

Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe
Alexander Krämer, Leitender Planer



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

Verkehrsausschuss der Stadt Mainz

06.07.2022, 16:30 Uhr

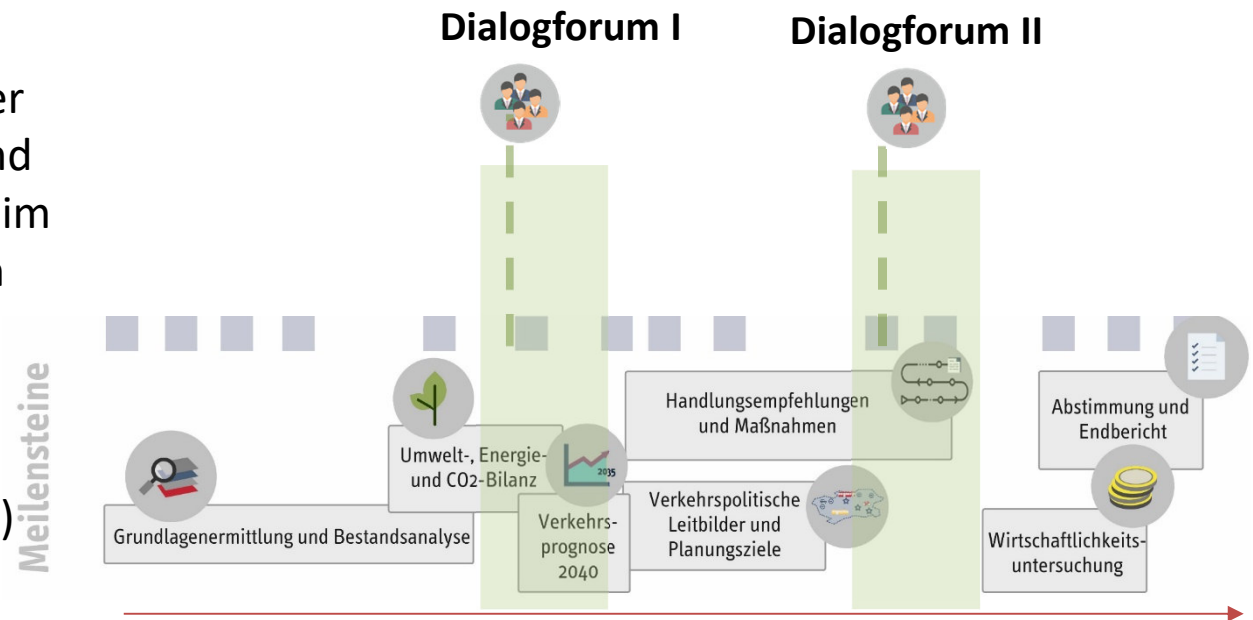
Der Prozess

Ebenen der Zusammenarbeit für Projektdurchführung und Abstimmung

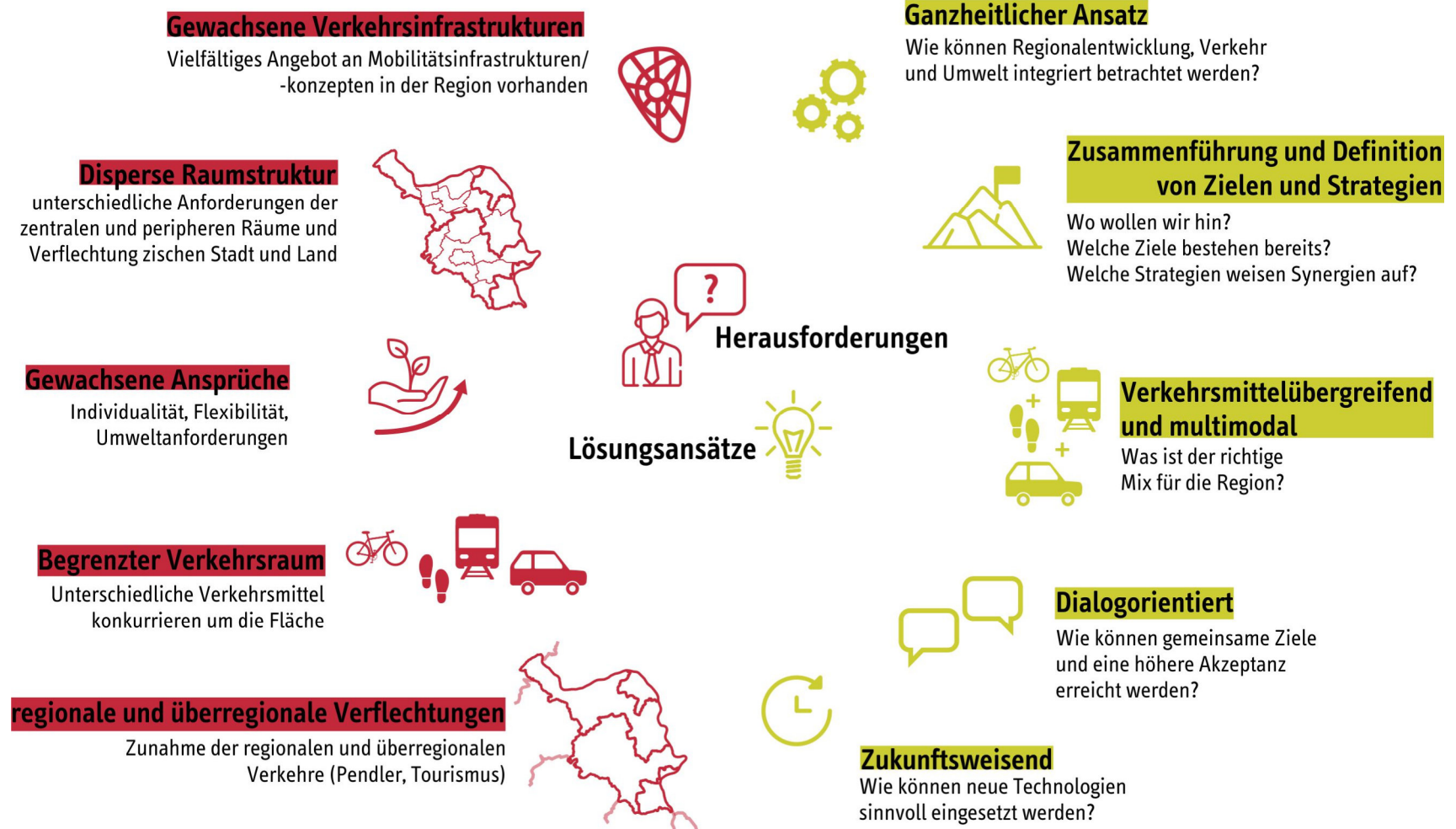
- **Lenkungskreis** (Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Städte Mainz und Worms, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)
- **Fachbeirat für Mobilität**
- Abstimmung mit der **Regionalversammlung** der Planungsgemeinschaft und regelmäßige Information im **Regionaltag Rheinhessen**
- **Öffentliche Beteiligung** (Projekthomepage und Dialogforen am 13.07.21 und 23.11.2021)

Fachbeirat Mobilität

Geschäftsstelle 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



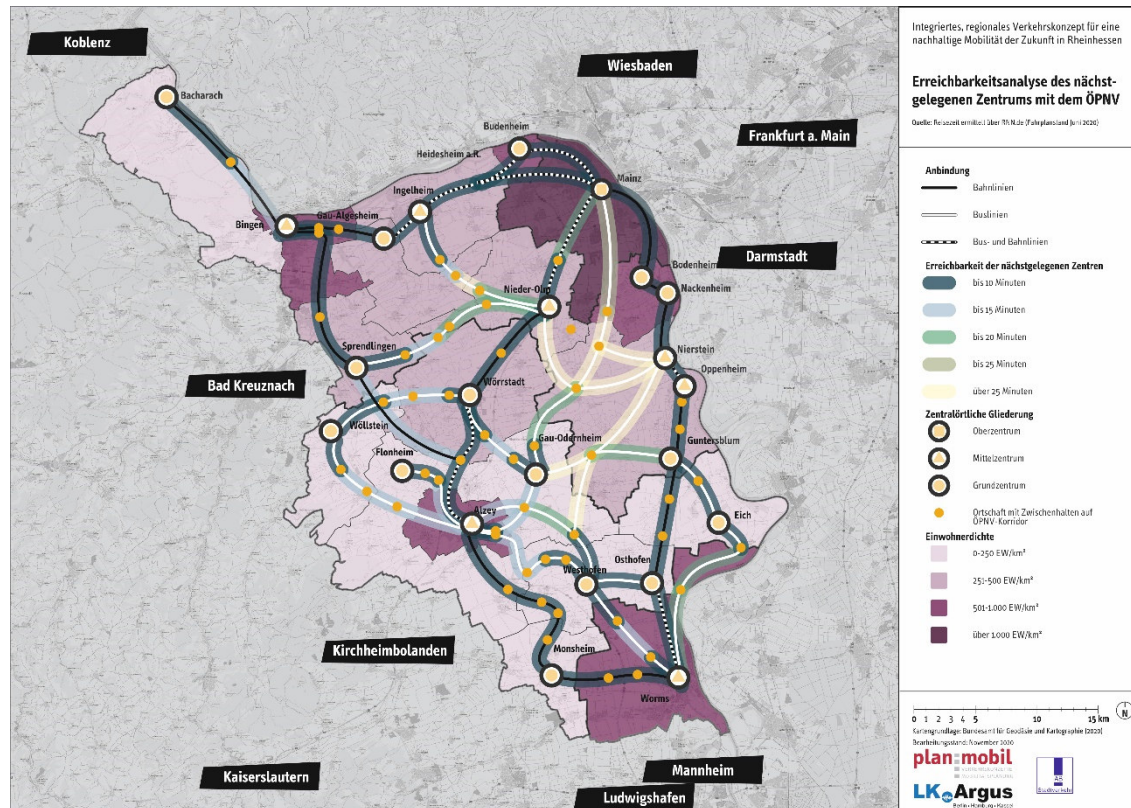
Herausforderungen in der Region Rheinhessen



Integriertes, regionales Verkehrskonzept Rheinhessen

Analyse

Zentrale Erkenntnisse ÖPNV



- dichtes SPNV-Angebot im Zulauf auf Mainz/ Wiesbaden/ Rhein-Main und Worms/ Mannheim
- das ÖPNV-Netz ist auf die regionalen Zentren ausgerichtet
- überwiegend gute Erschließungswirkung des ÖPNV in dichter besiedelten Bereichen
- 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

Integriertes, regionales Verkehrskonzept Rheinhessen



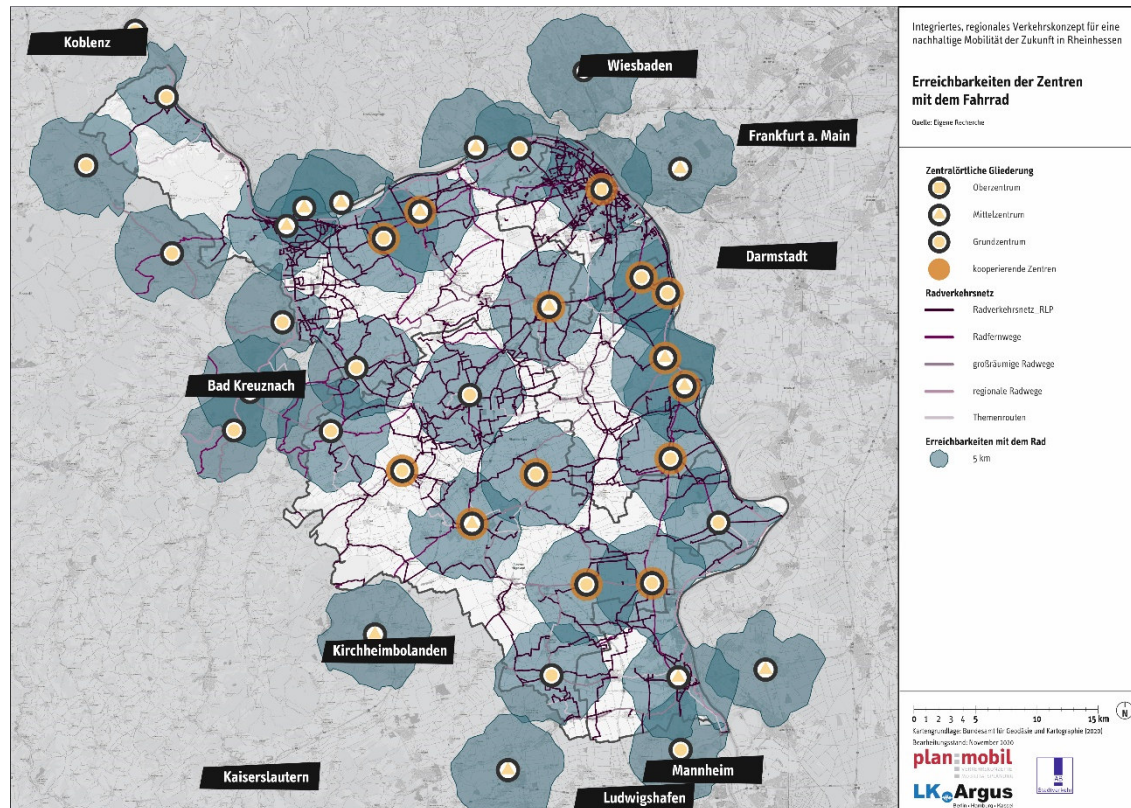
plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Analyse

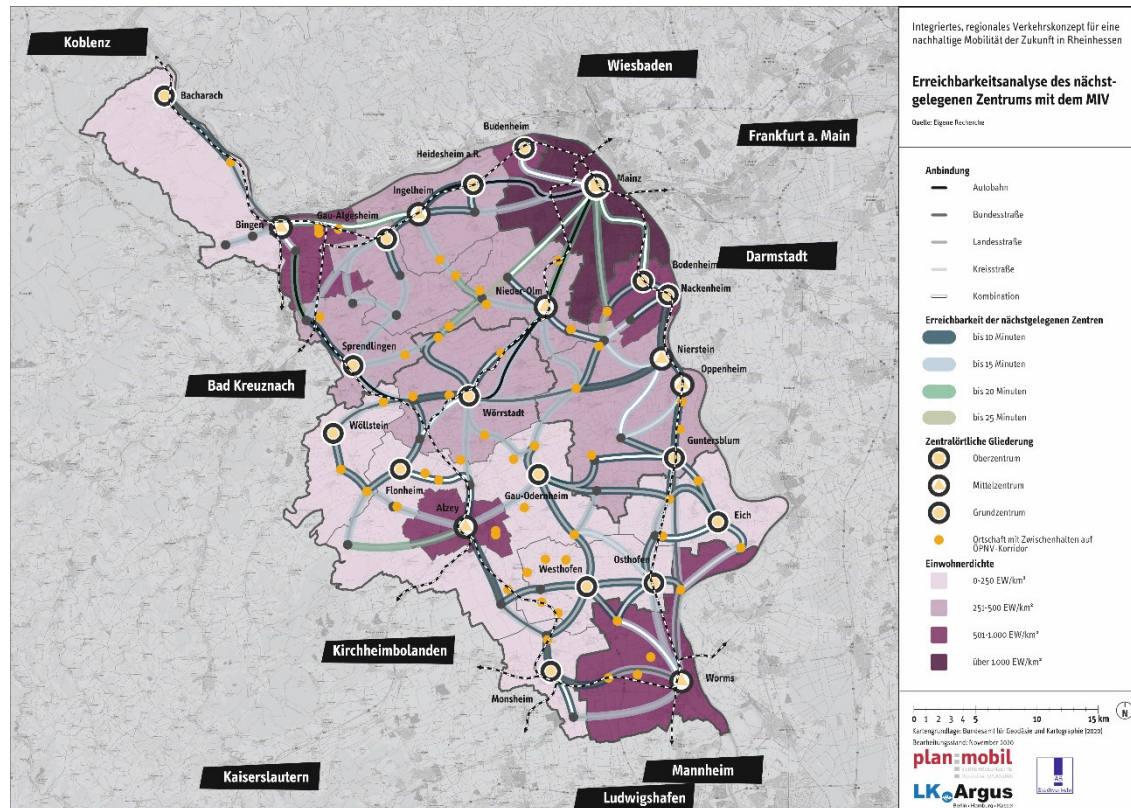
Zentrale Erkenntnisse Radverkehr



- hohe Qualität des radtouristischen Services – Ausnahme: touristisches Bike-Sharing / Pedelec-Sharing
- gute Erreichbarkeit von Siedlungsstrukturen und Straßennetz in Distanzen von 5 km
- alltagstaugliches Radnetz an klassifizierten Straßen sehr lückenhaft
- schwierige Ortsdurchfahrten im Nahbereich
- mit „Mainz-Bingen“ erste schnelle Pendlerroute in Vorbereitung
- kein durchgängiges Bike+Ride

Analyse

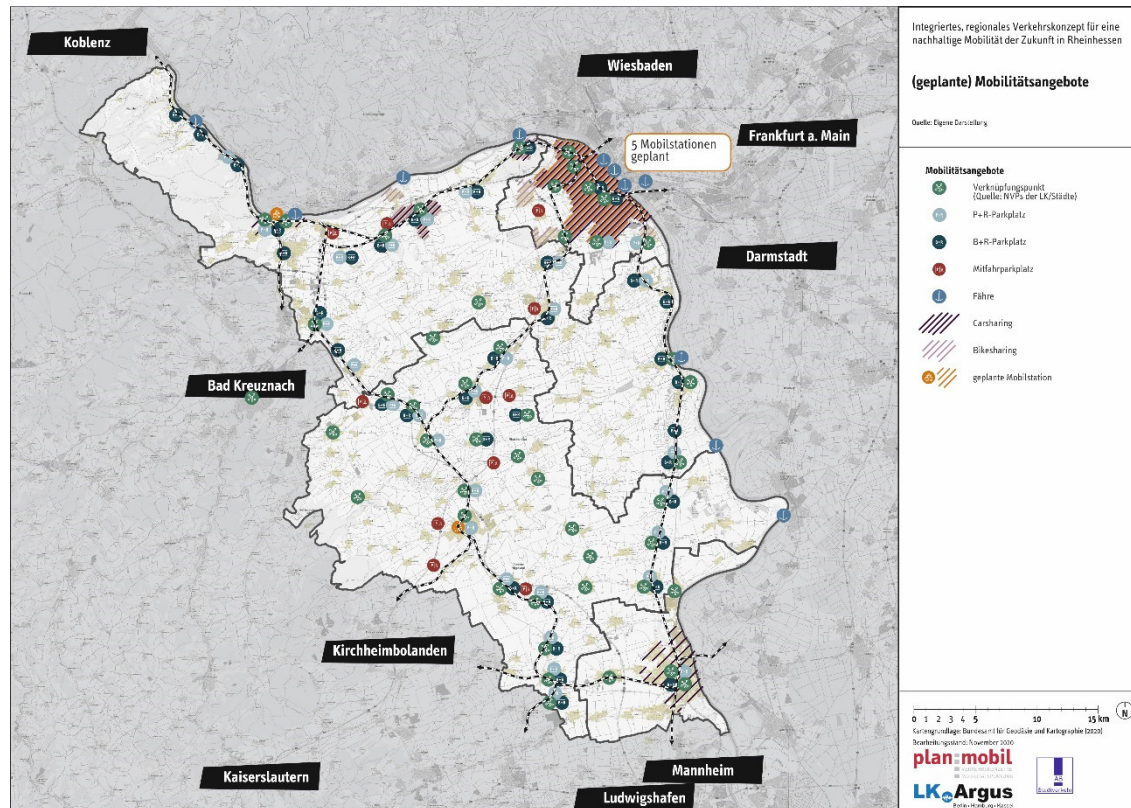
Zentrale Erkenntnisse MIV



- 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
- Auswirkungen der Kfz-Verkehre auf die weiteren Verkehrsträger/ Flächendruck: Verspätungen im ÖPNV, Platzverhältnisse im Straßenraum mit Behinderungen für den Radverkehr, Gefährdungen für den Fußgängerverkehr

Analyse

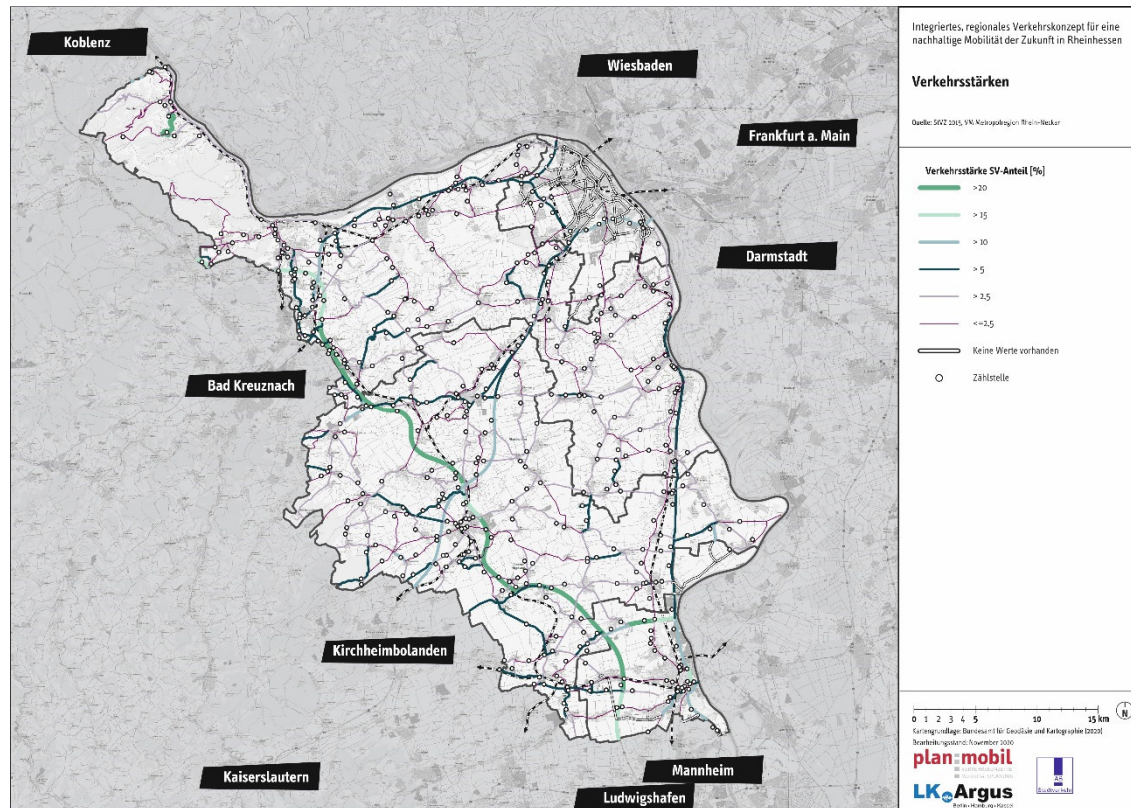
Zentrale Erkenntnisse Vernetzte Mobilität



- 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-Gensingen und Worms
- Bikesharing-Angebote in Alzey, Budenheim, Eppelsheim, Gimbsheim, Gundersheim, Ingelheim, Osthofen, Mainz, Monsheim, Worms und Wörrstadt
- Ladesäulen Kfz und Rad

Analyse

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
- erste Ansätze für die verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Rheinhessen (u.a. Citylogistik Mainz) mit Pilotcharakter

Entwicklungsprognose Verkehrsleistung Zukunftsbilder

Vergleich der täglichen Fahrleistung in den Entwicklungsszenarien

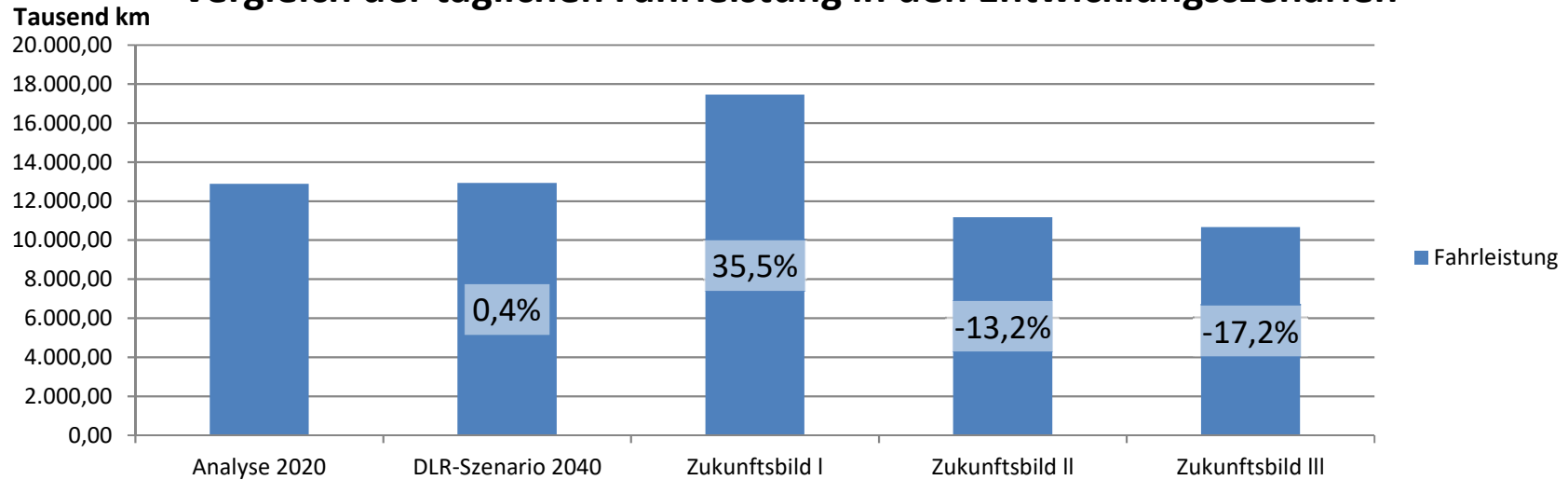


Bild I: Autoorientierte Weiterentwicklung der Mobilität

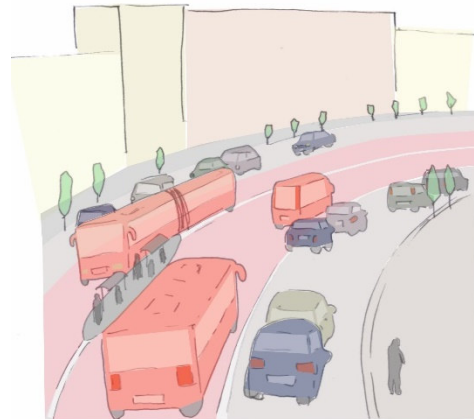


Bild II: Geteilte und vernetzte Pendlermobilität

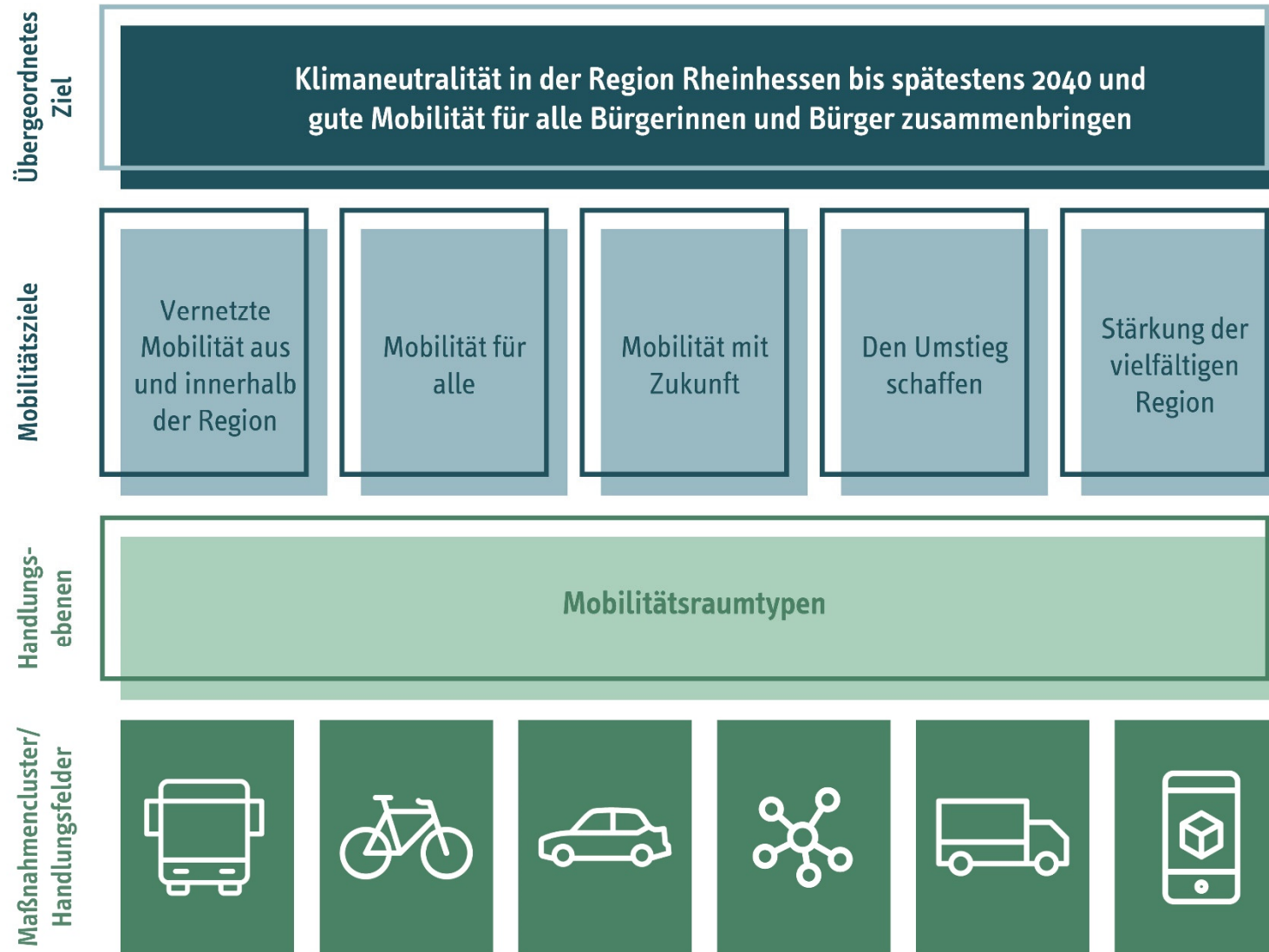


Bild III: Dekarbonisiertes System kurzer Wege

Stimmen Dialogforum – Wünsche für die Zukunft



Mobilitätsleitbild Rheinessen 2040



Integriertes, regionales Verkehrskonzept Rheinessen

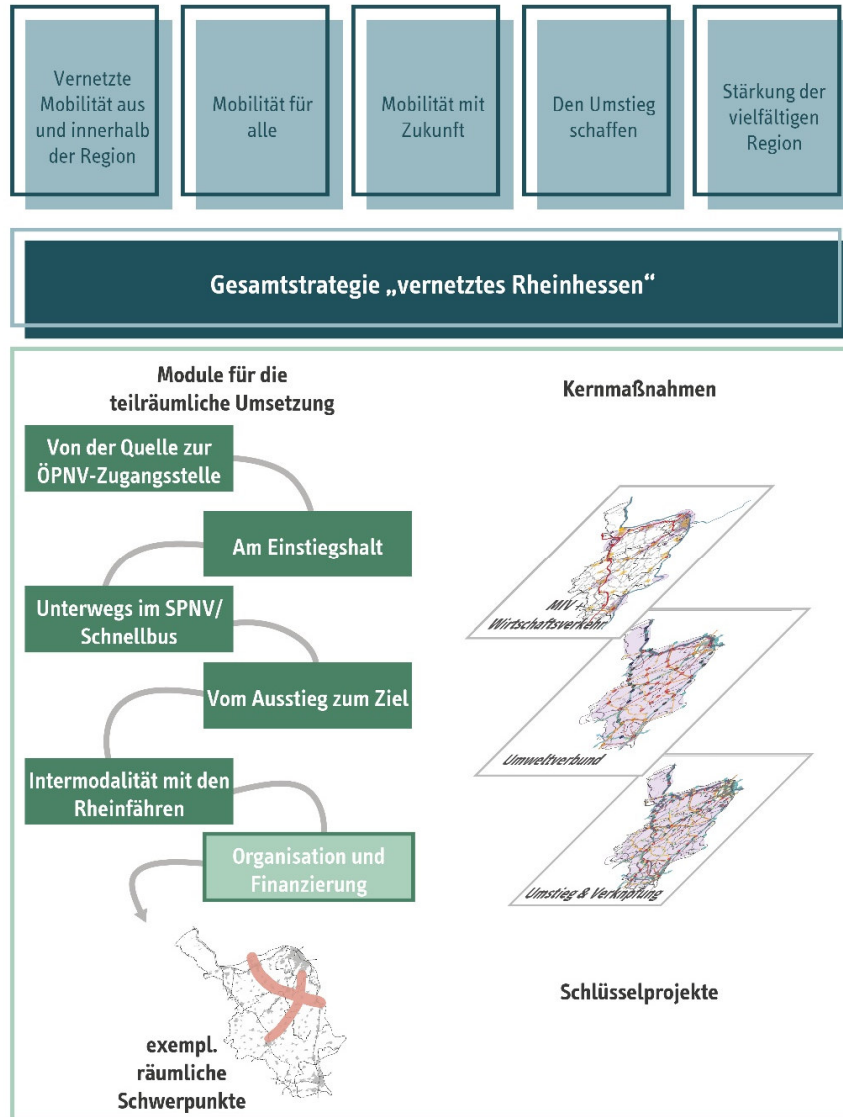


plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Strategie „Vernetztes Rheinhessen“



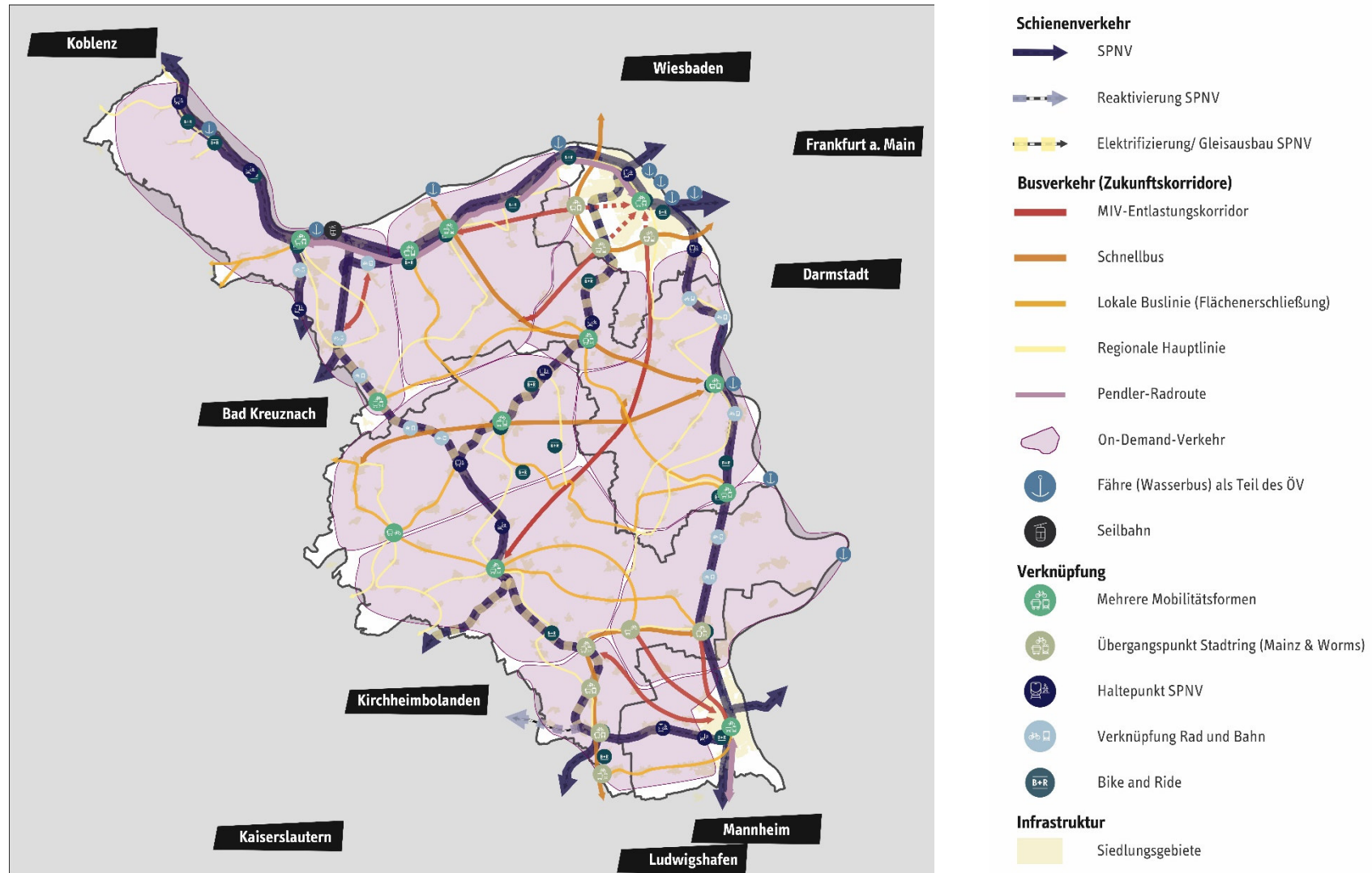
Zusammenführen von Maßnahmen mit gleicher Zielrichtung als regionaler Maßnahmenpool mit 250 Maßnahmen ergänzt um Erkenntnisse des Prozesses und Beispiele guter Praxis aus anderen Regionen



Integriertes, regionales Verkehrskonzept Rheinhessen



Strukturbild Umweltverbund



Integriertes, regionales Verkehrskonzept Rheinhessen

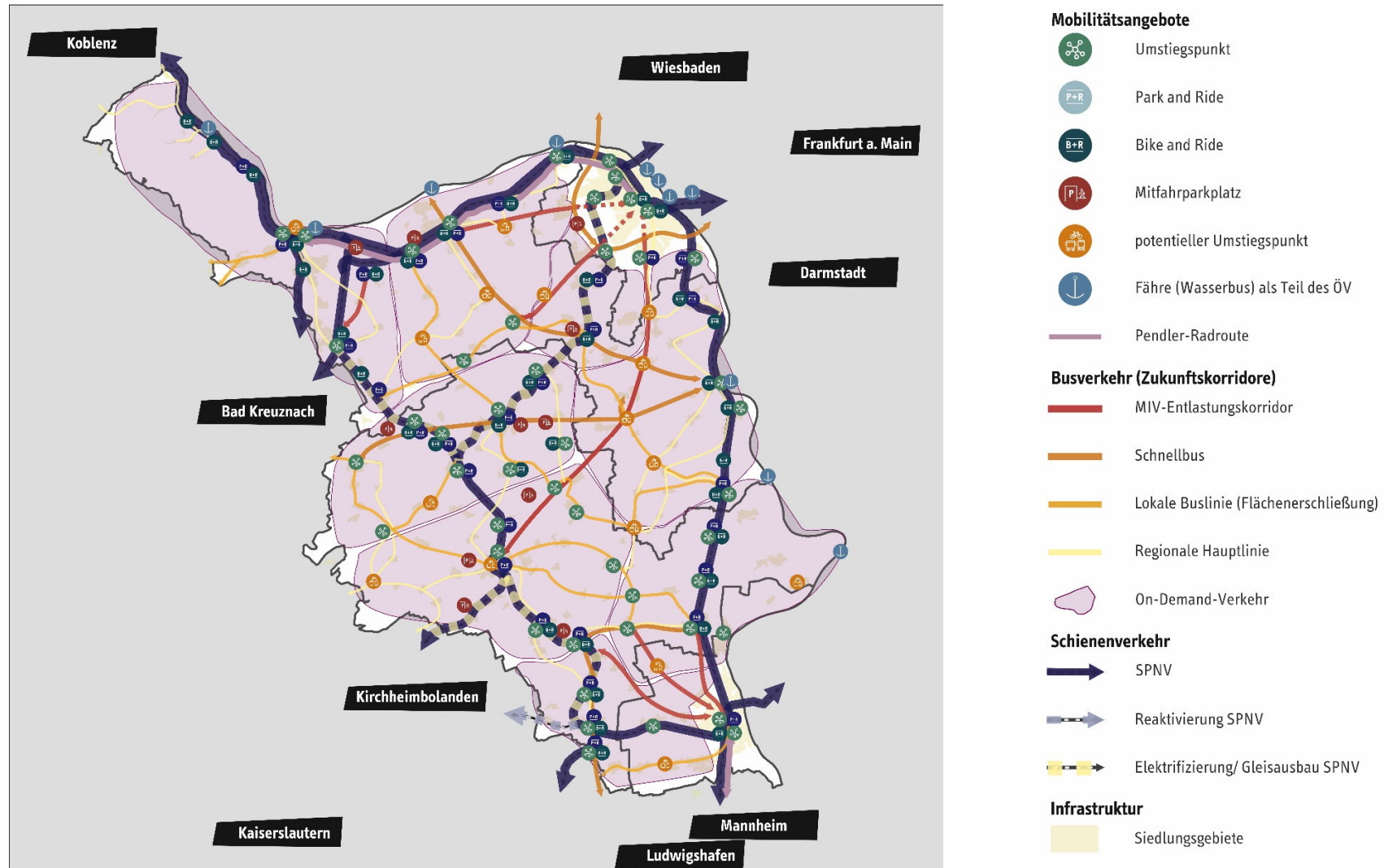


plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Strukturbild Umstieg und Verknüpfung



Integriertes, regionales Verkehrskonzept Rheinhessen

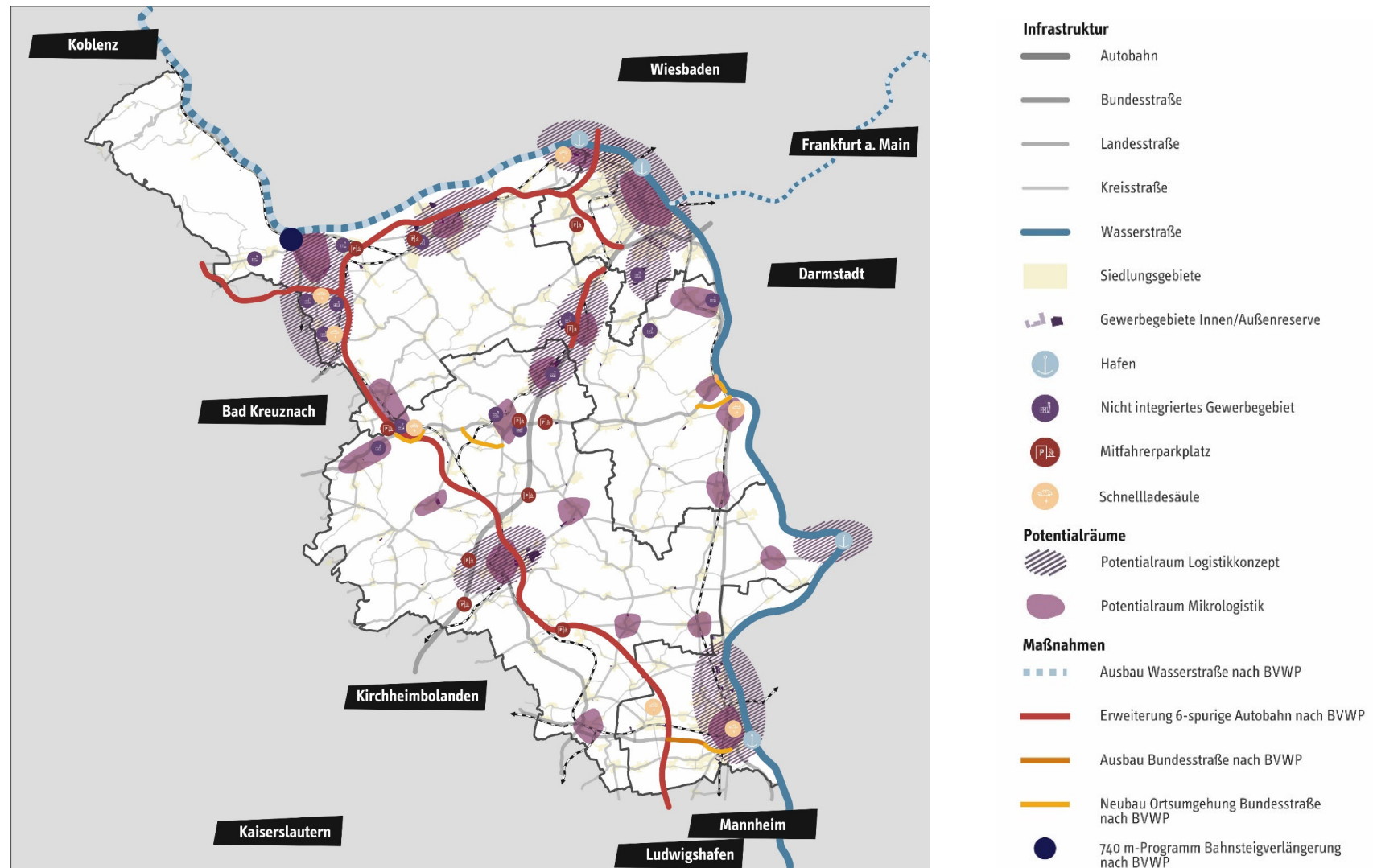


plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Strukturbild MIV und Wirtschaftsverkehr



Integriertes, regionales Verkehrskonzept Rheinhessen



plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG










LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Schlüsselprojekte

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

Kernmaßnahmen

		Kernmaßnahmen
Öffentlicher Verkehr		Rheinhessen-Tarif Fahren als Teil des ÖPNV-Systems Wiedererkennungswertiger ÖPNV (Fahrgastinformation und Branding) Saisonale Angebote: RadBusse / Shuttleverkehre Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland
		Radverkehr und Nahmobilität Übersichtliches Netz, radtouristische und lokale Freizeitrouten Netzverdichtung im Bestand Serviceangebote Fahrrad Nahmobilität als Zubringer zum ÖV
Motorisierter Individualverkehr		Umweltsensitive und lärmreduzierte Verkehrsflusssteuerung und -gestaltung Priorisierung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes Bauliche Optimierungen/ Lückenschlüsse an ausgewählten Orten Regionales Parkraummanagement
		Vernetzte Mobilität Mobilitätsplattform Rheinhessen (digital und tariflich integriert) Geteiltes Fahrzeug: Rheinhessenweites Carsharing
Wirtschaftsverkehr		Umweltsensitive Werk-/Lieferflottensteuerung Intensivierung des Schienengüterverkehrs, langfristig Elektrifizierung von Güterverkehren
		Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit Verwaltung als Vorbild Runder Tisch Mobilität Aktionstage/ Mobilitätskampagnen Corporate Design „Mobilität in Rheinhessen“ (noch zu klären)
Querschnittsmaßnahmen		Barrierefreies Rheinhessen Modellprojekte erproben Ausbaustrategie Laden und Tanken (Schnellladen und POI-Laden)

Integriertes, regionales Verkehrskonzept Rheinhessen



Umsetzungsorientierte Maßnahmensteckbriefe


Darstellung der Kernaspekte der Maßnahme

ÖPNV DER ZUKUNFT IN RHEINHESSEN


Der ÖPNV wird als Rückgrat der Mobilität ausgebaut. Die nachhaltige Reduzierung der Verkehrsbelastungen und die klimagerechte Sicherung der Mobilität ist eine regionale Aufgabe und muss sich auch in einem verbesserten öffentlichen Mobilitätsangebot in der Region widerspiegeln. In den unmittelbar an Mainz und Worms angrenzenden Städten und Gemeinden sind die quantitativen und qualitativen Steuerungs- und Handlungsmöglichkeiten zur Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund am größten. Gerade aus der weiteren Region sind allerdings viele Bürgerinnen und Bürger im Zulauf auf die regionalen Zentren oder auch darüber hinaus unterwegs, die es mit attraktiven öffentlichen Angeboten anzusprechen gilt. Für die Zukunft wird eine hierarchische Produktprofilierung des ÖPNV vorgesehen:

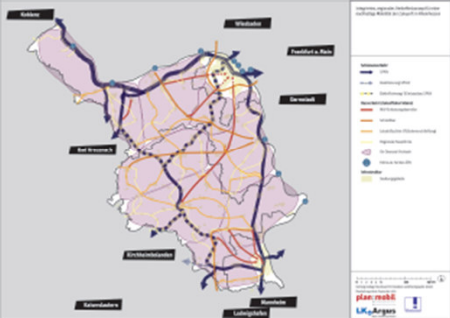
- SPNV: Hohe Beförderungskapazität, Erweiterungen durch Netzausbau und -ergänzungen
- ÖPNV im Stadt-Umland-Verkehr: direkte Verbindungen ausbauen, Tangentialen entwickeln; den ÖPNV durch längere Bedienungszeiten und einen dichteren Takt stärken
- ÖPNV in der Region: Kombination von Schnellbussen mit reduzierter Fahrzeit und direkter Führung, Regionalbus mit verdichtetem Angebot, lokale Buslinien zur Feinerschließung
- Bedarfsorientierte Angebote/ On-Demand-Verkehr für die erste und letzte Meile in Gebieten und zu Zeiten mit geringer Nachfrage oder als flexible Ergänzung zu linienbasierten Angeboten

Um die Kundenzufriedenheit grundlegend zu verbessern, ist eine Mehrung von Verlässlichkeit anzustreben - sowohl betrieblich, als auch in der Informationsbereitstellung zur Anschlusssicherheit.



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE





ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

Priorisierung der Maßnahme und Abschätzung des Umsetzungszeitraumes

KERNASPEKTE DER MASSNAHME		
<ul style="list-style-type: none"> • Merkliche Erhöhung der Attraktivität durch Ausweitung des Angebotes und dadurch eine höhere Flexibilität für die potenziellen Fahrgäste im ÖPNV • Reisezeitgewinne für die Fahrgäste und/ oder eine spürbare Erhöhung der Pünktlichkeit im Betrieb sowie der Anschlusssicherheit • Produktpalette des ÖPNV erfährt insgesamt einen deutlichen Qualitätssprung • Verbesserte Netzwerke und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an den definierten Schnittstellen 		
KOSTENKLASSE	UMSETZUNGSZEITRAUM	PRIORISIERUNG
■■■■■	kurzfristig mittelfristig LANGFRISTIG kontinuierlich	gering mittel HOCH
WIRKUNG UND EFFEKT		FÖRDERMÖGLICHKEIT
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines flächendeckenden, zuverlässigen Angebots mit großer Transparenz • Erhöhung der Angebotsqualität/-umfangs • Senkung von Nutzungshürden • Reduzierung des MIV durch erhöhte Nutzerpotenziale im ÖPNV 		<ul style="list-style-type: none"> • Abhängig vom konkreten Produkt und Planungen
WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN		PILOTPROJEKTE
<ul style="list-style-type: none"> • Rheinhessen-Takt • Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten • Rheinhessen-Tarif • Wiedererkennungswertiger ÖPNV (Fahrgastinformation und Branding) 		<ul style="list-style-type: none"> • Vertiefungsbereiche zweiter Ring um Mainz und Rheinhessenstraße • Produktprofilierung ist bei der Umsetzung des Zukunftskonzept ÖPNV in den Landkreisen zu berücksichtigen
VERANTWORTLICHKEIT	MITWIRKENDE	BEISPIELE
Aufgabenträger: Städte Mainz und Worms, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd	VRN, RNN, Kommunen, Land Rheinland-Pfalz, Nachbargaufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Planungsgemeinschaft Rheinessen-Nahe	Profilierung des ÖPNV in Rhein-Main und Landkreis München, Zürich - ÖPNV-System als Vorbild



Hinweis auf etwaige Fördermöglichkeiten

Definition der Erst-Verantwortlichkeiten

erste Umsetzungs-schritte

Stadt-Umland-Ring Mainz

- direkte Führung als Schnellbus mit zum MIV konkurrenzfähiger Fahrzeit (Fahrzeitverhältnis $< 1,4$) über die Kreisstraßen K38 und K34, weiter über Landstraßen L413 und L 428.
- systematische Bevorrechtigung, insbesondere auf Streckenabschnitten mit ausgeprägten Störungen und Behinderungen (z. B. Abschnitt Nieder-Olm – Ingelheim, L 413 und L 428), möglichst auf Sonderfahrstreifen (Busspur) oder nach dem Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe (Bus als Pulkführer). Zur Flankierung durch technische bzw. bauliche Lösungen an Ampelanlagen und an Haltestellen
- 30-Minuten Takt als tagesdurchgängiges Grundangebot, ergänzende erschließende Fahrten bestehender Linien können sukzessive in ein Gesamtangebot integriert werden.
- Das ÖPNV-Angebot kann als Vorläuferbetrieb für die Einrichtung eines schienengebundenen Angebotes im Stadt-Umland-Verkehr dienen und somit anhaltend zu einer starken Entlastung der Stadt Mainz, insbesondere aber zu einer Verbesserung der regionalen Mobilität über die Stadt Mainz hinaus beitragen.

Erforderliche Beförderungskapazität	 Solobus  Erforderliche Beförderungskapazitäten entsprechend der vorliegenden und erwartbaren Potenziale (siehe Kapitel 3 und 4) bei einem Halbstunden-/ Stundentakt. Berücksichtigt ist eine Sitzplatzkapazität von 65 %, um Nachfragespitzen abfedern zu können ohne Verlust der Beförderungsqualität.
--	---

Rheinhessenstraße bis Alzey

Kurzfristig

- Taktverdichtungen im straßengebundenen ÖPNV (mindestens T30 im gesamten Korridor, ggf. in den nachfragestarken Zeiten auch T15 oder Kurzläufer Udenheim – Mainz).
- Damit wird zudem für eine Entlastung der radialen Zuläufe über die SPNV-Trassen über Nierstein und Nieder-Olm gesorgt
- Sollte keine Durchbindung des Regionalverkehrs bis ins Zentrum von Mainz erfolgen, ist in Mainz-Hechtsheim ein attraktiv gestalteter Umstiegsort für den Umstieg vom Regional- zum Stadtverkehr sicherzustellen. Möglich ist die Verknüpfung mit der Stadtbahn an der Haltestelle Bürgerhaus (allerdings ungünstige Anfahrbarkeit) oder an der Haltestelle Mühlendreieck P+R.
- Eine betriebliche Verknüpfung ist grundsätzlich vorzusehen. Auch der Transitpunkt Mommenheim ist in den betrieblichen Planungen zu berücksichtigen, an dem eine Verknüpfung zum Regionalbusangebot auf dem Stadt-Umland-Ring Mainz besteht.

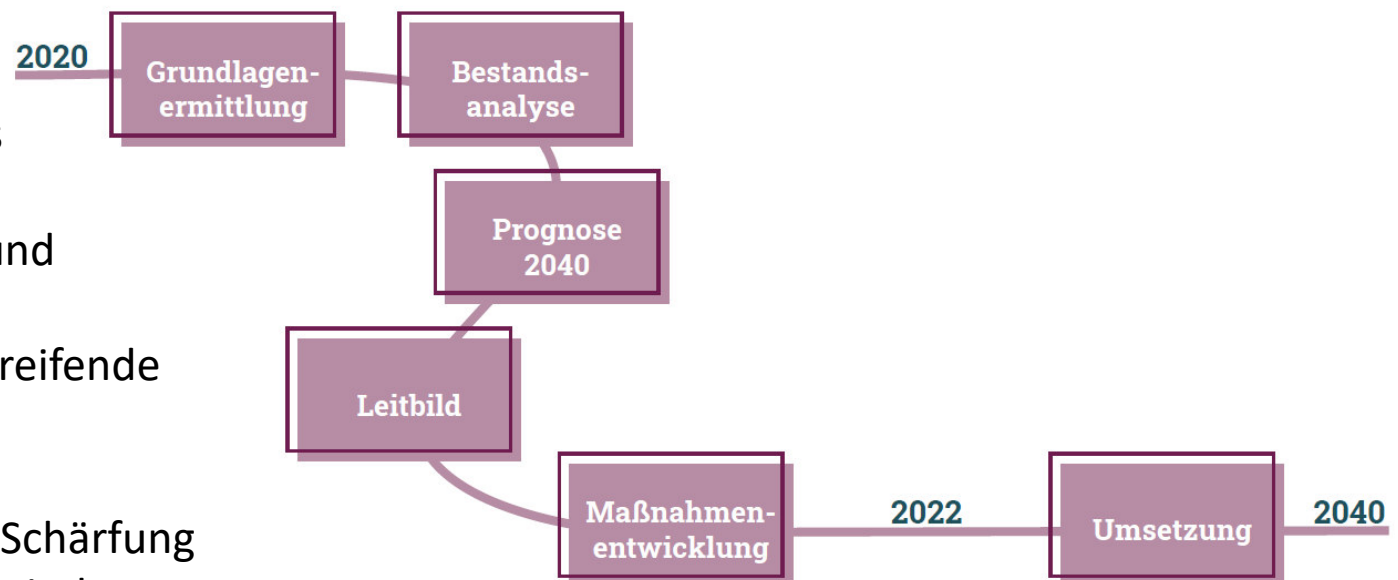
Rheinhessenstraße bis Alzey

Mittelfristig

- Getrennte Führung der Verkehrssysteme, Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV durch eine eigene Trassenführung
- Vorrangig ist hierbei der Korridor ab Mommenheim nach Mainz vorzusehen, um der Stauanfälligkeit auf der L425 auszuweichen.
- Neben der Einrichtung eines Schienenangebotes (Regionalbahn oder Stadtbahn) kann auch ein BRT (Bus Rapid Transit)-System zum Einsatz kommen, bei dem der Bus auf einer eigenen Trasse bzw. einem hohen Anteil an Eigentrassierung verkehrt.
- Durch die Führung auf einer eigenen Trasse erfolgt der Halt an abgestimmten Halte-/ Umstiegspunkten. Zum Einsatz kommen moderne tramähnliche Busfahrzeuge mit hohem Wiedererkennungswert, die in hoher Taktfolge eine hohe Kapazität und Beförderungsqualität (schienenähnlich) gewährleisten.

Und nun? – Einstieg in die Umsetzung

- Konzept ist Grundstein für eine integrierte Weiterentwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote
 - Einstieg in die Umsetzung, Initiierung von strategischen Projekten und Konzepten
 - Koordination der gemeinsamen planerischen Arbeitsgrundlagen und -prozesse (Vermeiden von Parallelstrukturen)
- **Verstetigung der Prozessformate:** Arbeitsgruppe aus Mitgliedern von Lenkungsgruppe und Fachbeirat für die verwaltungsübergreifende Information und Koordinierung
- **Operative Ebene:** Schärfung der Schnittstelle zwischen PGRN und Regionaltag



Vielen Dank.

Planungsgemeinschaft Rheinhessen
Ernst-Ludwig-Straße 2, 55116 Mainz
Tel. 06131/48018-40
geschaeftsstelle@pg-rheinessen-nahe.de

plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Ludwig-Erhard-Straße 14, 34131 Kassel
Tel. 0561 / 40 09 05 73
kuehnel@plan-mobil.de

AB Stadtverkehr – Büro für Stadtverkehrsplanung
Uhlstraße 20a, 53332 Bornheim
Tel. 02227 / 932 11 90
bonn@ab-stadtverkehr.de

LK Argus Kassel GmbH
Ludwig-Erhard-Straße 8, 34131 Kassel
Tel. 0561/31 09 72 80
volpert@LK-argus.de

