



PLANUNGSGEMEINSCHAFT  
RHEINHESSEN-NAHE

Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe  
Ernst-Ludwig-Straße 2, D-55116 Mainz  
Tel. 06131 / 48 018 40, Fax 06131 / 48 018 99  
geschaeftsstelle@pg-rheinhessen-nahe.de



---

# INTEGRIERTES, REGIONALES VERKEHRSKONZEPT

---

für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen

Bearbeitung durch:  
**plan:mobil**

In Kooperation mit:  
**AB Stadtverkehr Büro  
für Stadtverkehrsplanung**

**LK Argus Kassel GmbH**

Auftraggeber:

**Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe**

Ernst-Ludwig-Straße 2, D-55116 Mainz  
Tel. 06131 / 48 018 40, Fax 06131 / 48 018 99  
geschaeftsstelle@pg-rheinhessen-nahe.de



PLANUNGSGEMEINSCHAFT  
RHEINHESSEN-NAHE

Bearbeitung durch:

**plan:mobil**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04  
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Bearbeitung: Kathrin Fietze M.Sc., Dipl.-Ing. Felix Kühnel M.Sc.,  
Jule Engelmann M.Sc.

**plan:mobil**  
■ VERKEHRSKONZEPTE  
■ MOBILITÄTSPLANUNG

In Kooperation mit:

**AB Stadtverkehr Büro  
für Stadtverkehrsplanung**

Arne Blase  
Uhlstraße 20a, D-53332 Bornheim  
Tel. 02227 / 932 11 90, Fax 02227 / 932 11 91  
bonn@ab-stadtverkehr.de, www.ab-stadtverkehr.de  
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Arne Blase, Dipl.-Geogr. Jörg  
Thiemann-Linden, Dipl.-Geogr. Dominic Drieschner



**LK Argus Kassel GmbH**

Dipl.-Ing. Michael Volpert, Dipl.-Ing. Antje Janßen  
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  
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Michael Volpert, Tom Hartmann

**LK Argus**  
Berlin • Hamburg • Kassel

# VORWORT

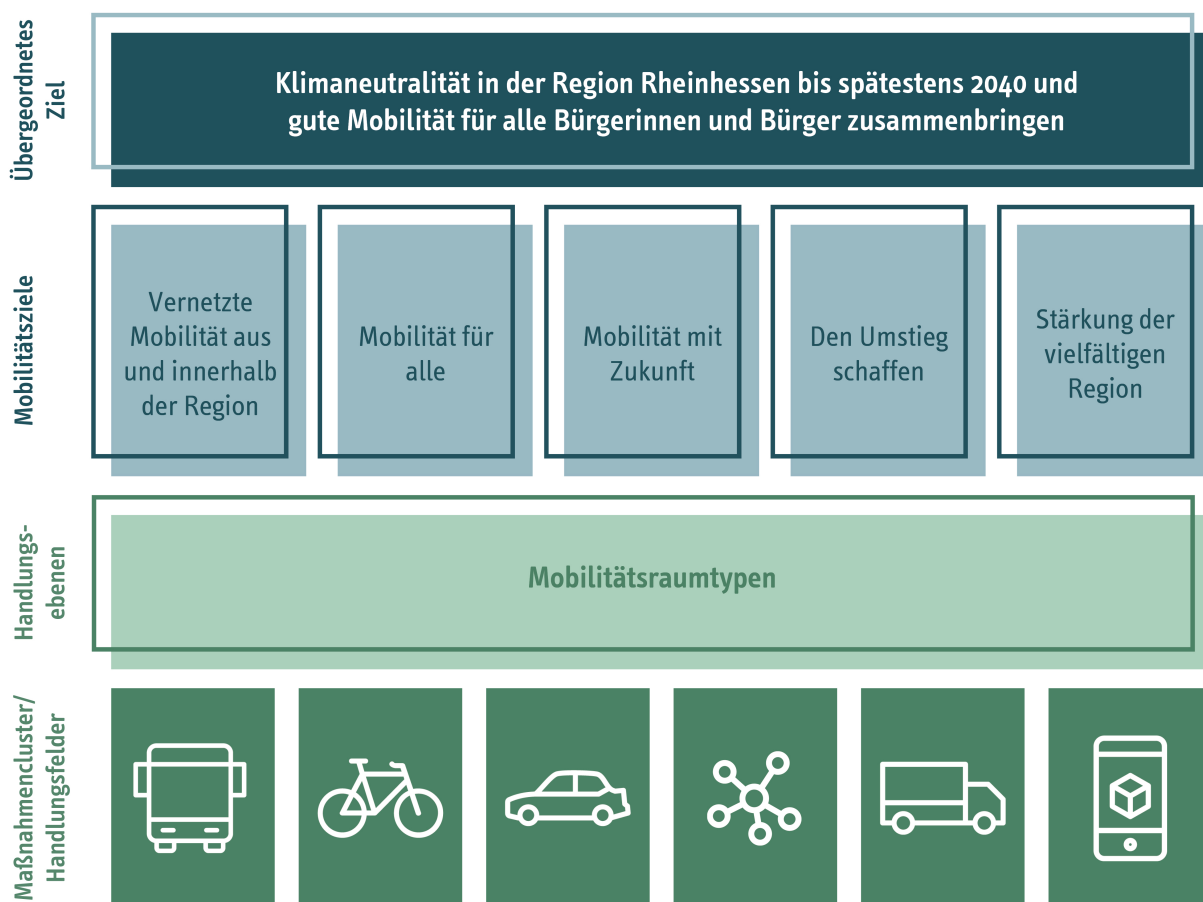
...folgt....

# MOBILITÄTSLEITBILD RHEINHESSEN 2040

Das Mobilitätsleitbild 2040 ist ein gemeinsames Bekenntnis der Akteure in der Region Rheinhessen, ähnlich einem „Letter of Intent“. Die Bindungswirkung beruht auf der Ableitung aus dem Erarbeitungsprozess, den gesammelten Diskussionen, Positionen und Konzepten zur künftigen Mobilitätsentwicklung. Prämissen dabei sind die Mobilität aufrecht zu erhalten und aktiv zu gestalten indem:

- unnötiger Verkehr vermieden,
- nötiger Verkehr auf den Umweltverbund verlagert und
- nötiger Verkehr verträglich abgewickelt wird.

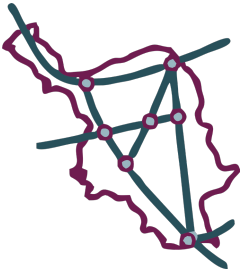
**Abbildung 1: Struktur des Leitbildes und Übergang in die Handlungsebenen**



Quelle: eigene Darstellung

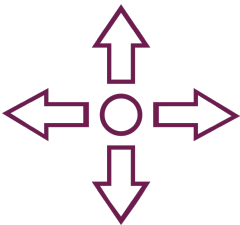
Übergeordnetes Ziel der Mobilitätsentwicklung ist die konsequente Verfolgung der Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene. Die Region Rheinhessen strebt demnach bis 2040 eine Klimaneutralität an. Die Konkretisierung erfolgt über folgende fünf Mobilitätsziele:

### Vernetzte Mobilität aus und innerhalb der Region



Die gezielte Stärkung des Umweltverbundes sowie der Einsatz neuer Technologien erfordern eine neue Qualität der Vernetzung von Verkehrsarten. Rheinhessen wird auch 2040 eng mit den anderen Regionen, Kreisen und Städten kooperieren, damit Mobilität regional gedacht und gelebt werden kann. Deshalb ist es wichtig, die Mobilität für alle Menschen auch über die Kommunal- und Regionsgrenzen hinauszudenken. Radschnellverbindungen, ÖPNV und SPNV verbinden Menschen innerhalb der Region und in die Region gleichermaßen komfortabel, sicher, zügig und aufeinander abgestimmt. Berücksichtigt werden die unterschiedlichen Raumstrukturen und die damit verbundenen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse.

### Mobilität für alle



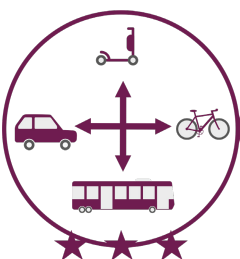
Für die Bewohnerinnen und Bewohner ist 2040 die Mobilität sichergestellt – unabhängig von individuellen finanziellen Voraussetzungen – sodass sie in der Lage sind, ihre Ziele in einer angemessenen Zeit, zu bezahlbaren Kosten und insbesondere verkehrssicher erreichen zu können. Mobilität ist ein grundlegendes Recht und Voraussetzung für soziale Teilhabe. Sichergestellt werden barrierefreie Wegekette und ein für alle Bewohnerinnen und Bewohner ausreichendes Netz sicherer Angebote in städtischen und ländlichen Siedlungsbereichen der Region Rheinhessen.

### Mobilität mit Zukunft



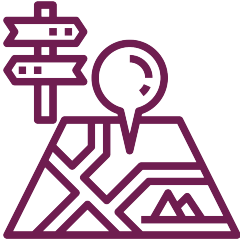
Die Region Rheinhessen ist sowohl Quell- und Zielregion als auch Transitraum in Richtung Rhein-Main und Rhein-Neckar. Der Ausbaugrad der verkehrlichen Infrastrukturen hat diese Entwicklung zum einen befördert, zum anderen verursachen immer mehr Menschen und Warenströme hohe Be-/ Überlastungen im System. Die Region Rheinhessen ist sich ihrer Verantwortung bewusst und verfolgt bis spätestens im Jahr 2040 das Ziel einer klimaneutralen Mobilität. Darüber hinaus erfolgt eine konsequente Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung, um das Mobilitätsangebot der Region für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher attraktiver zu gestalten und zukunftsgerecht zu entwickeln. Selbstgewählter Anspruch ist die Entwicklung der Region Rheinhessen zu einer „smarten Region“, in der die systemübergreifende Vernetzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln zu einer hohen Effizienz in der Mobilität führt.

### Den Umstieg schaffen



Region Rheinhessen präsentiert sich 2040 als multimodale Region: Der Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr) ist dem motorisierten Individualverkehr (MIV) mindestens gleichberechtigt, in vielen Bereichen Rheinhessens auch bevorzugt. Gute Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten erlauben effiziente Umstiege und die Nutzung des optimalen Verkehrsmittels für den jeweiligen Zweck. Die Gestaltung des Verkehrsraums berücksichtigt die Lebens-, Aufenthaltsqualität und kleinklimatischen Auswirkungen. Die Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung werden insbesondere durch eine Förderung und Stärkung des Umweltverbundes erreicht. Ziel ist es, viele Personen vom Umstieg auf den Umweltverbund zu überzeugen und die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern.

### Stärkung der vielfältigen Region

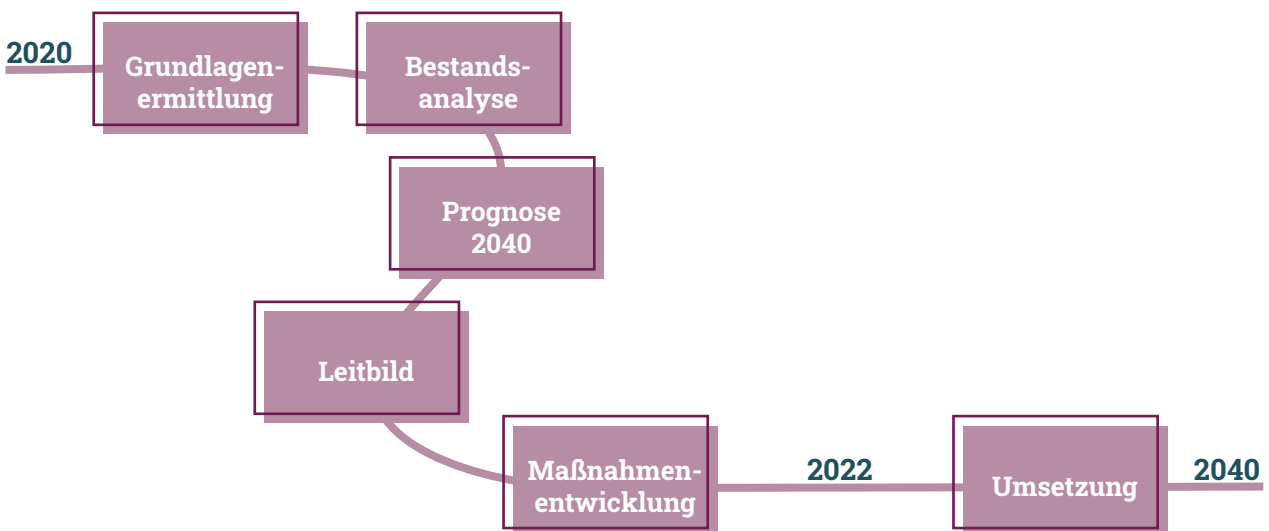


Die Verkehrsplanung ist Teil der räumlichen Entwicklungsplanung und kann heutzutage kaum noch sektoral erfolgen. Fast überall teilen sich mehrere Verkehrsarten den Straßenraum und haben Ansprüche an Entwicklungsflächen. Die Siedlungsentwicklung beeinflusst grundsätzlich die Verkehrsentwicklung und umgekehrt. Änderungen im Verkehrsangebot (vor allem Zeit und Kosten, aber auch zum Beispiel der Verkehrssicherheit) führen daher zu einer Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl. Von zentraler Bedeutung ist die Anpassung der Verkehrsnetze an die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, in dem eine gleichberechtigte Orientierung an den Bedürfnissen wie am Fehlverhalten von Zufußgehenden, Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr erfolgt.

# PROZESS

Der Erarbeitungsprozess des integrierten, regionalen Verkehrskonzeptes für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen wurde durch einen breit angelegten Abstimmungsprozess begleitet. Arbeitsschritte waren die Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse und Prognose als Grundlage für die Leitbildentwicklung zur Formulierung nachhaltiger Mobilitätsziele für die Region Rheinhessen. Darauf aufbauend wurde das integrierte Maßnahmenkonzept entwickelt und ein Umsetzungsfahrplan mit Prioritätenreihung erarbeitet.

**Abbildung 2: Prozessablauf**



Quelle: eigene Darstellung

Die Erarbeitung des integrierten regionalen Verkehrskonzeptes erfolgt bisher in intensiver Abstimmung mit den Landkreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen, den Städten Mainz und Worms sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz und der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe. Mit der Lenkungsgruppe fanden Abstimmungstermine statt am

- 03.02.2020
- 29.06.2020
- 12.04.2021
- 30.03.2020
- 07.09.2020
- 01.10.2021
- 18.05.2020
- 07.12.2020
- 07.03.2022.

Aufgrund der Corona-Pandemie erfolgten vermehrt Telefon- und Videokonferenzen, um im Bearbeitungsprozess fortzuschreiten.

Mit dem Fachbeirat für Mobilität, besetzt durch Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Städte Mainz und Worms, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau; Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität, Hochschule RheinMain, ADFC (Kreis & Landesverband) , ADAC, Mainzer Verkehrsgesellschaft, Landesbetrieb Mobilität, Energieagentur Rheinland-Pfalz, Zweckverband SPNV Süd, RNN, Verein Förderung ÖPNV Mainz-Bingen, VCD, PRO Bahn, ACE, Book'n Drive fand prozessbegleitend eine intensive Abstimmung statt.

Am 06/2021 erfolgt eine Zwischenberichterstattung in der Regionalversammlung der Planungsgemeinschaft statt. Die Öffentlichkeit konnte sich fortlaufend über eine Projekthomepage informieren und in den Prozess einbringen. Am 13.07.21 und 23.11.2021 fanden öffentlichen Dialogforen zur intensiven Diskussion von Zwischenergebnissen statt.

# ANALYSE

## Die Region Rheinhessen

- Rheinhessen wächst, auch 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 Siedlungsbereichen neben eher ländlich geprägten Siedlungsstrukturen
- Historisch gewachsene Ortskerne mit kompakter Bebauung gerade in Kleinstädten und Dörfern
- Aus der Region starke Ausrichtung der Pendlerverflechtungen in Richtung Frankfurt am Main, Wiesbaden sowie Mannheim
- Im Untersuchungsraum deutliche Ausrichtung der Pendlerströme auf Oberzentrum Mainz, weitere Gemeinden mit positiven Pendlersalden sind Alzey, Bingen am Rhein, Budenheim, Ingelheim am Rhein, Worms
- Die übrigen Verbandsgemeinden sind vorwiegend Quellorte der Pendlerströme

## Zentrale Erkenntnisse ÖPNV

- dichtes SPNV-Angebot im Zulauf auf Mainz/Wiesbaden/ Rhein-Main und Worms/ Mannheim
- Bedeutung der SPNV-Verbindungen zwischen Mainz/Alzey/Kirchheimbolanden sowie Bingen/ Alzey/Worms zur Erschließung des Raums
- das ÖPNV-Netz ist auf die regionalen Zentren ausgerichtet
- überwiegend gute Erschließungswirkung des ÖPNV in dichter besiedelten Bereichen; mit Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes auch verbesserte Verknüpfungsmöglichkeiten für Flächenererschließung
- im Untersuchungsraum bestehen vereinzelt Geschwindigkeitsnachteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (vorwiegend in VG Alzey-Land)
- auch an den Wochenenden Grundangebot ÖPNV/SPNV zu den Zentren vorhanden, jedoch mit teils deutlich verlängerten Fahrtzeiten



## Zentrale Erkenntnisse Radverkehr

- hohe Qualität des radtouristischen Services (z.B. Wegweisung, Übersichtstafeln) – Ausnahme touristisches Bike-Sharing / Pedelec-Sharing
- gute Erreichbarkeit von Siedlungsstrukturen und Straßennetz in Distanzen von 5 km (zwischen den SPNV-Zugangsstellen ausbaufähig)
- alltagstaugliches Radnetz an klassifizierten Straßen sehr lückenhaft
- schwierige Ortsdurchfahrten im Nahbereich
- mit „Mainz-Bingen“ erste schnelle Pendlerroute in Vorbereitung; weitere Potenzialstrecken im Nahetal, Oppenheim-Mainz, Worms-Ludwigshafen
- Ausbaupotenzial Einbindung der Fähren in das regionale Alltags-Radwegenetz
- kein durchgängiges Bike+Ride(Einzelprojekte mit hohem Standard)



**Abbildung 3:**  
**Fahrradparkhaus Ingelheim**

Quelle: eigene Darstellung



### Zentrale Erkenntnisse MIV

- dichtes Straßennetz mit hoher Erreichbarkeit in den dichter besiedelten Bereichen, v.a. im Zulauf auf die Zentren
- Kfz- (und Lkw-)Verkehre sind einer der Hauptverursacher von Luft- und Lärmemissionen
- Auslastungsgrad der Straßen hat mancherorts kritische Werte erreicht
- Problematik der Ausweichverkehre bei Stausituationen auf den Autobahnen; „Durchfahrts-Städte“ können die Verkehrsmengen nur in geringem Maße selbst beeinflussen
- Auswirkungen der Kfz-Verkehre auf die weiteren Verkehrsträger/Flächendruck: Verspätungen im ÖPNV, Platzverhältnisse im Straßenraum mit Behinderungen für den Radverkehr, Gefährdungen für den Fußgängerverkehr



### Zentrale Erkenntnisse Vernetzte Mobilität

- Bahnhofs- + Umfeldausstattung im Untersuchungsgebiet sehr unterschiedlich
- Mainz und Worms weisen eine Bandbreite an ergänzenden Mobilitätsangeboten auf; in ländlichen Bereichen ist das eigene Auto dominierendes Verkehrsmittel, alternative öffentliche Mobilitätsangebote sind eher rar gesät
- stationsbasiertes Carsharing in Mainz, Gau-Algesheim, Ingelheim, Sprendlingen-Gesingen und Worms
- Bikesharing-Angebote in Alzey, Budenheim, Eppelsheim, Gimsheim, Gundersheim, Ingelheim, Osthofen, Mainz, Monsheim, Worms und Wörrstadt
- Ladesäulen Kfz und Rad (Lademöglichkeiten für E-Fahrräder überwiegend durch Betriebe, Freizeiteinrichtungen und Dienstleister)



### Zentrale Erkenntnisse Wirtschaftsverkehr

- Auslastungsgrad der Straßen hat mancherorts kritische Werte erreicht, v.a. im Zulauf auf Mainz und Worms, was nicht zuletzt die Standortsicherung der lokalen Wirtschaft betrifft (Konflikte Binnen- und Transitverkehre)
- bestehende Nutzungskonflikte zwischen Rad -/ Kfz-Verkehr und fahrenden/parkenden LKWs
- Häfen von Mainz und Worms sowie (nicht integriert liegende) Gewerbestandorte sind wichtige Quell-/Zielorte
- kompakte Siedlungsstruktur: enge Straßengrundrisse mit geringen Aufnahmekapazitäten und Anfälligkeiten für verkehrliche Belastungen, weisen zugleich aber geringe Wegelängen und hohe Bündelungspotenziale für alternative Organisations- und Zustellmodelle auf
- erste Ansätze für die verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Rheinhessen (u.a. Citylogistik Mainz) mit Pilotcharakter



**Abbildung 4:  
E-Ladestation Nierstein**

Quelle: eigene Darstellung

# STRATEGIE „VERNETZTES RHEINHESSEN“

Von Beginn an hat der Prozess zur Erstellung des integrierten, regionalen Verkehrskonzeptes Rheinhessen immer wieder die Notwendigkeit der Vernetzung von Teilregionen (auch über Rheinhessen hinaus) und die konsequente Förderung der umweltgerechten Verkehrsmittel hervorgebracht. Dies spiegelt das Leitbild wider, aber auch in den verschiedenen Beteiligungsformaten wurden die bestehenden Defizite im multimodalen Verkehrsangebot und die Notwendigkeit der Angebotsausbaus betont.

Mit der Gesamtstrategie „Vernetztes Rheinhessen“ wird aufbauend auf dem Leitbild eine modular aufgebaute, konsequente Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorgesehen. Abgebildet wird die gesamte Wegekette eines inter- wie multimodalen Mobilitätsverhaltens. Ziel ist die Vermeidung und Verlagerung von Pkw-Fahrten durch einen erleichterten Zugang zur multimodalen Mobilität.

Durch die Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote, auch in den ländlichen Bereichen der Region, und der Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel kann die Etablierung autoarmer Mobilitätsmuster gefördert und der Pkw-Besitz gesenkt werden. Die gut organisierte, nahtlose Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel erleichtert ein multimodales Alltagsverhalten und mehr Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr. Die Akzeptanz von (neuen) Mobilitätsangeboten steigt deutlich, wenn sich die Nutzerinnen und Nutzer gut informiert fühlen und die Zugänglichkeit niedrigschwellig möglich ist.

Durch die verschiedenen Akteurskonstellationen und Zuständigkeiten der regionalen und verkehrsmittelübergreifenden Strategie besteht eine gebündelte regionale und kommunale Verantwortung. Zugleich eine Herausforderung entsteht die Möglichkeit neue Formen der Zusammenarbeit zu erproben und die Region Rheinhessen nicht nur als Modellregion für die Erprobung von Mobilitätsangeboten zu platzieren, sondern auch als Modellregion zur Erprobung neuer Akteurskonstellation für einen regionsweiten Umbau der Verkehrslandschaft zu einem vernetzten Gesamtsystem umweltgerechter Mobilität.

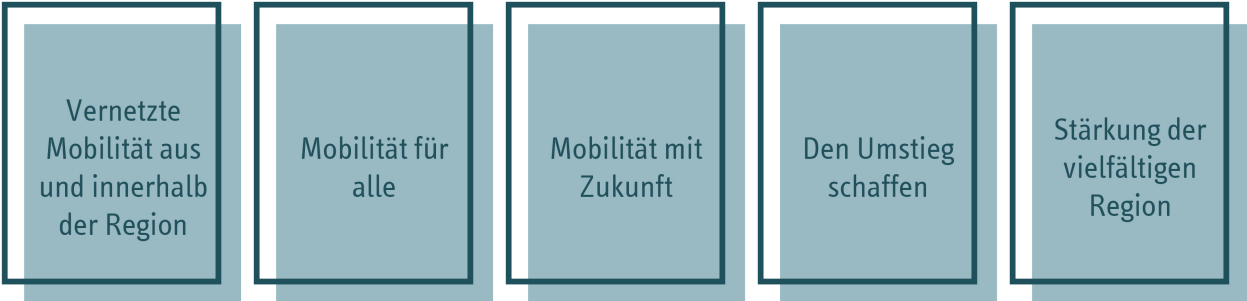
Mit Ausrichtung auf die gebündelte Umsetzung erfolgt die Darstellung in Modulen. In die Strategie eingebunden sind die im Rahmen des Bearbeitungsprozesses entwickelten Maßnahmen, die in Steckbriefen gesondert in Kapitel 7 dargestellt sind.

Zur besseren Übersichtlichkeit zeigt die nachfolgende Abbildung das Ineinandergreifen der unterschiedlichen Ebenen und Handlungsstrategien.

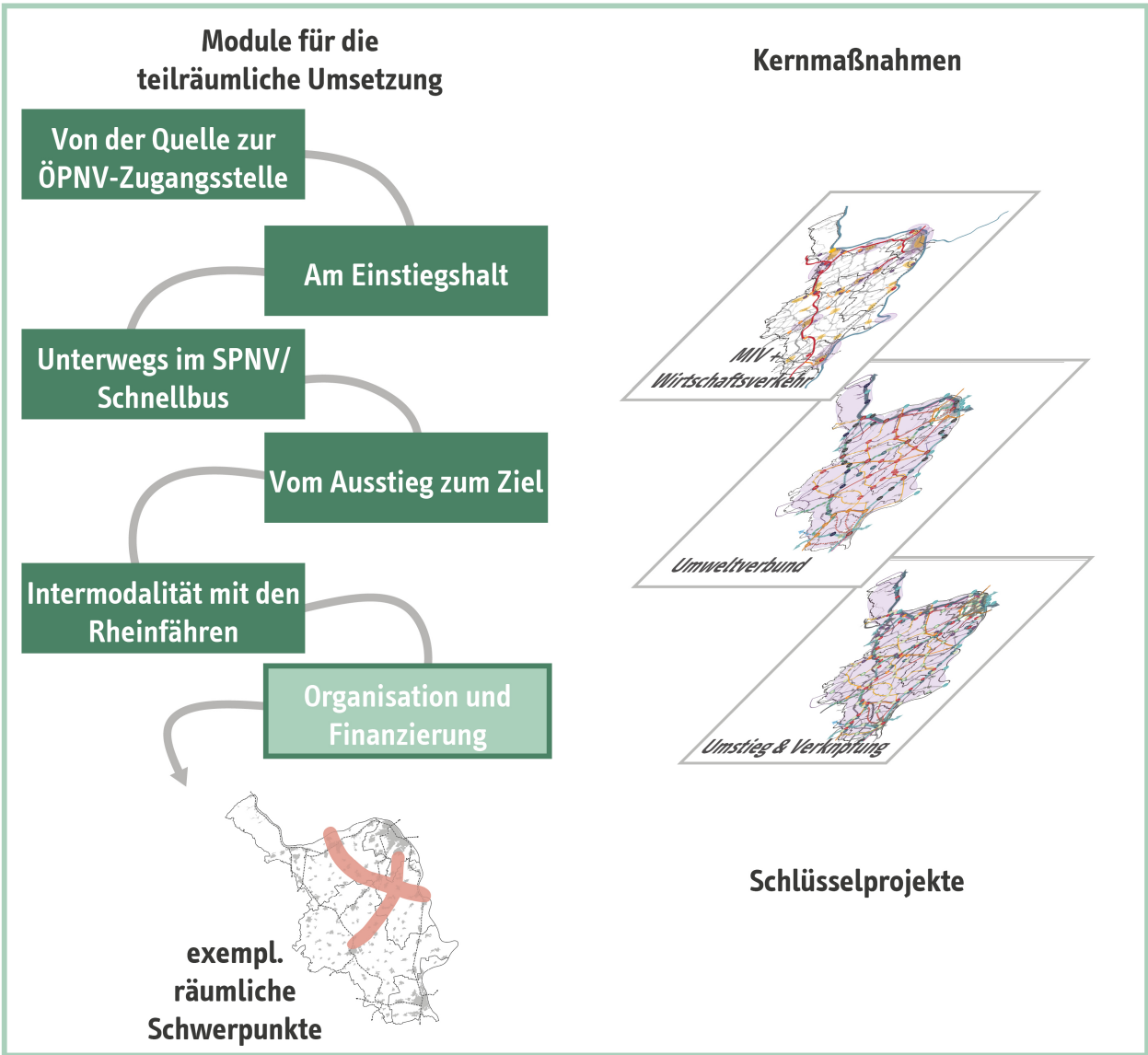
Die Region Rheinhessen weist in ihren teilräumlichen Strukturen unterschiedliche Voraussetzung und Anforderungen an Mobilität auf. Hierzu wurden in Analysebericht sogenannte Mobilitätsraumtypen hergeleitet. Diese berücksichtigen die bestehenden Mobilitätsangebote, die Nutzungsqualität der verschiedenen Verkehrsangebote, z. B. auch der Verkehrsbelastung, der mit dem ÖPNV erforderlichen Anzahl der Umstiege sowie der Netz- und Infrastrukturqualität im Radverkehr sowie die durch die alltägliche Mobilität induzierten Lärmbelastungen und Emissionen.

Die Voraussetzung für ein multimodales Mobilitätsverhalten sind in Rheinhessen unterschiedlich. Während in den ländlichen Bereichen eine Mobilität ohne das eigene Auto kaum tagesdurchgängig möglich ist, besteht in den urbanen Bereichen eine hohe Wahlfreiheit in den Mobilitätsoptionen. Die nachfolgende Abbildung zeigt diese Situation auf. Zudem wird aber ebenso deutlich, dass auch in den ländlichen Bereichen durchaus der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln als alltäglicher Modus vorkommt. Grundlage bildet dafür aber vorrangig eine automobile Mobilität.

Abbildung 5: Prozessablauf



**Gesamtstrategie „vernetztes Rheinhessen“**



Quelle: eigene Darstellung

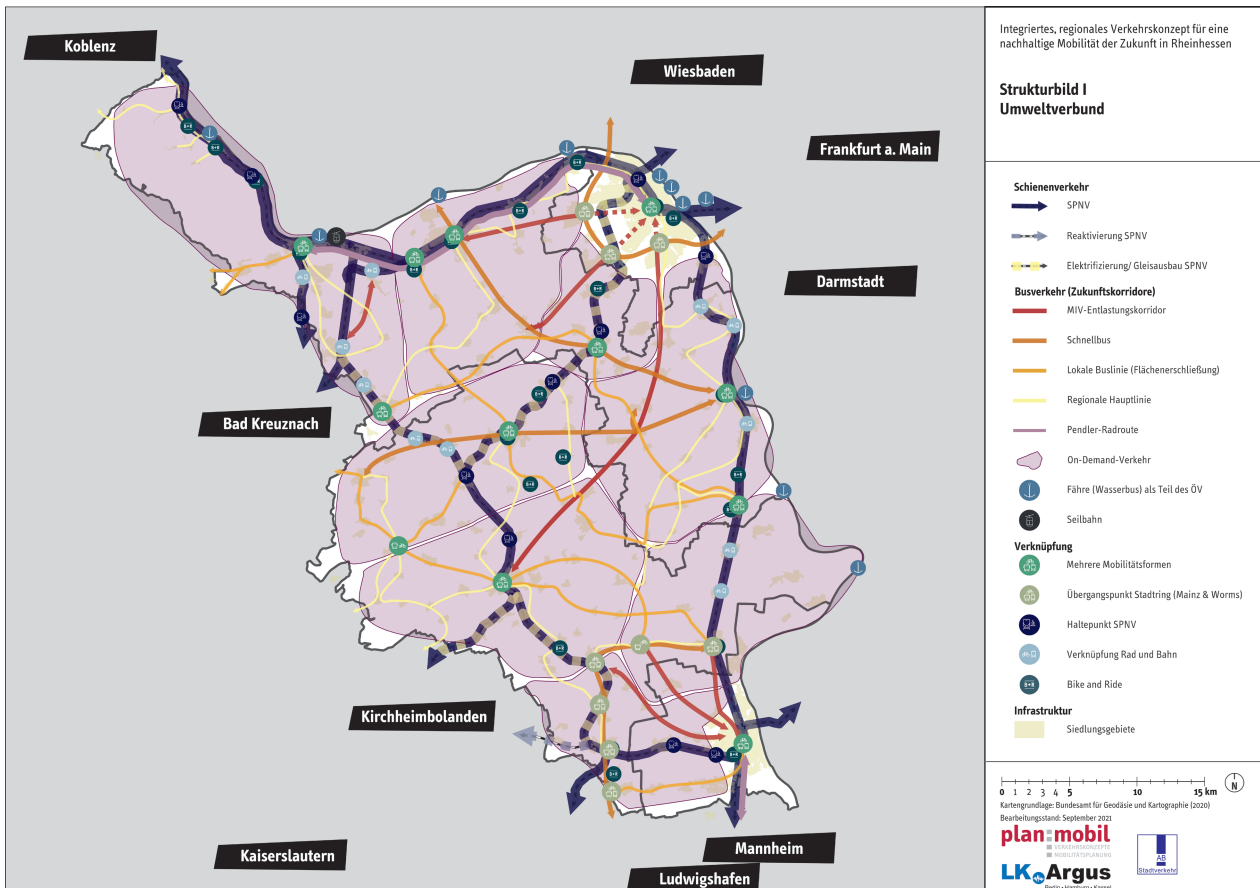
# STRUKTURBILD UMWELTVERBUND IN DER REGION

Die Handlungsstrategien beinhalten die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems auf Straße und Schiene mit seinen räumlichen und funktionalen Vernetzungen. Ein attraktiver, moderner und ausreichend leistungsfähiger ÖPNV nimmt eine Schlüsselfunktion für die Verlagerung von Kfz-Verkehren und eine klimafreundliche Mobilität ein. Insbesondere auf starken Korridoren können noch deutlich Potenziale durch eine hochwertige Angebotsgestaltung erschlossen werden. Entlang leistungsfähiger Schienenachsen in der Region sollen unterschiedlich ausgestaltete Zubringersysteme aus Rad-, Schnellbus- und Shuttlebussystemen eine attraktive Anbindung an das regionale Schienennetz sicherstellen. Zur besseren Anbindung des eher ländlich geprägten Raums und zur Stärkung der Tangentialverbindungen abseits der SPNV-Trassen ergänzen ein Netz von Schnellbuslinien oder höherwertigen Beförderungssystemen das öffentliche Beförderungsangebot.

Perspektivisch entlasten darüber hinaus zwei ÖPNV-Ringe um Mainz und ein ÖPNV-Ring um Worms dauerhaft die beiden regionalen Zentren und binden die Region u.a. mit neuen leistungsfähigen Umstiegen in den Regional- und Fernverkehr ein.

Auch in der Fläche bzw. den Zwischenräumen bestehen weitere ÖPNV-Potenziale. Es sollen neue Zubringersysteme und flexible Angebote zu den leistungsstarken ÖPNV-Korridoren werden, die an die lokalen Rahmenbedingungen angepasst sind. Die Zubringersysteme sollen durch Anpassung der Taktfrequenzen in das regionale ÖPNV-System integriert und damit ein wichtiger Teil der intermodalen Ketten werden.

Abbildung 6: Strukturbild I: Umweltverbund

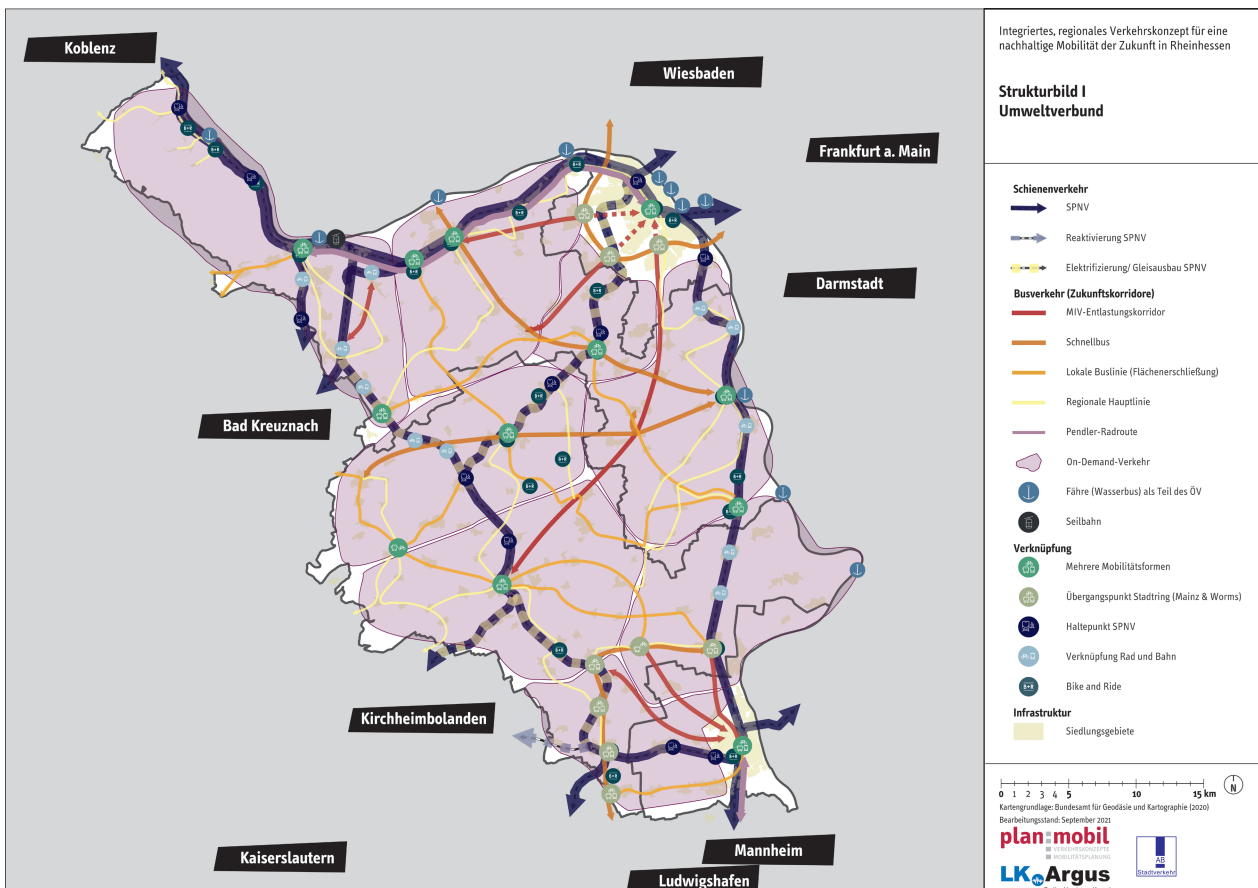


Quelle: eigene Darstellung

# STRUKTURBILD UMSTIEG UND VERKNÜPFUNG

Nur durch eine ausgeprägte Mobilität der Nähe und durch eine Vernetzung von Angeboten des Umweltverbundes wird ein System geschaffen, das Verkehre vermeidet, verlagert und den Umstieg fördert. Um der existierenden Heterogenität der Region gerecht zu werden, sollen neue Tangentialverbindungen und multimodale Querungen über den Rhein eine verbesserte Anbindung der Region an die Nachbarlandkreise, die Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar sowie zur Entlastung der Region durch Transitverkehre schaffen. Kernaufgaben sind nicht zuletzt der Ausbau des Umweltverbundes bis in die städtischen Siedlungskerne und die eher ländlich gelegenen Räume sowie die bessere Verknüpfung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern durch leistungsfähige Umstiegspunkte. Die Vernetzung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern und Angeboten schafft neue Mobilitätsoptionen. Durch den Ausbau eines Netzes von Mobilstationen soll zudem die Attraktivität des Umweltverbunds insgesamt gesteigert und der Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern auch in den ländlich geprägten Räumen erleichtert werden.

Abbildung 7: Strukturbild II: Umstieg und Verknüpfung



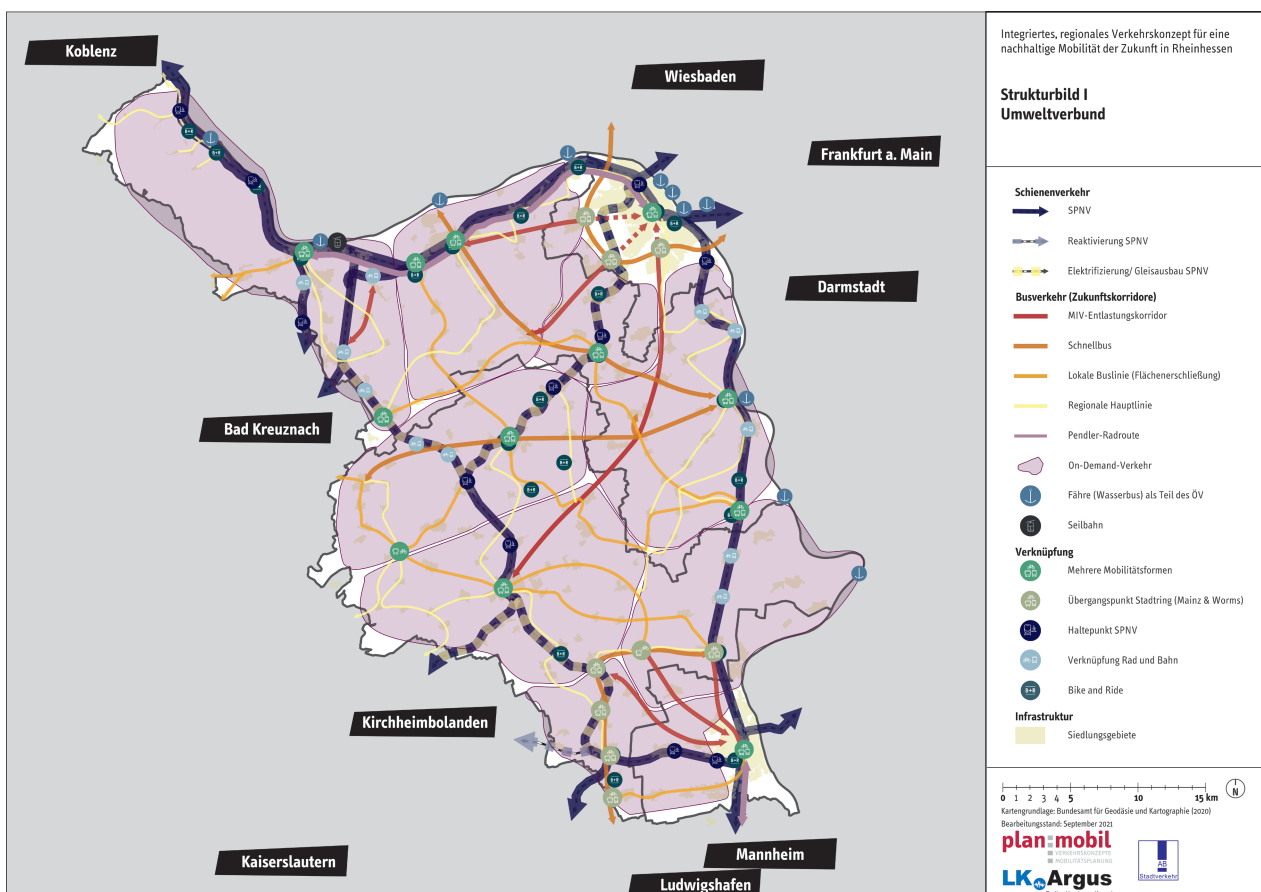
Quelle: eigene Darstellung

# STRUKTURBILD MIV UND WIRTSCHAFT

Mit Handlungsstrategien im Bereich des motorisierten und Wirtschaftsverkehrs werden reibungslos funktionierende Verbindungen für die Wirtschaftsregion und gerade im Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsträger formuliert. Berücksichtigt sind alle Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit vordringlichem Bedarf und darüber hinaus Ergänzungen, Maßnahmen und Weiterentwicklungen im Rahmen einer integrierten räumlichen Gesamtbetrachtung, deren Realisierung zum Teil auch erst nach 2040 erfolgen wird. Angestrebt wird neben der Sanierung der Umbau und Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur zur Unterstützung einer integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung unter Priorisierung des Umweltverbundes.

Eine Stärke der Region ist die diversifizierte Wirtschaftsstruktur, die sich aus einem differenzierten Dienstleistungssektor und landwirtschaftlichen Nutzungen zusammensetzt. Die Wirtschaftsstandorte bilden einen wichtigen wirtschaftlichen Stützpfiler der Region. Um auch in Zukunft die Region im Wettbewerb nach außen hin zu positionieren, sollen diese Standorte langfristig gesichert und in ihrer dynamischen Entwicklung, stetigen Transformation und Modernisierung für neue industrielle Nutzungen unterstützt werden. Zugleich ist das Ziel die Wirtschafts- und Güterverkehre räumlich und zeitlich stärker zu steuern, vor allem auch zur Entlastung der Wohnquartiere und der Innenstadt. Dabei soll die optimale Güterversorgung der Stadt sichergestellt bleiben. Neue Formen der Logistik und neue Antriebstechniken werden auch im Wirtschafts- und Lieferverkehr durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement gefördert und etablieren sich.

Abbildung 8: Strukturbild III: MIV und Wirtschaft



Quelle: eigene Darstellung

# MAßNAHMEN

Themenfeld	Schlüsselprojekte
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	ÖPNV der Zukunft in Rheinhessen
	Rheinhessen-Takt
	Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten
<b>Radverkehr und Nahmobilität</b>	Radverkehrsverbindungen im Alltagsnetz
	Radschnellverbindungen/ Pendler-Radrouten
	Radparken in der Stellplatzsatzung
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	Programmatischer Vorschlag für ein Geschwindigkeitskonzept Rheinhessen
<b>Vernetzte Mobilität</b>	Umstiegsorte: Räumliche Bündelung vernetzter Mobilität
	Schnittstellen schaffen – Regionalstrategischer Ansatz P+R und B+R
	Rheinhessen Bikesharing: Regionaler Ansatz
<b>Wirtschaftsverkehr</b>	Innovative Logistik in Stadt und Land
<b>Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit</b>	Regionsweites Mobilitätsmanagement
<b>Querschnittsmaßnahmen</b>	Integrierte Stadt- /Siedlungsentwicklung berücksichtigt Mobilität
	Alternative Antriebe auf Straße und Schiene

### **Kernmaßnahmen Öffentlicher Verkehr**

- Rheinhessen-Tarif
- Fähren als Teil des ÖPNV-Systems
- Wiedererkennungswertiger ÖPNV (Fahrgastinformation und Branding)
- Saisonale Angebote: RadBusse / Shuttleverkehre
- Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland

### **Kernmaßnahmen Radverkehr und Nahmobilität**

- Übersichtliches Netz, radtouristische und lokale Freizeitroutes
- Netzverdichtung im Bestand
- Nahmobilität als Zubringer zum ÖV
- Serviceangebote Fahrrad

### **Kernmaßnahmen Motorisierter Individualverkehr**

- Umweltsensitive und lärmreduzierte Verkehrsflusssteuerung und -gestaltung
- Priorisierung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes
- Bauliche Optimierungen/ Lückenschlüsse an ausgewählten Orten
- Regionales Parkraummanagement

### **Kernmaßnahmen Vernetzte Mobilität**

- Geteiltes Fahrzeug: Rheinhessenweites Carsharing
- Mobilitätsplattform Rheinhessen (digital und tariflich integriert)

### **Kernmaßnahmen Wirtschaftsverkehr**

- Umweltsensitive Werk- /Lieferflottensteuerung
- Intensivierung des Schienengüterverkehrs, langfristig Elektrifizierung von Güterverkehren

### **Kernmaßnahmen Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit**

- Aktionstage/ Mobilitätskampagnen
- Runder Tisch Mobilität
- Verwaltung als Vorbild
- Corporate Design „Mobilität in Rheinhessen“ (noch zu klären)

### **Kernmaßnahmen Querschnittsmaßnahmen**

- Ausbaustrategie Laden und Tanken (Schnellladen und POI-Laden)
- Barrierefreies Rheinhessen
- Modellprojekte erproben



## UND NUN?

Mit dem integrierten, regionalen Verkehrskonzept wird der Grundstein für eine integrierte Weiterentwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote in Rheinhessen gelegt. Dabei bietet das Konzept nicht die eine Lösung für alle Verkehrsprobleme, sondern das Zusammenwirken mehrerer mit Priorität bewerteten Maßnahmen (Schlüsselprojekte), die zu einer neuen, flexiblen und zukunftsfähigen Mobilität führen. Mit der Gesamtstrategie Vernetztes Rheinhessen wird dabei ein konsequenter Handlungsansatz ausformuliert, der Synergien der Umsetzung unterstützt.

Die Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe fungiert für die weitere Umsetzung als Schnittstelle und Moderator zwischen den Ämtern der Kreisverwaltungen, den Kommunen, weiteren Akteuren in der Region wie den benachbarten Gebietskörperschaften und Regionen und dem Land Rheinland-Pfalz, dem Bund, der Wirtschaft und Verbänden sowie den Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbietern/ -dienstleistern – sowie letztendlich den Bürgerinnen und Bürgern. Auf operativer Ebene bedarf es für die Umsetzung eines gemeinschaftlichen Vorgehens der Akteure in Rheinhessen. Hierfür sollte zudem die Schnittstelle zwischen der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe und dem Regionaltag geschärft werden.

Das integrierte, regionale Verkehrskonzept Rheinhessen wurde von Beginn daran ausgerichtet, handlungsorientiert die Möglichkeiten zur Umsetzung und damit auch Empfehlungen für regionale Planungsstrukturen darzustellen. Im Zuge der Bearbeitung wurde in intensiven Diskussionen in den projektbegleitenden Gremien ein Vorschlag erarbeitet, der sowohl mehr Effektivität als auch Synergien bei der Bearbeitung von Mobilitätsthemen in der Region ermöglicht. Durch eine Bearbeitung auf Ebene der Region Rheinhessen und ausgehend von der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe können insbesondere auch neue Themen oder auch regionale Projekte bearbeitet werden, für die es bisher keine direkten Zuständigkeiten und/ oder keine ausreichenden Ressourcen gab.

Für die künftige Steuerung und Koordinierung der Umsetzung sind folgende Aufgaben akteurs- und zuständigkeitsübergreifend mitzudenken:

- Begleitung der Umsetzung von praxisorientierten Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes in enger Abstimmung mit weiteren Akteuren
- Koordination der gemeinsamen planerischen Arbeitsgrundlagen und -prozesse mit dem Ziel des Vermeidens von Parallelstrukturen
- Initiierung von strategischen Projekten und Konzepten für die integrierte Weiterentwicklung von öffentlichen Mobilitätsangeboten
- Entwicklung von Partizipationsformen und akzeptanzerhöhende Kommunikationsmaßnahmen
- Stärkung und Ausbau der Netzwerkarbeit mit weiteren Akteuren in der Region und Koordinierung von Mobilitätsprojekten in Rheinhessen

Für diese Aufgaben bei der Umsetzung der Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in Rheinhessen bietet das regionale Verkehrskonzept für die Verwaltungen in den Kommunen und den Kreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen, die Politik und die weiteren Planungspartnerinnen und -partner eine fachliche Grundlage mit konkreten Handlungsansätzen. Um eine hohe Wirksamkeit der Maßnahmen zu entfalten ist zugleich eine intensive Abstimmung auf Landesebene zwischen Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg erforderlich, um die überlasteten überregionalen Angebote auszuweiten.

