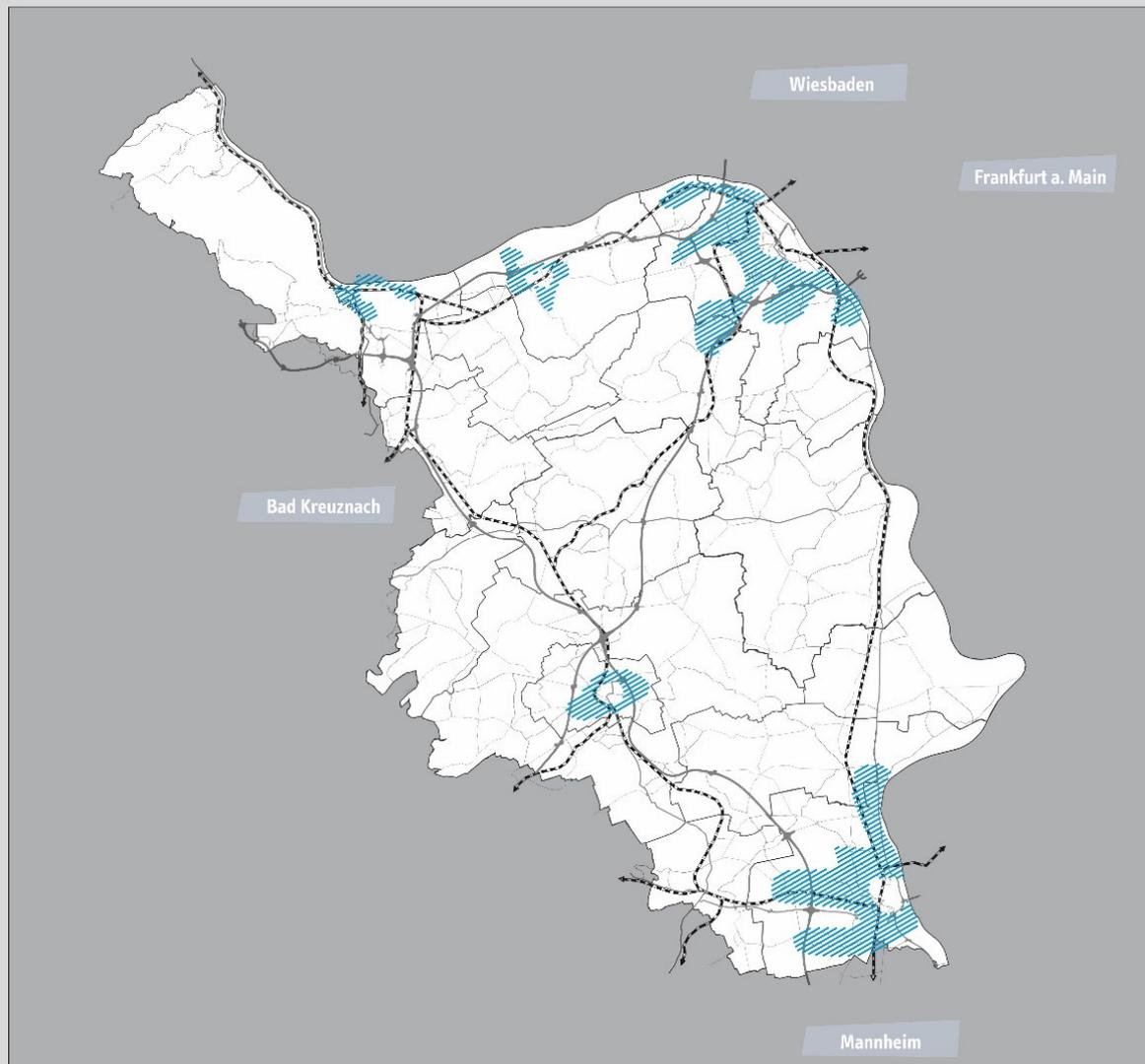
- Ein konsistentes Mobilitätsangebot von beschleunigtem Busverkehr, Pedelecs als Zubringer (mit entsprechend gesichertem Abstellen an den Verknüpfungspunkten), BikeSharing als Abbringer für die letzte Meile bis zum Arbeitsplatz
- Sowie Mobilitätsmanagement und Marketing als ein Schwerpunkt des Integrierten Verkehrskonzepts zur Substituierung des übermäßig angestiegenen MIV-Volumens (zugleich Aufforderung an die Städte und Gemeinden, dies als kommunale Aufgabe in die eigenen Mobilitätsstrategien zu übernehmen).
- Erhöhung der Kapazitäten an Abstellmöglichkeiten für Fahrrad und Auto an zentralen Haltestellen (Flächenausstattung an Verknüpfungsmöglichkeiten auch in den Quellgebieten)
- Erhöhung der Sichtbarkeit der vorhandenen Angebote und Verknüpfungsmöglichkeiten (Corporate Design)
- Tarifliche Kooperationen zwischen verschiedenen Angeboten und Anbietern

Region(en)  
vernetzen

Attraktive  
Verknüpfung der  
Verkehrssysteme  
> Alternativen  
schaffen

Schnelle  
Anbindung von  
Bus und Rad an  
alle Bahnhöfe mit  
abgestimmten  
Fahrplänen  
(attraktive  
intermodale  
Reisekette)

# Suburbaner Übergangsraum



**31 % kein Auto**  
**15 % zwei Autos**



**5 % Mitglied**  
**Carsharing**



**28 % kein her-**  
**kömmliches Rad**

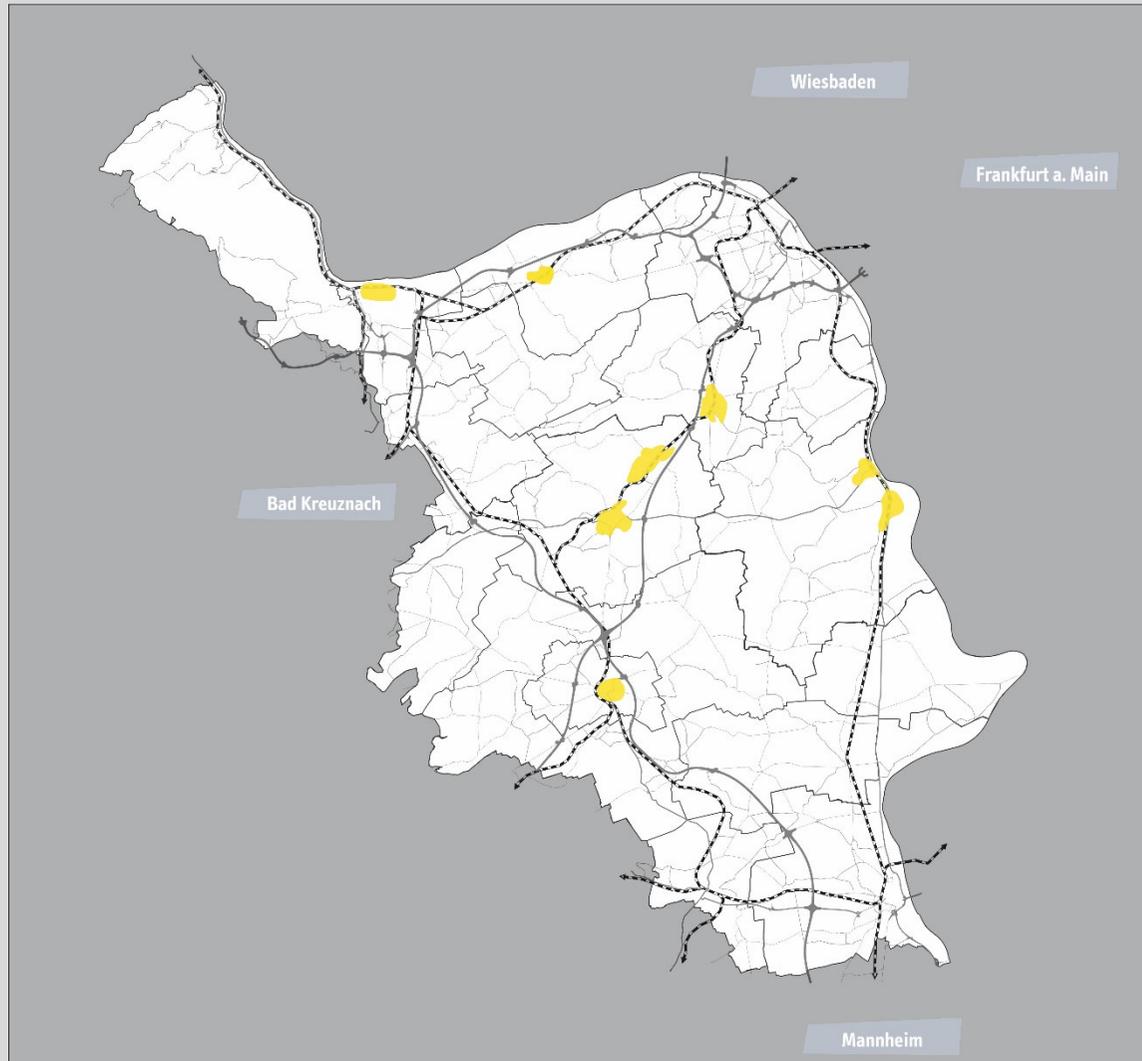


**5 % ein Pedelec**  
**2 % zwei Pedelecs**



**12 % Monatskarte**  
**10 % Job-/**  
**Semesterticket**

# Zentraler Ort urban



**15 % kein Auto**  
**25 % zwei Autos**



**2 % Mitglied Carsharing**



**23 % kein herkömmliches Rad**



**6 % ein Pedelec**  
**3 % zwei Pedelects**



**7 % Monatskarte**  
**5 % Job-/Semesterticket**

## Ausblick – nächste Schritte

---

### **Arbeitsschritte in Bearbeitung:**

- Analysen Verkehrsangebote und netze
- Umwelt-, Energie- und CO2-Bilanz
- Verkehrsprognose 2040

# Ausblick – nächste Schritte

---

## **Nächste Schritte:**

- Erstellung Zwischenbericht Arbeitsmodul I
- Entwicklung eines Zielrahmens für das integrierte Verkehrskonzept
- Workshop zur Entwicklungen/Abstimmung eines verkehrspolitischen Leitbildes für die Region Rheinhessen

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe  
Ernst-Ludwig-Straße 2  
55116 Mainz  
Tel.: 06131/48018-42  
Fax: 06131/48018-99  
E-Mail: [J.Sabbagh@pg-rheinhessen-nahe.de](mailto:J.Sabbagh@pg-rheinhessen-nahe.de)  
Website: [www.pg-rheinhessen-nahe.de](http://www.pg-rheinhessen-nahe.de)

AHA + L Regel beachten



ABSTAND



HYGIENE



ALLTAGS-  
MASKE



LÜFTEN