



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

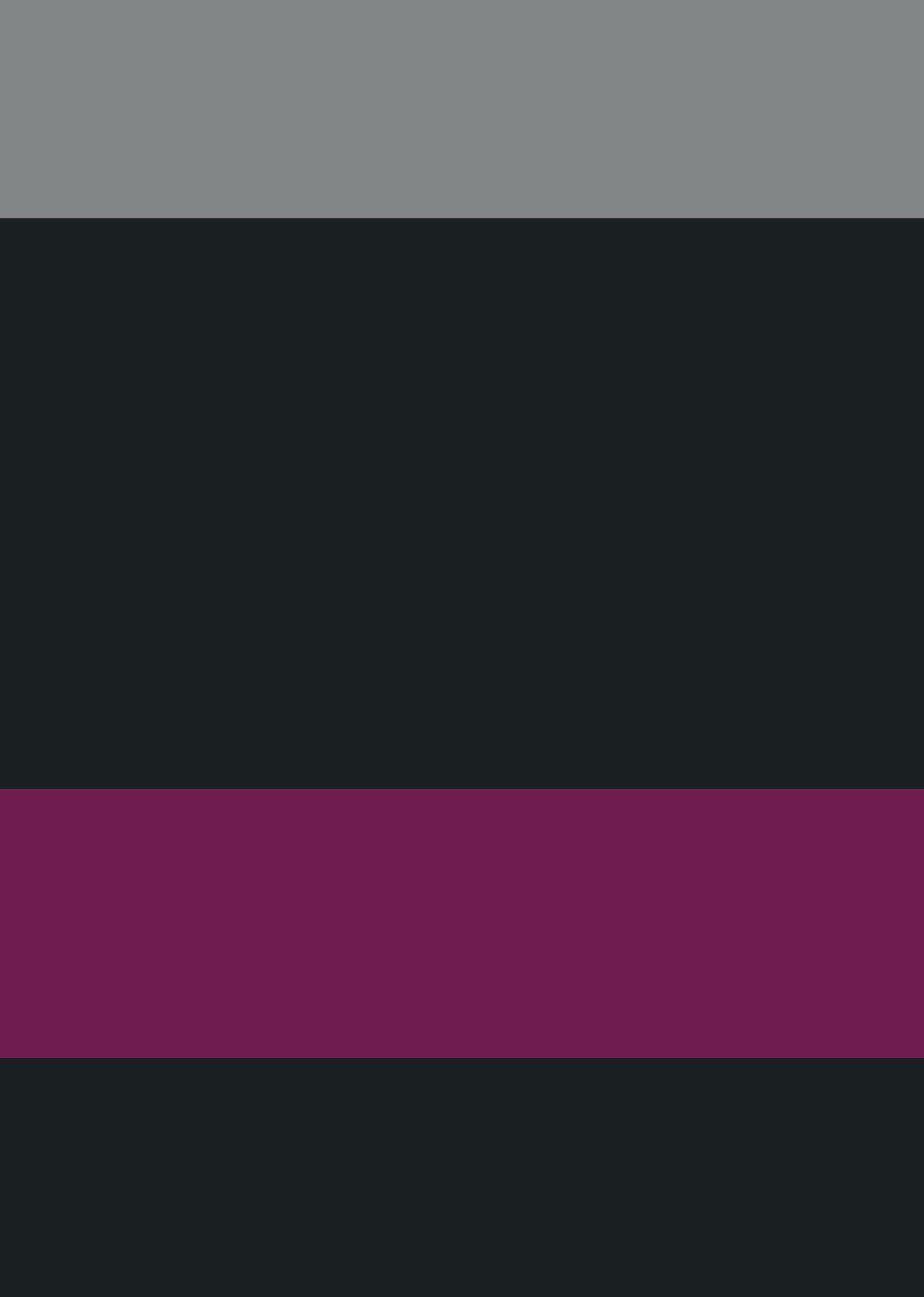
für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen

Teil B - Handlungskonzept

Bearbeitung durch:
plan:mobil

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

LK Argus Kassel GmbH



Herausgeber:

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

Mit dem vorliegenden integrierten, regionalen Verkehrskonzept für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen soll ein wegweisender Schritt hin zu einer neuen Form der intermodalen Verkehrsbewegung vollzogen werden.

Die derzeitige Situation in unserer Region ist durch tägliche Staus, unpünktliche Verkehrsmittel und eine noch ausbaufähige Infrastruktur für den Fahrradverkehr geprägt. In den letzten Jahren sind bereits einige kommunalen Verkehrskonzepte erarbeitet worden, die jedoch vorwiegend auf die örtlichen Probleme ausgerichtet waren. Mit dem regionalen Verkehrskonzept soll nun der übergemeindliche Blick geschärft werden, denn ein Großteil des Verkehrs bewegt sich über kommunale Grenzen hinweg, sodass regionale Lösungen gefragt sind.



Die Corona-Pandemie hat uns gezeigt, dass sich mit wenigen Maßnahmen viele Verkehrsprobleme lösen ließen. Zugleich hat sie aber auch die Schwachstellen unseres Verkehrssystems offengelegt, an denen wir in den kommenden Jahren noch arbeiten müssen. Die aktuellen Ereignisse von der Klimakrise bis hin zum Ukrainekrieg zeigen, dass eine auf fossilen Brennstoffen basierende Mobilität mittelfristig keine Zukunft mehr haben wird.

Das Konzept zeigt durch das Mobilitätsleitbild 2040, die Gesamtstrategie „Vernetztes Rheinhessen“ und ein umfangreiches Maßnahmenkonzept, wie eine nachhaltige Mobilität aussehen könnte. Ein Schlüssel des Erfolgs liegt in der besseren Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel, aber auch darin Lösungen zu finden, die auch im ländlichen Raum umsetzbar sind.

Es gilt nun das regionale Verkehrskonzept mit den Akteuren vor Ort in die Umsetzung zu bringen. Dabei sollte keineswegs an den Grenzen Rhein Hessens Halt gemacht werden. Auch die angrenzenden Regionen, insbesondere der ebenfalls zur Planungsregion zählende Nahraum, müssen in die Überlegungen einbezogen werden, da sie durch Quell- und Zielverkehre mit Rheinhessen vernetzt sind.

Ich danke allen Bürgern und Akteuren in der Region, die sich in die Erarbeitung des Konzeptes eingebracht haben, ebenso wie der beauftragten Bürogemeinschaft und der Geschäftsstelle unserer Planungsgemeinschaft.

Mainz, im Juni 2022



Vorsitzende der Planungsgemeinschaft

Inhaltsverzeichnis

5	Mobilitätsleitbild 2040 für die Region Rheinhessen	5
5.1	Vernetze Mobilität aus und innerhalb der Region	6
5.2	Mobilität für alle	7
5.3	Mobilität mit Zukunft	8
5.4	Den Umstieg schaffen	9
5.5	Stärkung der vielfältigen Region	10
6	Gesamtstrategie „Vernetztes Rheinhessen“	13
6.1	Teilräumliche Anforderungen an die Mobilität in Rheinhessen	14
6.2	Strukturbilder der Region Rheinhessen	19
6.2.1	Strukturbild: Umweltverbund in der Region	19
6.2.2	Strukturbild: Umstieg und Verknüpfung	20
6.2.3	Strukturbild: MIV und Wirtschaft	22
6.3	Teilräumliche Umsetzung in Modulen	24
6.4	Exemplarische Anwendung der Gesamtstrategie	31
6.4.1	Stadt-Umland-Ring Mainz	32
6.4.2	Erweiterte Rheinhessenstraße bis Alzey	39
7	Maßnahmenkonzept für die Region Rheinhessen	49
8	Ausblick – Vom Konzept in die Umsetzung	107

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Strategische Ziele Vernetze Mobilität aus und innerhalb der Region	7
Tabelle 2: Strategische Ziele Mobilität für alle	8
Tabelle 3: Strategische Ziele Mobilität mit Zukunft	9
Tabelle 4: Strategische Ziele Den Umstieg schaffen	10
Tabelle 5: Strategische Ziele Stärkung der vielfältigen Region	11
Tabelle 6: Urbane Zentren Mainz und Worms	15
Tabelle 7: Suburbaner Übergangsraum	16
Tabelle 8: Zentraler Ort urban	17
Tabelle 9: Zentraler Ort ländlich	17
Tabelle 10: Dorf	18
Tabelle 11: Nicht integriert liegendes Gewerbegebiet	18
Tabelle 12: Ausstattung der Umstiegsorte	21
Tabelle 13: Zusammenfassung zentraler Merkmale des Untersuchungsraumes Stadt-Umland-Ring Mainz	33
Tabelle 14: Vorgesehene Mobilitäts-Hubs	36
Tabelle 15: Vorgesehener Transitpunkt	37
Tabelle 16: Vorgesehener Mobilitätspunkt	37
Tabelle 17: Vorgesehene Dorfpunkte	38
Tabelle 18: Zusammenfassung zentraler Merkmale des Untersuchungsraumes Rheinhessenstraße	39
Tabelle 19: Vorgesehene Mobilitäts-Hubs	44
Tabelle 20: Vorgesehener Transitpunkt	45
Tabelle 21: Vorgesehener Mobilitätspunkt	45
Tabelle 22: Vorgesehene Dorfpunkte	46
Tabelle 23: Übersicht über das Maßnahmenprogramm	49

Abbildungsverzeichnis

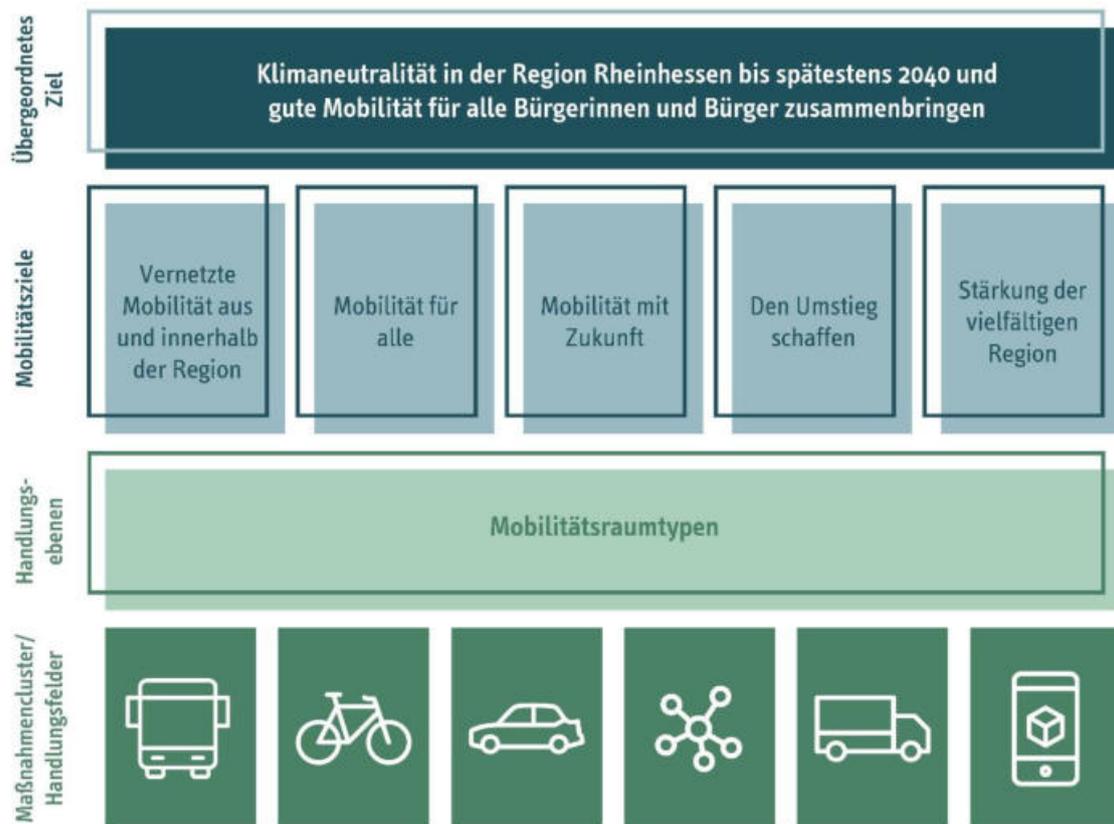
Abbildung 1: Struktur des Leitbildes und Übergang in die Handlungsebenen	5
Abbildung 2: Übersicht über die Handlungsstrategie des integrierten Verkehrskonzeptes	14
Abbildung 3: Anteil der Wege multimodaler Personengruppen	15
Abbildung 4: Strukturbild I: Umweltverbund	20
Abbildung 5: Strukturbild II: Umstieg und Verknüpfung	21
Abbildung 6: Strukturbild III: MIV und Wirtschaftsverkehr	23
Abbildung 7: Übersicht über die Module der Gesamtstrategie Vernetzte Mobilität	24
Abbildung 8: Orientierung und sichere Wege schaffen auf dem Weg zur Haltestelle	25
Abbildung 9: Verknüpfung mit dem Schnellbus (Borken, Münsterland) und mit dem SPNV (Alzey)	26
Abbildung 10: Schienenfahrzeuge in Rheinhessen	27
Abbildung 11: Angebote auch für Einpendelnde (Bad Kreuznach); Mobilstation an Stadtbushaltestelle (Osnabrück)	28
Abbildung 12: Intermodalität mit den Rheinfähren	29
Abbildung 13: Erfordernis der Umsetzungscoordination bei komplexen Zuständigkeiten	30
Abbildung 14: Schwerpunkt-Korridore in Rheinhessen	31
Abbildung 15: Methodik der Analyse und Anwendung der Gesamtstrategie	32
Abbildung 16: Umstiegsorte im Untersuchungsraum Stadt-Umland-Ring Mainz	35
Abbildung 17: Mobilitäts-Hubs im Korridor	36
Abbildung 18: Umstiegsorte im Untersuchungsraum erweiterte Rheinhessenstraße bis Alzey	42
Abbildung 19: Mobilitäts-Hubs in Mainz und Alzey	43
Abbildung 20: Bestehendes Busangebot	46
Abbildung 21: Bausteine der Steckbriefe	51

5 Mobilitätsleitbild 2040 für die Region Rheinhessen

Das Leitbild für die Mobilitätsentwicklung in der Region Rheinhessen umfasst fünf strategische Mobilitätsziele, welche die verkehrspolitische Zielrichtung der Mobilitätsentwicklung in der Region Rheinhessen umfassen. Die Ziele des integrierten, regionalen Verkehrsentwicklungskonzeptes stellen als zentrale Leitlinien den Rahmen für die Mobilitätsentwicklung dar.

Die Mobilitätsziele dienen hierbei der Konkretisierung der künftigen Entwicklung in Rheinhessen bis zum Jahr 2040. Grundlage sind v.a. die zentralen, konsensualen Erkenntnisse des bisherigen Prozesses in den Gremien und mit allen beteiligten Akteuren. Hierzu zählen u.a. politische Beschlüsse, bestehende und laufende regionale wie kommunale Gutachten und Konzepte, Ergebnisse aus dem Arbeits- und Beteiligungsprozess des integrierten Verkehrskonzeptes. Sie sind in ihrer Aussagekraft jeweils durch strategische Zielsetzungen konkretisiert, die einen ersten konzeptionellen Rahmen für die Handlungsebene darstellen.

Abbildung 1: Struktur des Leitbildes und Übergang in die Handlungsebenen



Quelle: eigene Darstellung

Die Mobilitätsziele sind damit 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.

Übergeordnetes Ziel der Mobilitätsentwicklung ist die konsequente Verfolgung der Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene. Die Region Rheinhessen strebt demnach bis 2040 eine Klimaneutralität an. Aufgrund des langen Zielhorizontes bis 2040 werden im Rahmen des integrierten Verkehrskonzeptes darüber hinaus Zwischenziele angestrebt. So wird bis 2030 eine Reduktion der Emissionen bereits um mindestens 65% gegenüber 1990 verfolgt. Die Konkretisierung erfolgt über folgende fünf Mobilitätsziele:

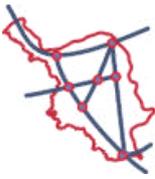
- i. **Vernetze Mobilität aus und innerhalb der Region**
- ii. **Mobilität für alle**
- iii. **Mobilität mit Zukunft**
- iv. **Den Umstieg schaffen**
- v. **Stärkung der vielfältigen Region**

5.1 Vernetze Mobilität aus und innerhalb der Region

Die äußerst dynamischen Prozesse im Bereich der Mobilität und der Verkehrstechnologien stehen in direkter Wechselwirkung zu gesellschaftlichen Veränderungen und Fragestellungen der Siedlungsentwicklung. Die aktuellen Entwicklungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene im Bereich Mobilität sind vielschichtig, zeigen allerdings deutlich in eine Richtung: Mobilität muss umweltfreundlicher, flexibler, niedrigschwellig, barrierefrei und zielgruppenorientiert ausgestaltet werden – für Menschen ebenso wie für Güter. Die gezielte Stärkung des Umweltverbundes sowie der Einsatz neuer Technologien erfordern eine neue Qualität der Vernetzung von Verkehrsarten.

Die Region Rheinhessen überschneidet sich in den Randbereichen mit den Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar und liegt somit inmitten eines bedeutenden europäischen Wirtschaftsraumes. Die Sicherstellung einer langfristigen qualitätvollen Mobilität und Erreichbarkeit innerhalb wie aus der Region hinaus ist unabdingbar. Dafür spielt die Vernetzung von Wirtschafts- und Personenverkehr eine wichtige Rolle. Deshalb ist es wichtig, die Mobilität für alle Menschen auch über die Kommunal- und Regionsgrenzen hinauszudenken. Rheinhessen wird auch 2040 eng mit den anderen Regionen, Kreisen und Städten kooperieren, damit Mobilität regional gedacht und gelebt werden kann. 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.

Tabelle 1: Strategische Ziele Vernetzte Mobilität aus und innerhalb der Region

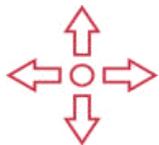
Strategische Ziele	
	Einrichtung neuer, nachhaltiger und effizient in Kombination mit anderen Verkehrssystemen gedachter Verbindungen und Ausbau der Kapazitäten und Bedienungsqualitäten für eine überregionale, schnelle und häufige Anbindung an die benachbarten Regionen und Städte
	Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, sodass mit allen Verkehrsmitteln und deren Verknüpfung untereinander eine qualitativvolle Mobilität und Erreichbarkeit innerhalb sowie aus der Region sichergestellt ist
	Förderung ergänzender Mobilitätsangebote für die Flächenerschließung auch in weniger besiedelten Bereichen der Region Rheinhessen und zu Zeiten geringer Nachfrage, die eine Mobilität unabhängig vom eigenen Auto ermöglichen
	Bündelung von Nachfragepotenzialen auf starken Mobilitätsachsen durch Schaffung von hochwertigen Verknüpfungspunkten als attraktive Mobilitätshubs/ -knoten und räumlich gebündelte Aushängeschilder der Mobilitätsangebote

5.2 Mobilität für alle

Die Region Rheinhessen bringt Wirtschaft, Ökologie und Sozialklima in Einklang. Die Menschen sind gut über die unterschiedlichen Angebote informiert und entscheiden situationsbezogen, welches Verkehrsmittel sie wählen. Die systemübergreifende Vernetzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, mit der mehr Effizienz in der Mobilität erreicht wird, ist Grundlage für ein reibungslos funktionierendes Gesamtmobilitätssystem, durch das niemand von einer Teilhabe am öffentlichen Leben ausgegrenzt wird. In der Region Rheinhessen gilt dabei die Vorgabe, dass die infrastrukturelle Barrierefreiheit nicht durch die Digitalisierung als neue Barriere ersetzt wird. Bei der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt eine Orientierung am Leitbild „Design 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 Wegeketten und ein für alle Bewohnerinnen und Bewohner ausreichendes Netz sicherer Angebote in städtischen und ländlichen Siedlungsbereichen der Region Rheinhessen.

Tabelle 2: Strategische Ziele Mobilität für alle

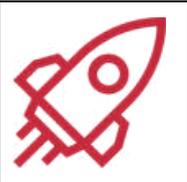
Strategische Ziele	
	Schaffung bezahlbarer Mobilitätsangebote zu Teilhabemöglichkeiten am gesellschaftlichen Leben unabhängig von der finanziellen Ausstattung oder dem Alter
	Chancengleichheit und gleichberechtigte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, unabhängig vom Alter, Beeinträchtigungen und Behinderungen, sozialem wie wirtschaftlichem Status, Herkunft und Geschlecht
	Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Ziele in der Region durch ein für alle Personengruppen sicheres, verständliches, bezahlbares, barrierefreies und erreichbares Mobilitätsangebot
	Ausbau nutzergruppenspezifischer Angebote zur Mobilitätssicherung; flexible, angepasste Lösungen für spezifische Räume auch in nachfrageschwachen Zeiten bzw. nachfrageschwachen Teilregionen

5.3 Mobilität mit Zukunft

Ein gut funktionierendes Mobilitätssystem ist eine der zentralen Voraussetzungen für wirtschaftlichen Erfolg. Die Region Rheinessen 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. Neben Kapazitätsengpässen trägt der hohe Anteil motorisierter Fahrzeuge, die mit fossilen Kraftstoffen angetrieben werden, dazu bei, dass der Verkehrssektor erhebliche Mengen Treibhausgasemissionen produziert. Die Region Rheinessen ist sich ihrer Verantwortung bewusst und verfolgt bis spätestens im Jahr 2040 das Ziel einer klimaneutralen Mobilität. Durch einen konsequenten Rückgriff auf den infrastrukturellen und technologischen Fortschritt werden in Rheinessen die Rahmenbedingungen für die Verbreitung alternativer Antriebstechnologien in öffentlichen und privaten Bereichen geschaffen.

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. Mit den Möglichkeiten der Digitalisierung können heute bereits die klassischen Mobilitätsangebote des Öffentlichen Nahverkehrs mit den neuen Mobilitätsangeboten wie On-Demand-Verkehren oder dem Teilen von Verkehrsmitteln (Leihangebote) intelligent vernetzt werden. Die Digitalisierung ist also eine wichtige Grundlage, um modernen Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden. Selbstgewählter Anspruch ist die Entwicklung der Region Rheinessen zu einer „smarten Region“, in der die systemübergreifende Vernetzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln zu einer hohen Effizienz in der Mobilität führt.

Tabelle 3: Strategische Ziele Mobilität mit Zukunft

Strategische Ziele	
	<p>Konsequente Förderung des Einsatzes von umweltfreundlichen Antriebstechnologien in öffentlicher und privater Hand in Zusammenhang mit einem nachhaltigen Ausbau der Versorgungsinfrastrukturen</p>
	<p>Ausbau der Möglichkeiten von flexiblen, möglichst emissionsfreien und nachhaltigen Logistik- und Wirtschaftsverkehren, insbesondere durch dezentrale innerstädtische oder wohnortnahe Logistikhubs</p>
	<p>Die smarte Region Rheinhessen nutzt die Potenziale der Digitalisierung, um die Zukunftssicherheit und Widerstandsfähigkeit gegenüber verschiedensten Außeneinwirkungen zu erhöhen, das Leben der Menschen zu verbessern und Ressourcen zu schonen</p>
	<p>Rheinhessen ist Mobilitätsvorreiterin durch die Initiierung von Pilotprojekten/ -quartieren mit Modellcharakter; durch den Ausbau von regionalen Wissensnetzwerken wird die Bereitstellung von Informationen vereinfacht und die Etablierung neuer Mobilitätsmodelle in der gesamten Region erleichtert</p>

5.4 Den Umstieg schaffen

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen werden anspruchsvoller, die Mobilitätsangebote der Dienstleister werden vielfältiger. Während die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse in allen Teilräumen der Region ungefähr gleich hoch sind, nimmt die Vielfalt der Angebote mit der Entfernung zum städtisch geprägten Raum ab. Um für alle Bewohnerinnen und Bewohner der Region Rheinhessen umweltgerechte, öffentliche Mobilitätsangebote anbieten zu können, ist die Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten zu einem attraktiven Gesamtsystem unausweichlich. Der öffentliche Personenverkehr übernimmt in diesem System die Rückgratfunktion.

Die 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.

Wichtig ist jedoch, die Bevölkerung von diesem Weg zu überzeugen. Mit einer konsequenten Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) sowie des ÖPNV wird sich eine deutliche Verlagerung zum Umweltverbund einstellen. Neben den Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel spielen auch die zurückgelegten Distanzen eine bedeutende Rolle. Beispielsweise kommen für die meisten Menschen nur Alltagswege unter fünf Kilometern für die Nutzung mit dem Fahrrad in Frage. Kompakte durchmischte städtebauliche Strukturen ermöglichen es, motorisiert zurückgelegte Wege durch Wege im Rad- und Fußverkehr zu ersetzen. Ein attraktives und komfortables Netz an Radverkehrsachsen/-wegen in Abhängigkeit der jeweiligen Zielfunktion ist Voraussetzung, um die großen Umstiegspotenziale auszunutzen.

Tabelle 4: Strategische Ziele Den Umstieg schaffen

Strategische Ziele	
	Ausbau und Förderung von Verknüpfungspunkten als Schnittstellen der Mobilitätsdienstleistungen und -angebote
	Schaffung umweltgerechter Mobilitätsketten mit geeigneten Verkehrsmitteln, die eine regelmäßige, kostengünstige und verlässliche Anbindung aller Teile der Region Rheinessen sicherstellen
	Schaffung attraktiver und komfortabler Netze der umweltgerechten Mobilitätsangebote für einen hohen Nutzungskomfort in der Region Rheinessen
	Förderung der Wohlfühlaspekte als Qualitätsversprechen an die Nutzenden öffentlicher Mobilitätsangebote: komfortabel, sauber, sicher
	Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes durch den qualitativen und quantitativen Ausbau der Angebote nach regional vergleichbaren Standards

5.5 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 Planung in der Region Rheinessen erfolgt unter Integration aller Verkehrsarten, unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele und der weiteren formulierten Mobilitätsziele. Zur Erreichung dieser Ziele liegt bei infrastrukturellen Maßnahmen der Schwerpunkt auf dem Umweltverbund. 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. Auf Seiten der

Stadt- und Regionalplanung sind wichtige Entscheidungen hinsichtlich der Ausweisung bestimmter Flächen zu treffen. Die Lage und Größe von Bildungs-, Arbeits- und Wohnstandorten bestimmen die Verkehrsmittelwahl, aber auch das Verkehrsaufkommen maßgeblich.

Die Sensibilisierung unterschiedlicher Nutzengruppen für ein nachhaltiges und sicheres Verkehrsverhalten wirkt sich indirekt auf die Nutzung des Pkw aus. Ziel ist die Attraktivierung eines umweltfreundlichen Verkehrs sowie intermodaler Wegeketten durch eine verbesserte Information und Kommunikation zu allen Mobilitätsangeboten. Somit wird der Umstieg vom Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und eine bessere Auslastung der Mobilitätsangebote gefördert.

Teil einer integrierten Planung sind auch die Themen Inter- und Multimodalität. Hier wird großes Potenzial gesehen, den Umweltverbund in allen Teilräumen der Region Rheinhessen zu fördern. Attraktive und umweltgerechte Mobilitätsalternativen ermöglichen es den Bewohnerinnen und Bewohnern ihr Mobilitätsverhalten zu betrachten und bestimmte Gewohnheiten in Frage zu stellen.

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. Letztendlich fördern eine verbesserte Verkehrssicherheit und reduzierte Unfallrisiken die Lebensqualität aller in der Region Rheinhessen.

Tabelle 5: Strategische Ziele Stärkung der vielfältigen Region

Strategische Ziele	
	Raumdifferenzierte Ansprüche an die Mobilität aufgreifen, um zukunftsfähige und attraktive Mobilitätslösungen für die Bewohnerinnen und Bewohner in den Teilräumen Rheinhessens zu entwickeln
	Integrierte Umsetzung der lokalen Verkehrsentwicklungs- und Stadtentwicklungskonzepte, dabei Berücksichtigung des übergeordneten Zieles, eine klimaneutrale Mobilität in der Region Rheinhessen zu etablieren (dabei auch Berücksichtigung von Verkehrsflächen auf dem Wasser)
	Stärkung der für die Region Rheinhessen charakteristischen touristischen Angebote insbesondere durch die Schaffung von zielgruppenorientierten Mobilitätsangeboten
	Erhöhung der Verkehrssicherheit dem Leitgedanken „Vision Zero“ folgend und Reduzierung der Mobilitätsbarrieren für alle Teilnehmenden am Straßenverkehr in Rheinhessen

	<p>Sicherung der Region Rheinhessen als zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort, unter Berücksichtigung der Entwicklungen für funktionsgerechte und nachhaltige Güter- und Lieferverkehre</p>
---	---

6 Gesamtstrategie „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 des Angebotsausbaus betont.

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

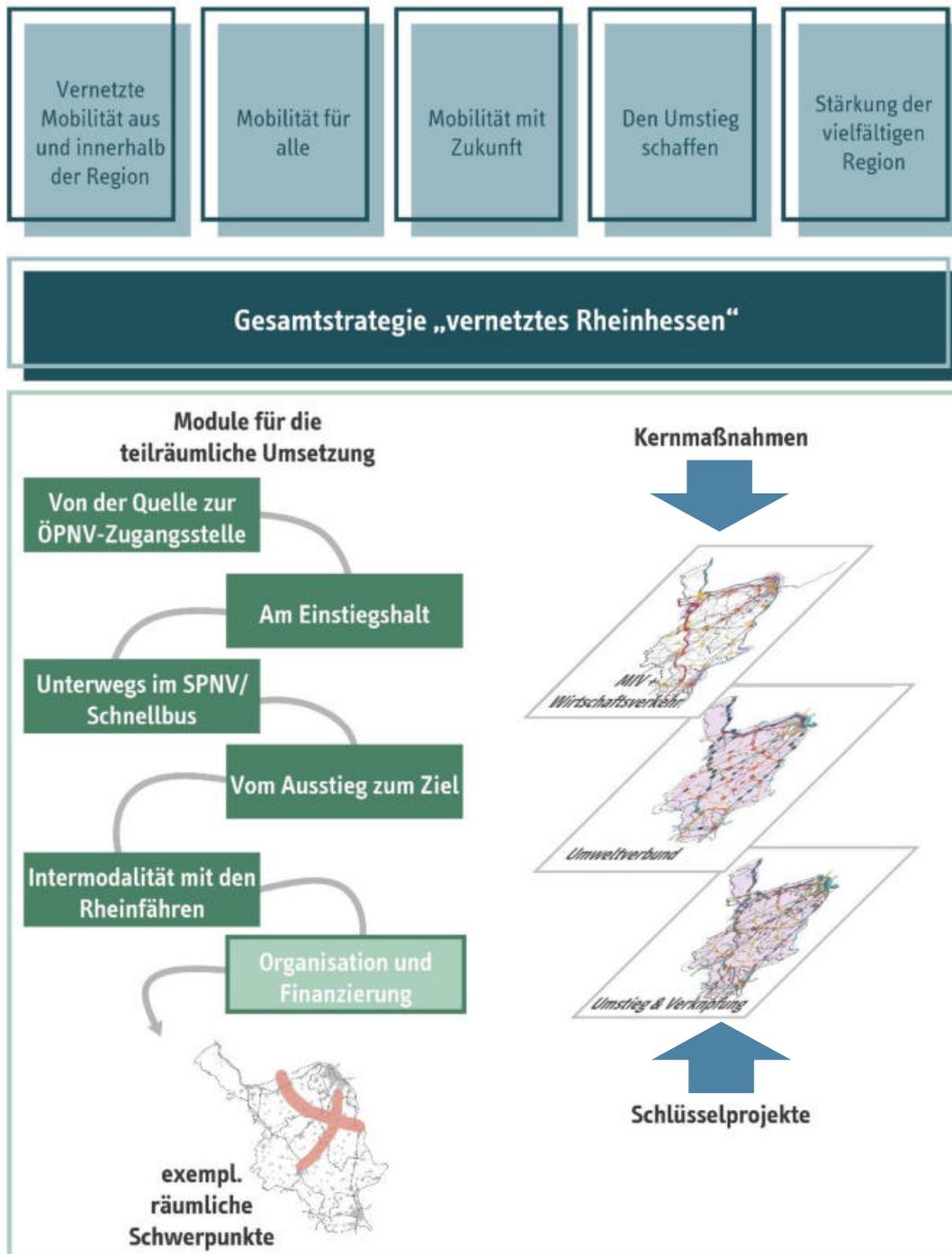
Durch die Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote, auch in den ländlichen Bereichen der Region, und der Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel kann die Etablierung autoarmer Mobilitätsmuster gefördert und der Pkw-Besitz gesenkt werden. Die gut organisierte, nahtlose Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel 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 Akteurskonstellationen 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.

Abbildung 2: Übersicht über die Handlungsstrategie des integrierten Verkehrskonzeptes



Quelle: eigene Darstellung

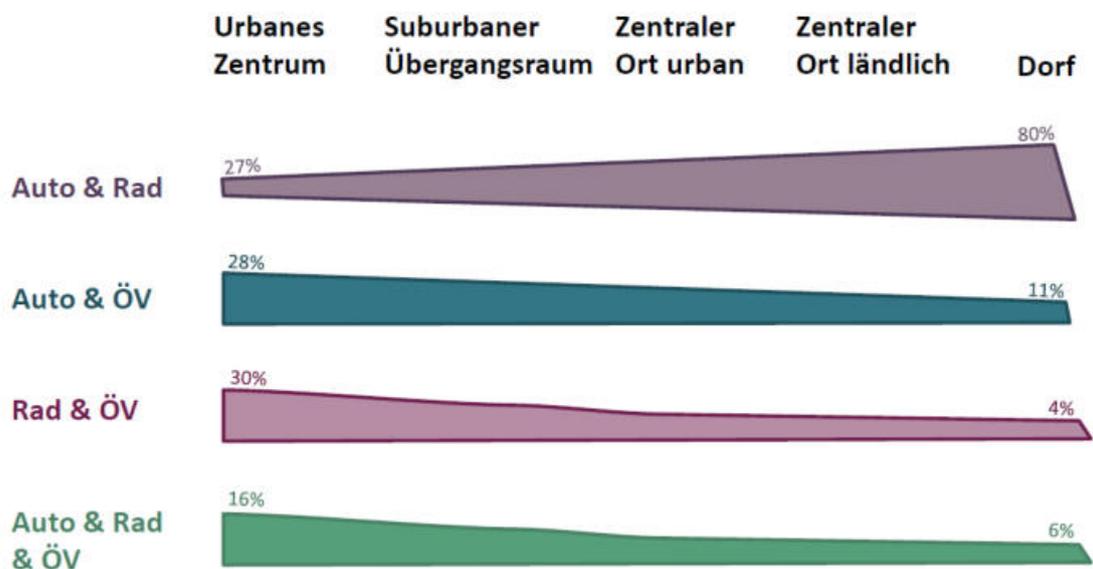
6.1 Teilräumliche Anforderungen an die Mobilität in Rheinhausen

Die Region Rheinhausen 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 3: Anteil der Wege multimodaler Personengruppen



Quelle: Eigene Berechnungen nach Mobilität in Deutschland 2017

Für die konzeptionelle Umsetzung der Zielstellung einer umweltgerechten Mobilitätsentwicklung werden die unterschiedliche Voraussetzung und Anforderungen der Mobilitätsraumtypen skizziert.

Tabelle 6: Urbane Zentren Mainz und Worms

Ausgangssituation

- Vorwiegend kompakte und nutzungsdurchmischte Siedlungsstruktur
- Hervorragende nahräumliche Versorgung
- Mitunter sehr gute Anbindung an regionale und überregionale Verkehrsnetze
- Funktionale Überlagerungen und diverse Raumansprüche
- Bieten für die Region relevante Infrastruktur- und Dienstleistungsangebote z.B. Standorte für Forschung, Wissenschaft sowie Wirtschaft
- Innovative Orte für neue Formen des Arbeitens und Lebens

Anforderungen/ Bedarfe an Mobilität

- Hohe Qualität für die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad im Nahbereich, auch vor dem Hintergrund der Wiederentdeckung des Wohnumfelds (Homeoffice, ...)
- Gute Innerortserschließung im Radverkehr und dichtes ÖPNV-Angebot (Stadtbus- und/ oder Straßenbahnangebote)
- Ermöglichen einer durchgehend autounabhängigen Mobilität, Einbindung Lastenrad als Transportmittel
- Flexible, kommerziell organisierte Sharing-Angebote (Car-/ Bike-/ Ridesharing u. ä.), inklusive Lastenrad-Sharing
- Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkte für multimodale Verkehrsangebote und Sharing-Konzepte an den Schnittstellen zum regionalen und überregionalen Schnellverkehr
- Fahrradstationen/ zugangsgesichertes Fahrradparken am Bahnhof u.a. für Einpendelnde
- Quartierslösungen für das Fahrradparken in dichter Bebauung (sowie entsprechende baurechtliche Vorgaben in Stellplatzsatzungen zum Abstellen in Gebäuden)
- Einbindung in ein intelligentes, effizientes und umweltfreundliches Güter- und Warentransportnetz
- Kooperationen mit dem Umland und den ländlichen Teilen der Region zum Lösen zukünftiger Herausforderungen

Tabelle 7: Suburbaner Übergangsraum

Ausgangssituation

- Aufgelockerte Siedlungsstruktur durchzogen von infrastrukturellen Achsen
- Durchgangsraum zwischen urbanen Zentren und dem Umland, für Arbeitsplatzpendelnde und von Versorgungsverkehren
- Nahbereichsversorgung des direkten Umlands mit Gütern/Dienstleistungen des Grundbedarfs, durch großflächige Einzelhandelsansiedlungen untergliedert
- In den Tagesrandzeiten und am Wochenende abnehmende ÖV-Erreichbarkeitsqualität bei teilweise weiten Wegen zur Haltestelle
- Zunehmende Störungen aller Verkehrsteilnehmenden durch übermäßigen Parkraumbedarf

Anforderungen/ Bedarfe an Mobilität

- Urbanisierung der suburbanen Ortszentren mit hoher Aufenthaltsqualität (und ggf. Parkraummanagement)
- Attraktive Anbindung an das nächste urbane Zentrum (schnelle ÖPNV-/ Radschnellverbindungen)
- Attraktive Verkehrsangebote abseits des MIV in den Tagesrandlagen und am Wochenende
- Flexible, kommerziell organisierte Sharing-Angebote (Car-/ Bike-/ Ridesharing u. ä.)
- Verschiedene Mobilitätsangebote für die „erste/ letzte Meile“ der Flächenerschließung (flexibler ÖPNV, Fahrdienste, Carsharing, Ridepooling, Einbeziehung in städtische Bike-Sharing-Systeme, ggf. auch mit E-Tretrollern)
- Radverkehr ergänzt ÖPNV-Netz und spielt eine wichtige Rolle als Zubringer
- Klimafreundliche, alternative Antriebsformen für den motorisierten Verkehr
- Ausreichend infrastrukturelle Lade- und Tankmöglichkeiten z.B. Einrichtungen auf privaten Grundstücken (Anteil der Einfamilienhäuser nimmt zu)

Tabelle 8: Zentraler Ort urban

Ausgangssituation

- Siedlungsstruktur auf historischen Strukturen mit teils verdichteten Bereichen und entsprechenden Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und allen anderen Nutzungen in teilweise sehr engen Straßenräumen mit urbaner Qualität
- Bieten genügend Ziele/ infrastrukturelle Angebote für eine Mobilitätskultur der kurzen Wege zu Fuß
- Mitunter Stadtbus-Angebot, gute regionale ÖV-Erreichbarkeitsqualität in der Hauptverkehrszeit
- Überwiegend gute Anbindung an regionale und überregionale Verkehrsnetze
- Gute Angebote wichtiger Infrastrukturen und Dienstleistungen
- Zentrale Bezugspunkte für kleinere Dörfer und Gemeinden im Umkreis

Anforderungen/ Bedarfe an Mobilität

- Verknüpfung mit ländlichen Gebieten und Anbindung an die urbanen Zentren über schnellen ÖPNV oder Radschnellwege
- Stärkung der ländlichen Zentrumsfunktionen (u.a. regionale Mobilitäts-Hubs)
- Gute Innerortserschließung durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Gerechtere Flächenverteilung, ggf. temporäre autofreie Ortszentren
- Flexible ÖPNV-Angebote in den Schwachverkehrszeiten
- Verschiedene Mobilitätsangebote verbessern und vernetzen für die „erste/ letzte Meile“ (flexibler ÖPNV, Fahrdienste, Carsharing, Ridepooling, E-Tretroller), zugangsgesicherte B+R Plätze für Pendelnde an Bahnhöfen
- Einbindung in ein intelligentes, effizientes und umweltfreundliches Netz für den Güter- und Warentransport
- Klimafreundliche, alternative Antriebsformen für den motorisierten Verkehr → ausreichend infrastrukturelle Lade- und Tankmöglichkeiten

Tabelle 9: Zentraler Ort ländlich

Ausgangssituation

- Siedlungsstruktur auf historischen Strukturen mit teils verdichteten Bereichen, die von der hohen Motorisierung im Ort und dem Einzugsbereich stark belastet werden
- Verstärkt auf ehrenamtlichem Engagement beruhendes lokales Verkehrsangebot
- Regionale ÖV-Erreichbarkeitsqualität vorrangig in der Hauptverkehrszeit gegeben
- Ausreichende Anbindung an regionale und überregionale Verkehrsnetze
- Bieten genügend Ziele/ infrastrukturelle Angebote für eine Mobilitätskultur der kurzen Wege zu Fuß
- Bieten Dienstleistungen und Güter für das weitere Umland an

Anforderungen/Bedarfe an Mobilität

- Alternativen zum Pkw durch Nahraumorientierung der Bewohnerinnen und Bewohner zu Fuß und mit dem Rad stärken
- Verknüpfung mit umliegenden Orten (Verbandsgemeinden) an Verknüpfungspunkten (Mobilitätsstationen) mit zugangsgesichertem B+R für Pendelnde
- Pedelec-Nutzung als Zubringer
- Bessere und dynamischere Erreichbarkeit von Zielen außerhalb des Schulverkehrs und in den Schwachverkehrszeiten

- Bedarfsorientierte Mobilitätskonzepte (z.B. Mitfahr- bzw. On-Demand-Angebote, Dorfgemeinschaftsautos, etc.) und privat organisierte Mobilitätsangebote (Bürgerbus, Ridesharing, Carsharing u. ä.)
- Logistikkonzepte für den ländlichen Raum (für Produzenten und Bevölkerung als Endkunde)
- Klimafreundliche, alternative Antriebsformen für den motorisierten Verkehr mit Ladeinfrastrukturen auf den eigenen Grundstücken

Tabelle 10: Dorf

Ausgangssituation

- Überwiegend kleinteilige und dörfliche Siedlungsstruktur
- Überwiegend Einfamilienhäuser als Bebauung
- Rückzug des Handels und der sozialen Infrastruktur – Bedarf an Begegnungsorten
- Landschaftliche Qualitäten im Umfeld
- Räume für persönliche Entfaltung abseits der wachstumsgeprägten Zentren

Anforderungen/ Bedarfe an Mobilität

- Alternativen zum Pkw für bezahlbare Mobilität, ggf. Subjektförderung von Pedelecs, z.B. für die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze von Azubis
- Alltagstaugliche Anbindung der Dörfer für den Radverkehr zum nächsten zentralen Ort sowie an Nahversorgungsangebote; Radschnellverbindungen und Fußwegenetze für den Alltagsverkehr (z.B. Schülerinnen und Schüler)
- Bessere und dynamischere Erreichbarkeit und flexible Fahrtmöglichkeiten (z.B. Mitfahr-, On-Demand-Angebote, Dorfgemeinschaftsautos, etc.)
- Einbindung privater ehrenamtlicher Fahrtangebote (Bürgerbus, Ridesharing u. ä.)
- Logistikkonzepte für den ländlichen Raum (für Produzenten und Bevölkerung)
- Klimafreundliche, alternative Antriebsformen für den motorisierten Verkehr mit Ladeinfrastrukturen auf den eigenen Grundstücken

Tabelle 11: Nicht integriert liegendes Gewerbegebiet

Ausgangssituation

- Wirtschaftliche Treiber, Standorte für neue und bestehende Unternehmen
- Temporär hohes Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten
- Durch Lage außerhalb der Siedlungen hoher Anteil an MIV-Nutzung
- Hohe Abhängigkeit vom Pkw, Mobilitätseinbußen für Beschäftigte ohne eigenes Auto
- eine gute Vernetzung mit den Straßen- und Schienen-Versorgungsadern der Region
- hohes Wachstumspotenzial führt zu weiteren MIV-Verkehren

Anforderungen/ Bedarfe an Mobilität

- Neue Formen betrieblichen bzw. standortbezogenen Mobilitätsmanagements (z.B. bei den Themen Pendelndenverkehre, Schichtarbeit, Personenwirtschaftsverkehr, Güterverkehr)
- Anbindung an (digitale) Infrastruktur erforderlich
- Flexible Mobilitätslösungen für den Berufsverkehr (Zeiten, Ziele, Witterung)
- Standortbezogen geteilte Verkehrsmittel (Bike-Sharing mit betrieblicher Kofinanzierung) für die „letzte Meile“ der Arbeitswege vom ÖPNV-Angebot auch außerhalb der Berufsverkehrszeiten sowie für Geschäftsreisende

- Neue Formen des betrieblichen Mobilitätsmanagements für Beschäftigte (z.B. Ride-Pooling)
- Klimafreundliche, alternative Antriebsformen für den motorisierten Verkehr einschließlich
- ausreichende Verfügbarkeit von infrastrukturellen Lade- und Tankmöglichkeiten

6.2 Strukturbilder der Region Rheinhessen

Die Strukturbilder der Regionen Rheinhessen setzen sich zu einem strategischen Entwicklungsbild (inkl. textlicher Erläuterung) zusammen. Die zentralen Zielvorstellungen des Konzeptes für die Region Rheinhessen werden im programmatischen Leitbild zusammengefasst (siehe Kapitel 5). Das Leitbild stellt somit den übergeordneten Rahmen für die unterschiedlichen Teilprodukte dar. Die Inhalte der regionalen Teilstrategien sind integriert erarbeitet und für eine bessere Lesbarkeit in der Gesamtstrategie vernetztes Rheinhessen thematisch gebündelt dargestellt.

Die planerischen Zielvorstellungen übersetzen sich anschließend in räumliche und strategische Prinzipien, die in den regionalen Teilstrategien zusammengefasst und auf den Raum übertragen werden. Berücksichtigt werden dabei die unterschiedlichen teilräumlichen Voraussetzungen, aber auch Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung. Die darauf aufbauenden Planaussagen sind dabei nicht abschließend und umfassen neben räumlich konkreten Aussagen und Zielvorstellungen auch Vertiefungs- und Abwägungsaufgaben für die weitere Bearbeitung vor Ort.

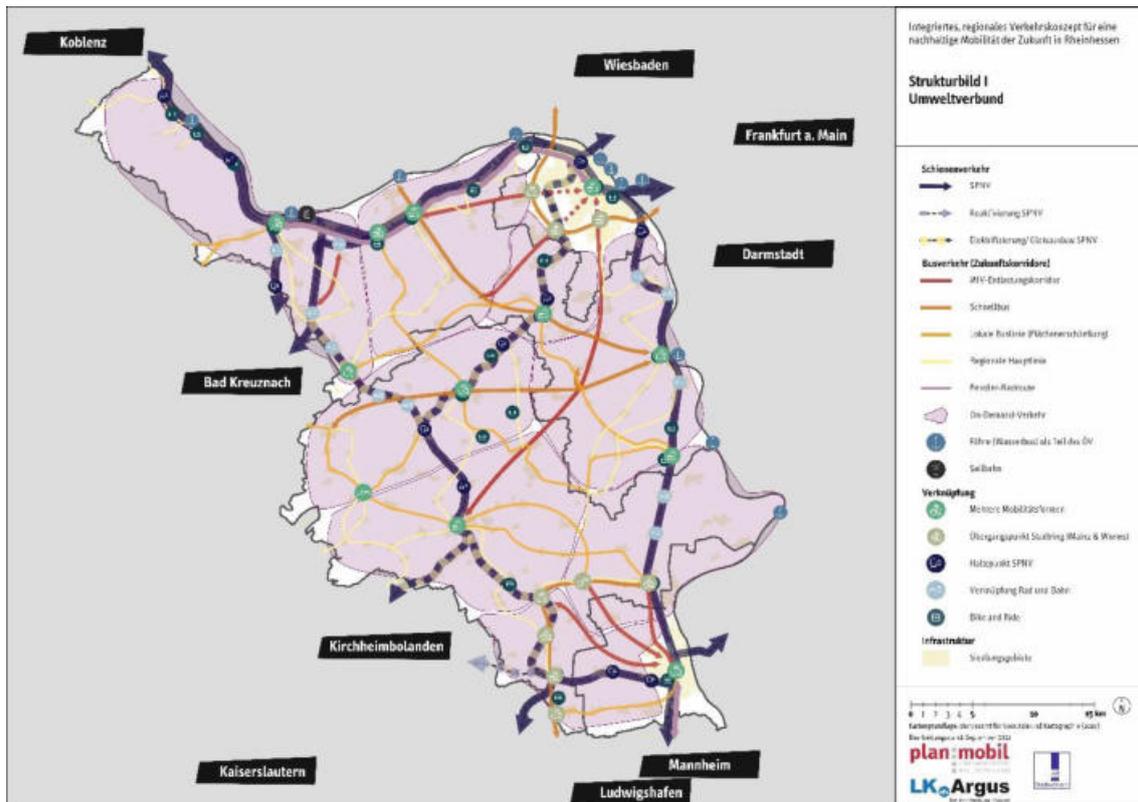
6.2.1 Strukturbild: Umweltverbund in der Region

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 Shuttlebusssystemen 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 4: Strukturbild I: Umweltverbund

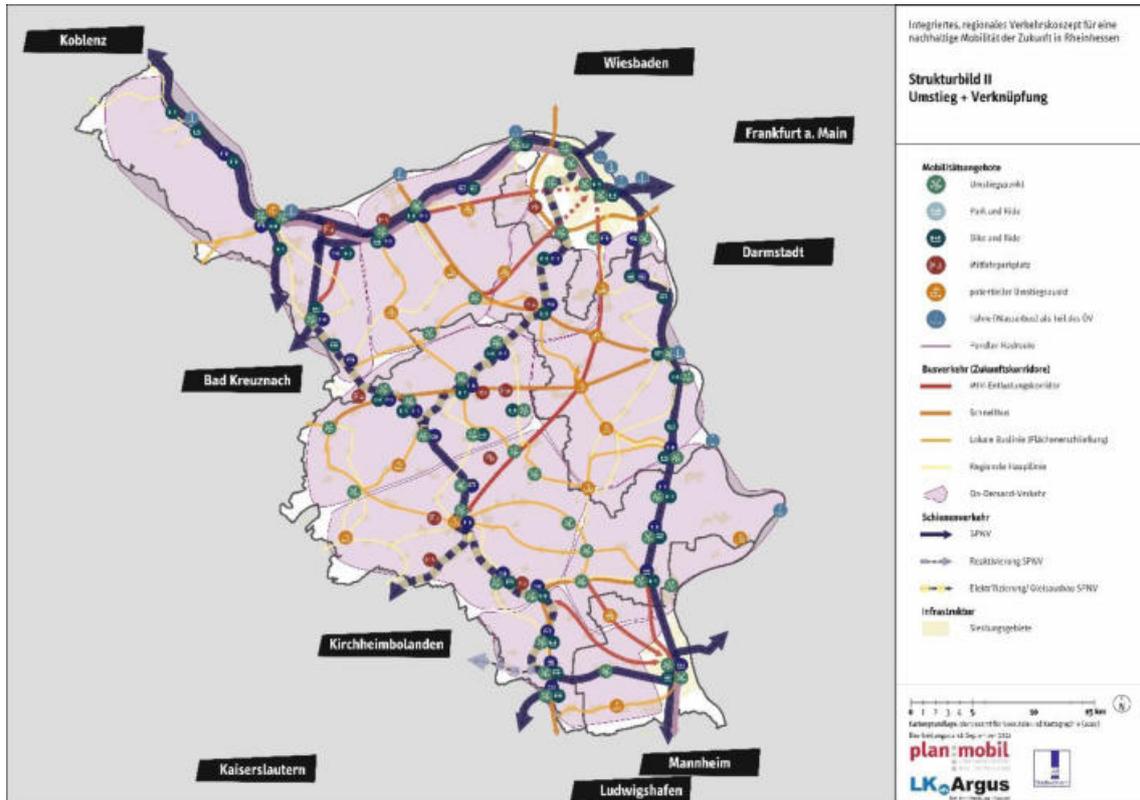


Quelle: eigene Darstellung

6.2.2 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 Umweltverbundes insgesamt gesteigert und der Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern auch in den ländlich geprägten Räumen erleichtert werden.

Abbildung 5: Strukturbild II: Umstieg und Verknüpfung



Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 12: Ausstattung der Umstiegsorte

Zentrale Umstiegsorte	Ausstattungsmerkmale
<p>Mobilitäts-Hub</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dynamische Fahrgastinformation (DFI)-Anlagen an Bus- und Bahnhöfen (zusätzlich analoge Fahrgastinformation) ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ Fahrradabstellanlagen B+R-Anlagen ggf. als Fahrradparkhäuser wie bereits in Ingelheim gegeben/ Bikesharing-Standort ■ P+R-Anlagen/ Carsharing-Standort ■ Taxistand ■ Ladestationen E-Fahrzeuge (Fahrrad wie Auto) ■ Öffentliche WC-Anlage ■ Servicepunkt/ Aufenthaltsraum ■ Kiosk/ Bäckerei/ Imbiss etc.

<p>Transitpunkt</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Paketstation ■ DFI-Anlage ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ B+R-Anlage (Fahrradboxen/ Gepäckschließfächer) → Anbindung an Radpendlerroute? ■ Weiterführende Einrichtungen wie bspw. Paketstation; Fahrkartenautomat, kleiner Kiosk können ergänzt werden
<p>Mobilitätspunkt</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ DFI-Anlagen an Bus- und Bahnhof (zusätzlich analoge Fahrgastinformation) ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ Fahrradabstellanlagen B+R-/ Bikesharing-Standort ■ P+R-Anlage/ Carsharing-Standort ■ Taxistand ■ Ladestationen E-Fahrzeuge (Fahrrad wie Auto) ■ Verkaufsautomat ■ Kiosk/ Bäckerei/ Imbiss etc. ■ Paketstation
<p>Dorfpunkt</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ggf. DFI-Anlage; mind. jedoch WLAN-Punkt ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ B+R-Anlage (Abstellanlage, mind. überdacht/ witterungsgeschützt) ■ sichere Zuwegung im Radnetz unter besonderer Berücksichtigung des Fähranlegers (Wegweisung) ■ Witterungsschutz Busstation und Fähranleger

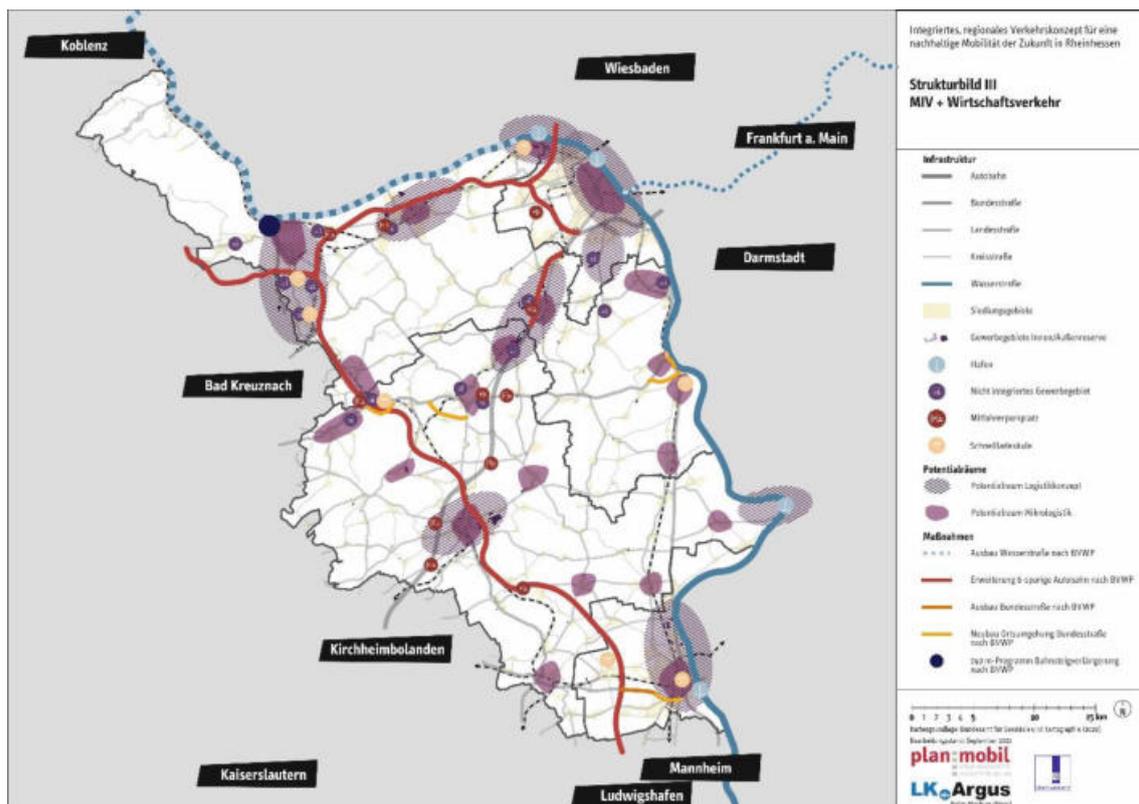
6.2.3 Strukturbild: MIV und Wirtschaft

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 Stützpfeiler 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 6: Strukturbild III: MIV und Wirtschaftsverkehr

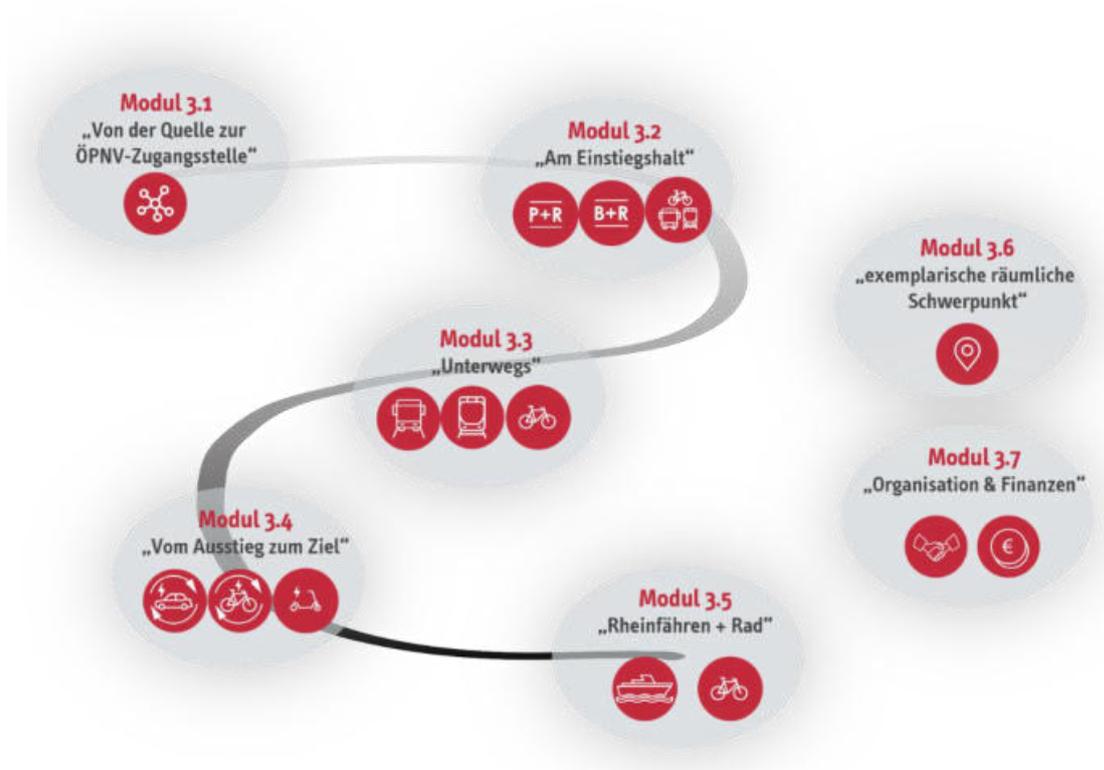


Quelle: eigene Darstellung

6.3 Teilräumliche Umsetzung in Modulen

Die Umsetzung der Gesamtstrategie „Vernetztes Rheinhessen“ wird in Modulen gedacht und umgesetzt. Die multimodalen Wegstrecken werden in ihren einzelnen Teilmodule betrachtet, wobei eine bestmögliche Verknüpfung dieser Teilstrecken auch aufgrund unterschiedlicher teilräumlicher Voraussetzungen eine sehr große Relevanz besitzt.

Abbildung 7: Übersicht über die Module der Gesamtstrategie Vernetzte Mobilität



Quelle: eigene Darstellung

Modul 1: Von der Quelle zur ÖPNV- Zugangsstelle

Den ersten Abschnitt der multimodalen Wegstrecke stellt der Weg von der Quelle, z. B. der Wohnung, zur ÖPNV-Zugangsstelle, dar. Um den Umweltverbund und den ÖPNV-Anteil auf der Wegstrecke zu fördern, gilt es bezahlbare Alternativen zum Pkw für Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner zu schaffen. Um die regionalen Pkw-Fahrten, in der Regel von Tür zu Tür, zeitgünstig und komfortabel zu ersetzen, stellt diese erste Etappe oft schon ein Hindernis – bzw. die erste planerische Herausforderung - dar. Die Qualität der Wege zu Fuß zum Bahnhof wurde bisher nicht immer in ÖPNV-Konzepten mitgedacht, kann jedoch im Kontext der Schulwege oder von Städtebauförderung verbessert werden. Dazu zählt ergänzend auch ggf. die Subjektförderung von Pedelecs als Alternative zur Bereitstellung

von ÖPNV-Angeboten in einzelnen Bereichen oder auch für einzelne Personengruppen, wie Berufsschülerinnen und Berufsschüler. Eine alltagstaugliche Anbindung der Dörfer für den Radverkehr zum nächsten zentralen Ort ist Grundlage einer Veränderung des Nutzungsverhaltens.

Alltagstaugliche Anbindung der Dörfer für den Radverkehr zum nächsten zentralen Ort mit SPNV-Anbindung ist so Gegenstand alltagstauglicher Radverkehrsverbindungen. In Form einer sog. „Zielspinne“ können bei der Netzplanung die Radfahrverbindungen zum ÖPNV sternförmig dargestellt werden und Priorität genießen – nicht zuletzt um nach den Pandemie Jahren 2020/2021 dem ÖPNV wieder zu hohen Fahrgastzahlen zu verhelfen.

Eine besondere Chance besteht in der Kombination von Pedelecs (mit ihrer erhöhten Reichweite gegenüber dem herkömmlichen Fahrrad) und SPNV oder Schnellbus. Die „eVelo“-Studie der Uni Kaiserslautern hat ermittelt, dass in Rheinland-Pfalz ca. 80% der Einwohnerinnen und Einwohner bei angenommenen 10 Kilometern Radius um die SPNV-Stationen leben, in Rheinhessen wahrscheinlich ein noch höherer Anteil. Da mit dem Pedelec die bewegte Topografie kein größeres Hindernis mehr darstellt, besteht ein sehr hohes Potenzial für die Substituierung von Pkw-Fahrten, wenn die Zuwege zu den Bahnstationen akzeptabel sind.

Für den Alltagsverkehr ist der Aus- und Neubau der entsprechenden Infrastruktur der Nahmobilität, wie Radschnellverbindungen und Fußwegenetze, notwendig. Darüber hinaus können alternative Mobilitätsformen, wie Mitfahr-, On-Demand-Angebote, Dorfgemeinschaftsautos, etc., das Angebot erweitern und ergänzen. Diese sorgen für eine bessere und dynamischere Erreichbarkeit der Orte und flexible Fahrtmöglichkeiten für unterschiedliche Zielgruppen.

Abbildung 8: Orientierung und sichere Wege schaffen auf dem Weg zur Haltestelle



Quelle: eigene Aufnahmen

Modul 2: Am Einstiegshalt

Zur zweiten Etappe der gedachten Tür-zu-Tür-Reise umfasst neben dem ÖPNV-Zugang entsprechend auch einen Umsteigepunkt unterwegs. Der Einstiegshalt zum System vernetzter Mobilitätsangebote muss attraktiv und niedrigschwellig sein für die Nutzerinnen und Nutzer. Dabei handelt es sich an den Umsteigsorten um intermodale Angebote, wie B+R- oder P+R-Plätze, einladende und saubere Aufenthaltsbereiche und umfangreiche Informationen zu den Angeboten und Verzögerungen.

Die Anforderungen an die Mobilitätsangebote sind eine hohe Zuverlässigkeit und Schnelligkeit. Außerdem müssen diese flexibel zugänglich sein. Die Ausgestaltung der Umsteigsorte erfolgt modular in

Abhängigkeit zu ihrer Lage sowie zum vorhandenen bzw. erwarteten Mobilitätsbedarfes vor Ort. Die enge Verknüpfung der Mobilitätsangebote geschieht hier räumlich (kurzer Umsteigeweg), betrieblich (z.B. Anschlusssicherung) sowie als digitale Verknüpfung der Stationen und ihrer Ausstattungsbau- steine (Information, Buchung, Abrechnung). Die Verortung der Einstiegshalte als Zugang zum ÖPNV- System als regionales Mobilitätsrückgrat sollte unter dem Aspekt einer guten Erreichbarkeit für mög- lichst viele Nutzerinnen und Nutzer erfolgen. Barrierefreiheit des Zugangs zum Bus oder Bahnsteig sowie einladende Aufenthaltsqualität sind Erfolgsfaktoren der Verknüpfung, außerdem eine gute Sichtbarkeit von den zentralen Orten aus, möglichst mit einheitlichem Design und hohem Wiederer- kennungswert.

Für das sichere Abstellen von Fahrrädern gibt es inzwischen (wie z.B. in Ingelheim) größere Anlagen, überwiegend für Auspendelnde. Unter dem Konzept der Fahrradstation sind neben dem Abstellen als Infrastrukturleistung auch Vermiet- und Reparaturservice integriert. Eine mögliche höchste Stufe um- fasst auch Smart-Locker, Umkleiden/ Duschen und ein Frühstückscafé für Auspendelnde vor Einstieg in den Zug. Der Kreis Unna bei Dortmund hat ein schon weit entwickeltes Fahrradstationsnetz mit dem betrieblich-personellen Einsatz neu definiert und mit viel Digitalisierung modernisiert.

Die integrierte Erneuerung von Bahnhaltepunkten wurde in NRW zur Unterstützung der Kommunen bei einer gemeinsamen BEG – Bahnflächenentwicklungsgesellschaft von DB Station+Service mit dem Landesverkehrsministerium organisiert. Im Stadtstaat Hamburg hat die landeseigene P+R-Betriebsge- sellschaft mit einem längerfristigen politischen Auftrag auch die Entwicklung des B+R nach einheitlich hohen Standards übernommen. Der künftige landesweite Nahverkehrsplan für RLP könnte mit einem landesweiten Stationsprogramm einen passenden Rahmen zur Unterstützung der kommunalen und anderen Akteure definieren, auch zu den Qualitätsstandards der jeweiligen Ausstattung.

ÖPNV-Zugang bzw. Umstieg hat auch die Seite von Informationsservice (tlw. interaktiv, auch als Kun- dencenter für alle Mobilitätsangebote). Allerlei Service lässt sich unter dem Begriff „Mobilstation“ (siehe auch Modul 4) bündeln, für den Aufenthalt bis zur Abfahrt (Lademöglichkeiten Mobilgeräte/ WLAN) oder als zusätzliche Self-Service-Dienstleistungen (Paketdienste, Geldautomaten). Das neue Konzept des Umweltbundesamts für den suburbanen Raum „UmlandStadt“ sieht in den lokalen Bahn- und Busstationen unter dem Titel „Mobilpunkt Plus“ Kristallisationskerne für das öffentliche Leben mit lokalen Sozial-, Kulturangeboten sowie Co-Working-Spaces.

Abbildung 9: Verknüpfung mit dem Schnellbus (Borken, Münsterland) und mit dem SPNV (Alzey)



Quelle: eigene Aufnahmen

Modul 3: Unterwegs

Das dritte Modul stellt den Hauptanteil der von Tür zu Tür zurückgelegten Strecke aus. Diese wird im SPNV, mit dem ÖPNV (Schnellbus, Regionalbus oder auch BRT) oder dem Fahrrad bzw. Pedelec (Pendler-RadRoute/ Alltagswegenetz) zurückgelegt.

Für eine zum MIV konkurrenzfähige Qualität wirken mehrere Qualitäten zusammen (siehe auch Maßnahmen, Kapitel 7). Im ÖPNV sorgen, gerade auf den Schnellbusverbindungen, Bevorrechtigungen und die Verfügbarkeit eigener Trassen (separate Busspuren) für ein schnelles und zuverlässiges Angebot. Die Reisezeiten werden beschleunigt und weisen ein ähnliches bis sogar besseres Reisezeitverhältnis als der MIV auf. Der Umstieg wird so gefördert.

Moderne Fahrzeuge im ÖPNV (Straße und Schiene) mit einer guten Ausstattung bieten den Fahrgästen ein hohes Maß an Komfort. Digitale Informationsmöglichkeiten und ein integriertes Tarifangebot senken die Nutzungshürden und steigern die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Auf allen Strecken wird mindestens ein 30-Minuten-Takt angeboten („Rheinessen-Takt“). Auf einigen, wichtigen und hochfrequentierten Achsen wird ein dichteres Taktangebot geschaffen. Dadurch ist eine Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel möglich.

Die PendlerRadRouten bieten als Radschnellwege direkte und störungsarme Verbindungen. Diese verbinden wichtige Ziele, wie etwa große Arbeitsplatzstandorte, Gewerbegebiete und Bahnhöfe. Schwerpunktmäßig bezieht sich das Angebot auf Pendlerinnen und Pendler sowie Auszubildende. Es gelten definierte Qualitätsanforderungen, wie etwa die sichere Befahrbarkeit und eine direkte Wegeführung.

Zu prüfen ist die Frage, inwieweit die generell wünschenswerte, gratis Fahrradmitnahme im Alltagsverkehr auch in den Berufsverkehrszeiten möglich ist. Auch im regionalen Freizeitverkehr kann es im SPNV zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Relationen (durchgängige SPNV-Angebote aus dem Rhein-Main-Ballungsraum) Kapazitätsprobleme geben. Parallele Ausflugsangebote mit einem Radbus-Angebot (wie im nördlichen Rheinland-Pfalz unter anderen räumlichen Voraussetzungen) könnten zu den kritischen Ausflugszeiten den SPNV entlasten.

Zusätzlich dienen App-basierte Lösungen zur Generierung von Mitfahrmöglichkeiten in Verbindung mit Mitfahrerparkplätzen.

Abbildung 10: Schienenfahrzeuge in Rheinhessen



Quelle: eigene Aufnahmen

Modul 4: Vom Ausstieg zum Ziel

Am Ausstiegshalt angekommen, ist die „letzte Meile“ ein häufiger Unsicherheitspunkt, der die Bereitschaft reduziert, ohne das eigene Auto mobil zu sein. Um vom Ausstiegshalt sicher und zuverlässig zum eigentlichen Ziel zu gelangen, ist die multimodale Mobilitätskette mit Sharingangeboten (Auto/ Rad) zu ergänzen. Für ankommende Gäste ist an der Ausstiegshaltstelle jeweils wieder ein Informationsangebot (Wegweisung und Übersichtsplan) nötig.

Für eine zum MIV konkurrenzfähige Gesamtreisezeit und entsprechenden Komfort bedarf es für die Fahrgäste, die nicht direkt zu Fuß oder mit Bus/ Straßenbahn vom Ausstiegshalt unterwegs sind, noch einmal eines Verkehrsmittels, zum Beispiel eines Fahrrades (eigenes Zweirad am Bahnhof abgestellt oder Mietrad) oder Mikromobile wie E-Tretroller. Derartige Mobilitätsangebote für die „letzte Meile“ in der Stadt können zur Entlastung des ÖVs in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs beitragen.

Für Einpendelnde in der Spitzenstunde bieten insbesondere das Bike-Sharing die Möglichkeit, direkt und flexibel zur Arbeit zu gelangen, unabhängig von dem Verkehrsaufkommen auf den Straßen. Das Angebot bietet zudem eine gute Ergänzung zum ÖPNV in den Schwachverkehrszeiten. Für den Freizeitverkehr können Car- und Bike-Sharing auf kürzeren Touren attraktiv sein. Mit der sukzessiven Ausweitung der beiden bestehenden Systeme in Rheinhessen, das der MVG im Norden und das des VRN im Süden, könnte auch an ländlichen ÖPNV-Knoten jeweils ein Angebot komplementär zum ÖPNV geschaffen werden: für die „letzte Meile“ der Einpendelnden und für den Freizeitverkehr über kürzere Distanzen.

Mobilstationen bündeln an ÖPNV-Knoten die auf dem Land nicht so dichten Mobilitätsangebote an einem Ort, um dem bestehenden Mobilitätsbedarf mit vermehrten Angeboten des Umweltverbundes gerecht zu werden. Dabei leistet Car-Sharing einen Beitrag zu einer vielfältigeren Verkehrsmittelwahl, eventuell mitgetragen durch Nutznießer-Kofinanzierung aus der lokalen Wirtschaft.

Abbildung 11: Angebote auch für Einpendelnde (Bad Kreuznach); Mobilstation an Stadtbus-Haltestelle (Osnabrück)



Quelle: eigene Aufnahmen

Modul 5: Intermodalität mit den Rheinfähren

Ein Spezialthema entlang des gesamten Rheinlaufs in Rheinhessen sind die Rheinfähren auf die rechtsrheinische, hessische Seite, darunter auch mehrere Personenfähren. Um die multimodalen Mobilitätsketten zu fördern und auszuweiten, werden die Rheinfähren mit in das Angebot einbezogen.

Durch die Querung des Rheins können direkte neue Wegebeziehungen zu Zielen in den angrenzenden Regionen geschaffen werden, sei es zu Arbeitsplatzstandorten oder auch zu den dortigen weiterführenden ÖPNV-Angeboten. Mit den Fähren sind auch SPNV-Linien auf der anderen Rheinseite gut erreichbar. Besonders deutlich ist dies erkennbar zwischen Bingen und Rüdesheim aufgrund der durchgehenden Betriebszeiten der Fähre. Durch neue Querungsangebote werden zudem die bestehenden Engstellen in der regionalen Anbindung entlastet.

Die bisher eingeschränkte Erschließung der Fähranleger durch den ÖPNV und relativ eingeschränkte fußläufige Einzugsbereiche der Fähranleger stellen Hindernisse für die intermodale Nutzung dar. Um die Nutzung der Fähren zu fördern und die Einzugsbereiche zu vergrößern, sind entsprechende Anschlüsse der Fähranleger an das Radnetz herzustellen und Bike-Sharing-Angebote ergänzend dazu einzurichten. Die Anpassung der Busnetze, teilweise nur mit Bedarfsverkehren, sowie die tarifliche Integration in den ÖPNV könnten die vorhandenen Fähren besser in Wert setzen und die lokalen Erreichbarkeiten deutlich verbessern.

Die Dichte des Schiffsverkehrs auf dem Rhein schränkt entsprechend der Vorgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die technischen Varianten eines alternativen Antriebs der Fähren ein. Das gilt auch für den bereits diskutierten Personenverkehrsweg längs im Rhein mit „Wasserbussen“ im Mainz-Wiesbadener Raum. Im Gegensatz zu anderen internationalen Beispielen spielt jedoch neben dem dichten Schiffsverkehr auch die Fließgeschwindigkeit des Rheins eine besondere Rolle.

Abbildung 12: Intermodalität mit den Rheinfähren



Quelle: eigene Aufnahmen

Modul 6: Exemplarische räumliche Schwerpunkte

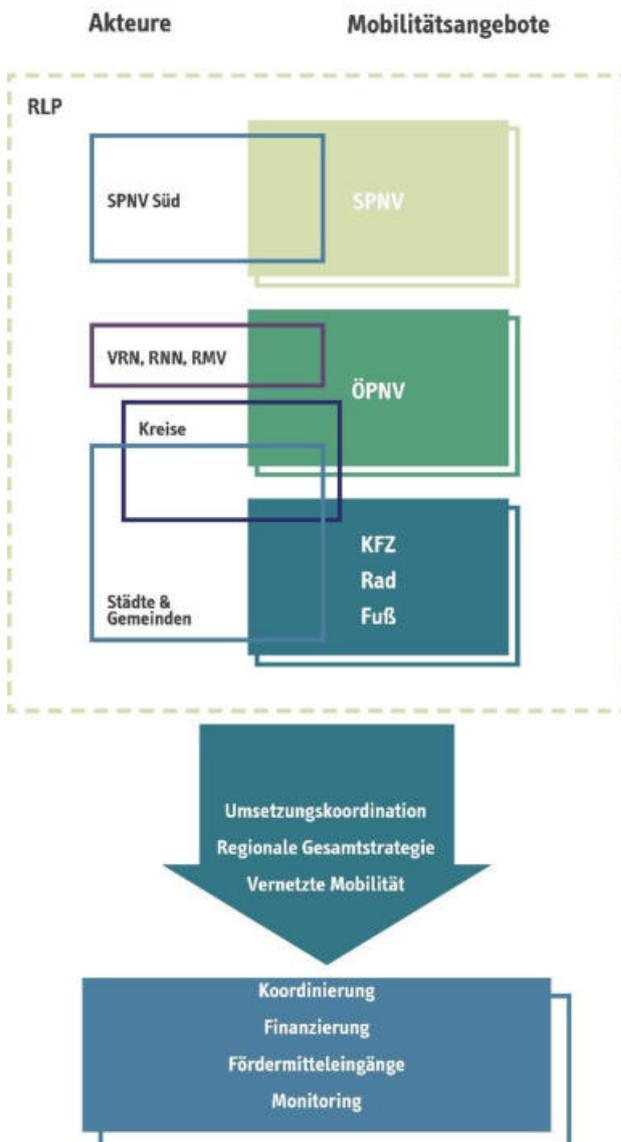
Im nachfolgenden Kapitel 6.4 werden exemplarische räumliche Schwerpunkte der Gesamtstrategie erarbeitet. In diesem Zuge werden zwei Korridore, in Form eines zweiten Entlastungsringes um Mainz, von Ingelheim nach Nieder-Olm und nach Nierstein sowie entlang der Rheinhessenstraße bis nach Alzey, identifiziert.

Modul 7: Organisation und Finanzierung

Die Themenfelder im Bereich Mobilität sind durch differenzierte Planungs- und Entscheidungsebenen geprägt, die das Land Rheinland-Pfalz, die Landeshauptstadt Mainz, die Kreise Mainz-Bingen und Alzey-Worms sowie die einzelnen Städte und Gemeinden betreffen. Zusätzlich sind fachspezifische

Zuständigkeiten zu beachten, wie im Bereich der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und der Straßenbaulast. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt überwiegend durch die Verwaltungen der Städte und Gemeinden sowie den Kreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen. Zudem liegen Themen im Kompetenzbereich des Landes Rheinland-Pfalz und seinen zugehörigen Institutionen sowie beim Zweckverband SPNV Süd, den Verkehrsverbänden RNN, VRN und RMV. Einzelne Mobilitätsthemen werden in der Region außerdem durch unterschiedliche Verbände und Initiativen begleitet oder initiiert (wie z. B. ADFC, VCD). Die komplexen Strukturen erfordern eine inhaltliche Schnittstelle zur Initiierung, Begleitung und Bearbeitung von Maßnahmen mit der Beteiligung aller relevanten Akteure.

Abbildung 13: Erfordernis der Umsetzungscoordination bei komplexen Zuständigkeiten



Quelle: eigene Darstellung

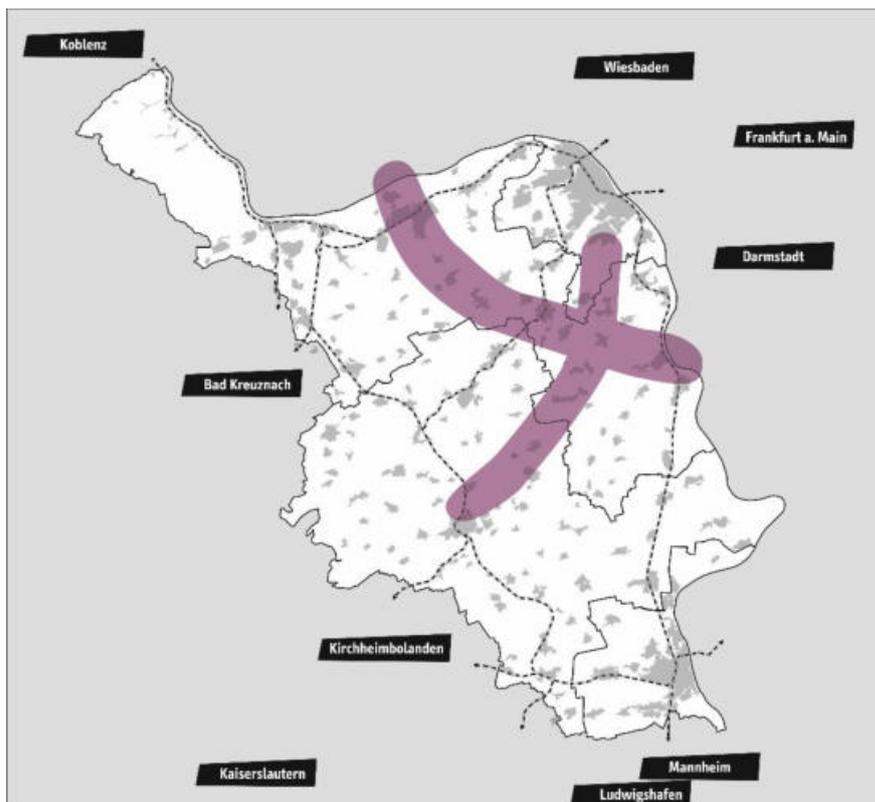
Mit den verschiedenen Ressorts und bestehenden Institutionen ist für die Umsetzung auf unterschiedlichen Ebenen eine fachliche Einbindung vorzusehen. Zudem sind Umsetzungs Kooperationen zu entwickeln. Damit werden Doppelstrukturen vermieden und eine integrierte Bearbeitung von Mobilitätsthemen ermöglicht. Für die Abstimmung und Einbeziehung der vielen unterschiedlichen Akteure, sollte auch perspektivisch die Akteursbeteiligung fortgesetzt werden. Zur Umsetzung von Maßnahmen wurden mit dem Lenkungskreis und dem Fachbeirat Mobilität Strukturen geschaffen, die eine regelmäßige Einbindung aller relevanten Akteure sicherstellen.

Für die regionaldurchgängige Umsetzung sind Lösungen für finanzielle Investitionen und Ausgleichszahlungen zu etablieren, bis hin zu einem Regionalbudget Mobilität Rheinhessen.

6.4 Exemplarische Anwendung der Gesamtstrategie

Aus den Modulen für die teilräumliche Umsetzung werden exemplarisch zwei räumliche Schwerpunkte in Form von Korridoren abgeleitet. Zur Identifizierung der Korridore werden die Aussagen aktuell bestehender Planwerke sowie die Vorgaben für die Untersuchung herangezogen.

Abbildung 14: Schwerpunkt-Korridore in Rheinhessen



Quelle: eigene Darstellung

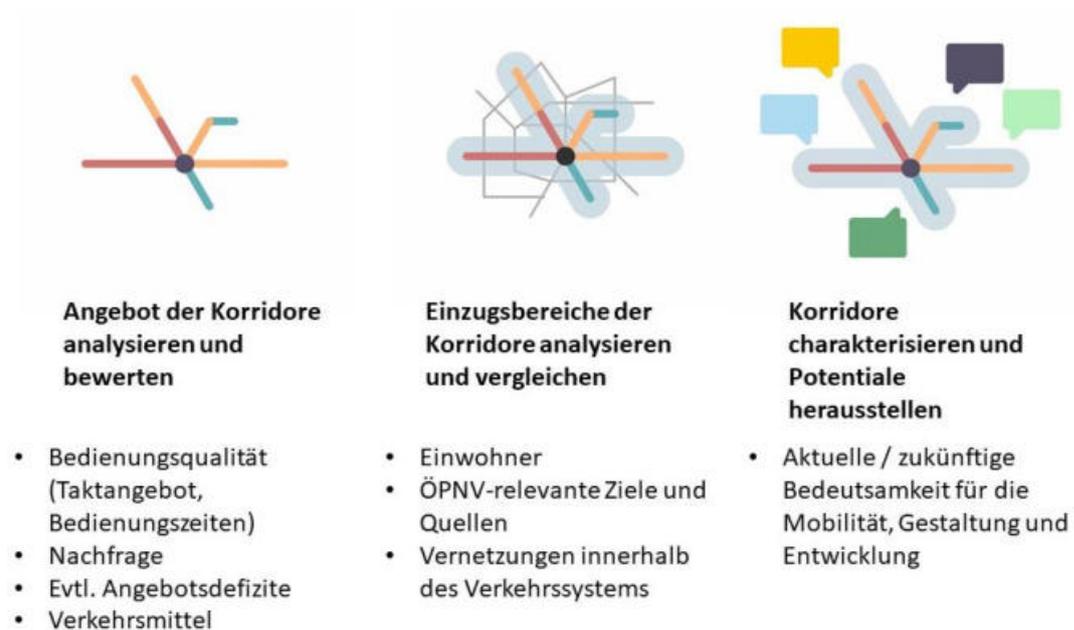
Durch die Überlagerung der Strukturbilder lassen sich zwei Korridore in Rheinhessen identifizieren. Diese werden hinsichtlich ihres Mobilitätsangebotes analysiert und bewertet. Dabei werden Aspekte,

wie die Nachfrage auf PendelInnenrelationen, die Bedienungsqualität im ÖV (Taktangebot, Bedienungszeiten), die Radinfrastruktur und die MIV-Infrastruktur sowie eventuell bestehende Angebotsdefizite, untersucht.

Die Einzugsbereiche der Korridore werden anschließend analysiert und verglichen. Verschiedene Aspekte, wie etwa die Anzahl und Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie die ÖPNV-relevanten Quellen und Ziele, werden in die Analyse miteinbezogen. Zudem erfolgt eine Betrachtung des Vernetzungsgrades innerhalb des Verkehrssystems. Daraus abgeleitet wird die Festsetzung von systemrelevanten Umsteigeorten.

Anschließend werden die Charakteristika der beiden Korridore für ein vernetztes Rheinhessen herausgearbeitet und die Potenziale hervorgehoben. Dies geschieht mit Blick auf die aktuelle sowie die zukünftige Bedeutsamkeit für die Mobilität, die Gestaltung und Entwicklung des Untersuchungsraumes. Vor dem Hintergrund der mit dem Verkehrskonzept formulierten Ziele und dem Schwerpunkt der Gesamtstrategie vernetztes Rheinhessen richten sich die konzeptionellen Empfehlungen vorrangig an Angebote des Umweltverbundes.

Abbildung 15: Methodik der Analyse und Anwendung der Gesamtstrategie



Quelle: eigene Darstellung

6.4.1 Stadt-Umland-Ring Mainz

Aus der Analyse kristallisiert sich der Bedarf nach einem zweiten Ring vom Mainzer Süd-Osten in den Süd-Westen von Mainz heraus. Während der erste Ring durch die BAB 60 identifizierbar ist, ist der hier betrachtete Raum weiter im ländlichen bzw. suburbanen Raum zu verorten. Dieser beginnt in Ingelheim (bzw. Oestrich-Winkel) und verläuft über Nieder-Olm und Mommenheim bis nach Nierstein.

Aufgrund des hohen verkehrlichen Drucks, der täglich nach und über Mainz hinaus nach Wiesbaden sowie Richtung Rhein-Main besteht, bedarf es einer zweiten Radialen. Vor dem Hintergrund der Gesamtstrategie Vernetzte Mobilität gilt es die regionalen Verkehrsströme zu bündeln und an klar definierten Umsteigepunkten in den Umweltverbund zu überführen. Dies gilt sowohl für Verkehre nach Mainz hinein als auch für Verkehre über Mainz hinaus.

Im Rahmen der Analyse wird deutlich, dass aktuell eine funktionale Teilung des Korridors in Nieder-Olm besteht. Die größten Ein- und Auspendelndenbeziehungen gibt es in bzw. aus Richtung Mainz und Ingelheim, während geringe Pendelndenbeziehungen zwischen Nieder-Olm und Nierstein bestehen. Insgesamt zeichnet sich der Korridor durch eine große Heterogenität innerhalb des Raumes aus. Die konzeptionellen Überlegungen beziehen sich daher auf die verbesserte Verbindung der Kommunen im Korridor untereinander, vorrangig aber auch die verkehrliche Pufferfunktion in Richtung Mainz.

Tabelle 13: Zusammenfassung zentraler Merkmale des Untersuchungsraumes Stadt-Umland-Ring Mainz

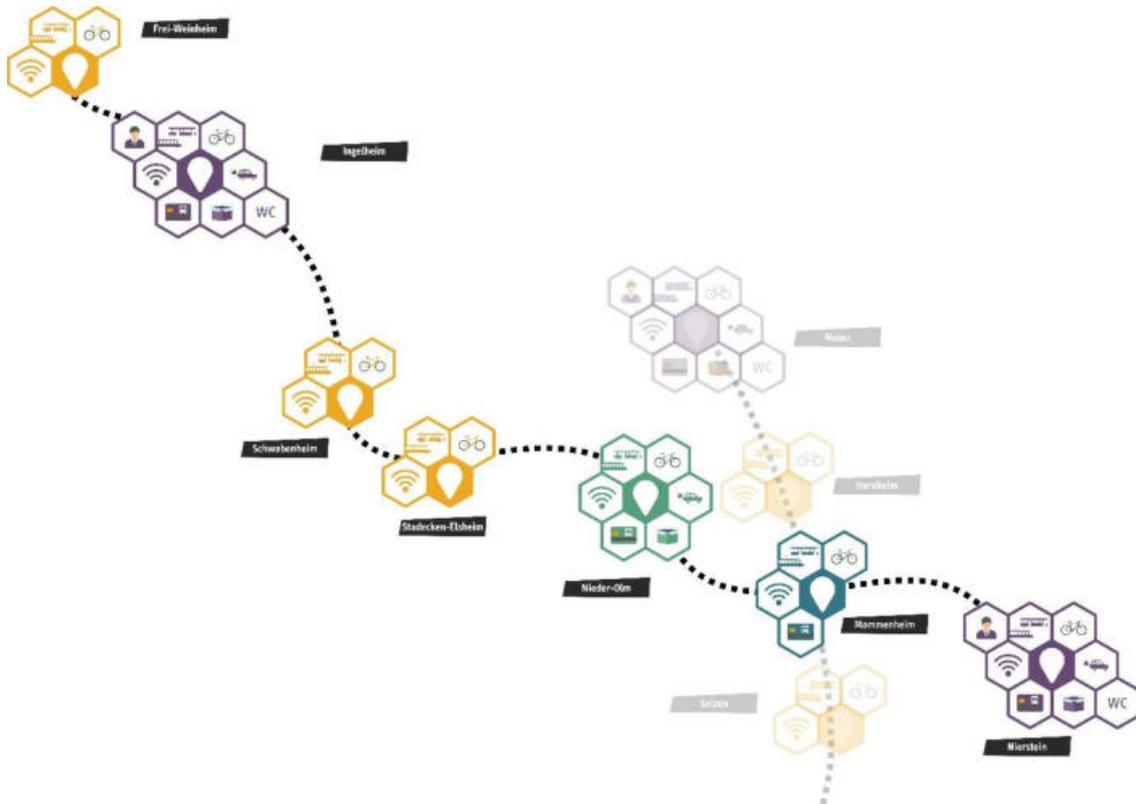
<p>Ziele der Korridorentwicklung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrliche Entlastung von Mainz ■ Verbesserung der Netzwirkung des ÖPNV auch aus den ländlichen Bereichen Rheinhessens ■ Verkehrliche Optimierung der Angebote des Umweltverbundes zwischen Ingelheim, Nieder-Olm und Nierstein
<p>Mobilitätsangebote und bestehenden Planungen</p>	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ingelheim – Nieder-Olm = regionale Hauptlinie im T60 ■ Nieder-Olm – Nierstein = lokale Hauptlinie T60 ■ Taktknoten mit systematischen Anschlüssen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ingelheim/ Elsheim & Stackeden ○ Nieder-Olm/Mommenheim/ Nierstein ■ Schaffung einer direkten Busverbindung zwischen Nierstein und Nieder-Olm ■ Stärkung Mommenheim als Verknüpfungspunkt ■ Anbindung der Gewerbegebiete in Nieder-Olm verbessern, weitere Konzeption notwendig, da nur über Umweg erreichbar <p>Rad</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbindung von Ingelheim nach Nieder-Olm geplant ■ L 426: kombinierter Geh-/ Rad- und Wirtschaftsweg zwischen Stackeden-Elsheim bis zur Kreuzung L 426/ L427 südl. Mainz-Lerchenberg, Ausbau geplant ■ Verknüpfung mit der geplanten Pendler-Radrouten Mainz – Bingen in Ingelheim

	<p>MIV</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sechsspuriger Ausbau A60 „Mainzer Ring“ geplant ■ Ortsumgehung Nierstein/ Fahrbahnerneuerung Rheinallee (B 9)
Räumliche Struktur, Mobilitätsraumtypen	Zentraler Ort ländlich, zentraler Ort urban, suburbaner Übergangsraum, nicht integrierte Gewerbegebiete
Einwohnerinnen und Einwohner	ca. 97.000 (zzgl. ca. 12.000 in Oestrich-Winkel)
Erforderliche Beförderungskapazität	<div style="display: flex; align-items: center; gap: 20px;">   </div> <p>Solobus</p> <p>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.</p>

Konzeptionelle Empfehlungen

Vor dem Hintergrund der zuvor beschriebenen Ausgangssituation (weiterführende Angaben in Teil A, Kapitel 3) wird die Schaffung einer durchgehenden Direktverbindung zwischen Nierstein – Ingelheim über Nieder-Olm als tangentielle Entlastung im Stadt-Umland-Bereich von Mainz empfohlen. Für eine hohe Attraktivität ist eine direkte Führung als Schnellbus mit zum MIV konkurrenzfähiger Fahrzeit (Fahrzeitverhältnis $< 1,4$) anzustreben. Eine möglichst direkte Linienführung erfolgt über die Kreisstraßen K38 und K34, weiter über Landstraßen L413 und L 428. Neben einer direkten Führung ist eine systematische Bevorrechtigung vorzusehen. Dies betrifft insbesondere Streckenabschnitte mit ausgeprägten Störungen und Behinderungen (z. B. Abschnitt Nieder-Olm – Ingelheim aufgrund hoher Verkehrsstärke/ -last auf den Landesstraßen L 413 und L 428), für die der Busverkehr möglichst auf Sonderfahrstreifen (Busspur) oder nach dem Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe (Bus als Pulkführer) geführt werden soll. Zur Flankierung dieses Prinzips sind technische bzw. bauliche Lösungen an Ampelanlagen und an Haltestellen vorzusehen. Als tagesdurchgängiges Grundangebot ist ein 30-Minuten Takt anzubieten, 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.

Abbildung 16: Umstiegsorte im Untersuchungsraum Stadt-Umland-Ring Mainz



Quelle: eigene Darstellung

Hinsichtlich der angestrebten multimodalen Vernetzungen ist in den Orten entlang von SPNV-Trassen (Nierstein, Nieder-Olm, Ingelheim am Rhein) bereits ein größeres Angebot an Mobilitätsformen als in den Zwischenorten gegeben, langfristig aber auch weiter auszubauen. Sicherzustellen ist ein guter und übersichtlicher Übergang zwischen Bus- und SPNV-System, um so auch den Umstieg aus Zubringerangeboten oder aus dem Korridor in Richtung Mainz attraktiv zu machen.

In den größeren Ortschaften entlang des Korridors ist die Schaffung von P+R sowie B+R-Anlagen vorzusehen. Hierbei sind zuvorderst die nachfolgend genannten Umstiegsorte zu berücksichtigen. Ergänzend ist die Einrichtung von B+R-Anlagen in den Ortschaften Großwinternheim, Zornheim sowie Schwabsburg konsequent voranzutreiben. Für die Zu- und Abwegung ist ein Ausbau des Radwegenetzes erforderlich, mit dem die Haltestellen im Korridor eigenständig erreicht werden können. Bereits bestehende Routen, wie der Selztalradweg von Ingelheim am Rhein über Nieder-Olm nach Alzey, werden in den Korridor integriert und bei der Verknüpfung entsprechend berücksichtigt. Flankierend ist die Wegweisung, die Fahrbahnbeschaffenheit sowie die sichere Radwegführung (auch in den Wintermonaten) weiterzuentwickeln.

Die beiden Anschlüsse an die linksrheinische Bahnstrecke bieten (besonders in Ingelheim) bereits jeweils vielfältige intermodale Verknüpfungen. An den Enden ist der Stadt-Umland-Ring um Mainz mit wichtigen Fährverbindungen mit der anderen Rheinseite in Hessen verbunden.

Grundsätzlich ist ein einheitliches Design für als Haltepunkte und Umstiegsorte für einen hohen Wiedererkennungswert und qualitativ hochwertige Ausstattungselemente wie auch die Bereitstellung von WLAN vorzusehen.

Abbildung 17: Mobilitäts-Hubs im Korridor



Quelle: eigene Aufnahmen

Nachfolgend werden die zentralen Umstiegsorte nähergehend beschrieben:

Tabelle 14: Vorgesehene Mobilitäts-Hubs

<p>Ingelheim, Bahnhof und Nierstein, Bahnhof</p>	
<p>Verkehrliche Anforderungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Quell-/ Zielorte als Anfangs- und Endpunkte des Korridors ■ Zentrale Standorte der Umstiegsorte sind die Bahnhöfe und das direkte Umfeld ■ Verknüpfung zwischen Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr, Bus und SPNV ist sicherzustellen, die Fährianbindung in Nierstein ist etwas südlich des Bahnhofs gelegen, aber ebenfalls verkehrlich einzubeziehen; in Ingelheim Pendler-Radroute Mainz – Bingen berücksichtigen
<p>Ausstattungs-elemente</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ DFI-Anlagen an Bus- und Bahnhöfen (zusätzlich analoge Fahrgast-information) ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ Fahrradabstellanlagen B+R-Anlagen ggf. als Fahrradparkhäuser wie bereits in Ingelheim gegeben/ Bikesharing-Standort ■ P+R-Anlagen/ Carsharing-Standort ■ Taxistand ■ Ladestationen E-Fahrzeuge (Fahrrad wie Auto) ■ Öffentliche WC-Anlage

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Servicepunkt/ Aufenthaltsraum ■ Kiosk/ Bäckerei/ Imbiss etc. ■ Paketstation
--	---

Tabelle 15: Vorgesehener Transitpunkt

Mommenheim	
Verkehrliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schnittpunkt zum Korridor entlang der Rheinhessenstraße/ Höhe Mommenheim, Denkmal. Ermöglichung Umstieg zwischen beiden Beispielkorridoren (hierfür erforderliche Umsteigekapazitäten sind infrastrukturell vorzusehen, z. B. Anzahl Haltestellenpositionen oder Verknüpfung mit wenig zeitlicher Umsteigezeit)
Ausstattungs-elemente	<ul style="list-style-type: none"> ■ DFI-Anlage ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ B+R-Anlage (Fahrradboxen/ Gepäckschließfächer) → Anbindung an Radpendlerroute? ■ Weiterführende Einrichtungen wie bspw. Paketstation; Fahrkartenautomat, kleiner Kiosk können ergänzt werden

Tabelle 16: Vorgesehener Mobilitätspunkt

Nieder-Olm, Nord	
Verkehrliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ In Nieder-Olm, Nord bestehen Planungen zur Einrichtung eines neuen SPNV-Haltepunktes im Rahmen der Stationsoffensive der DB. Der genaue Standort ist noch offen, möglich scheint aber ein Anschluss an das SPNV-Netz im Jahr 2027. Eine Einbindung der Bahnstation in die Bustrasse ist anzustreben, sofern der Bahnhof an der L 413 bzw. in unmittelbarer Nähe gelegen sein wird
Ausstattungs-elemente	<ul style="list-style-type: none"> ■ DFI-Anlagen an Bus- und Bahnhalt (zusätzlich analoge Fahrgastinformation)

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ Fahrradabstellanlagen B+R-/ Bikesharing-Standort ■ P+R-Anlage/ Carsharing-Standort ■ Taxistand ■ Ladestationen E-Fahrzeuge (Fahrrad wie Auto) ■ Verkaufsautomat ■ Kiosk/ Bäckerei/ Imbiss etc. ■ Paketstation
--	---

Tabelle 17: Vorgesehene Dorfpunkte

Stadecken-Elsheim, Schwabenheim an der Selz und Frei-Weinheim		
Verkehrliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicherstellung der Zugänglichkeit auch in den Zwischenbereichen ■ In Frei-Weinheim ist der Fähranleger (Rheinstraße/ Parkplatz Fähranleger) mitzubedenken 	
Ausstattungs-elemente	<ul style="list-style-type: none"> ■ ggf. DFI-Anlage; mind. jedoch WLAN-Punkt ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ B+R-Anlage (Abstellanlage, mind. überdacht/ witterungsgeschützt) ■ sichere Zuwegung im Radnetz unter besonderer Berücksichtigung des Fähranlegers (Wegweisung) ■ Witterungsschutz Busstation und Fähranleger 	

Begleitend sind Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements auszubauen, um die Nutzung des Umweltverbundes voranzutreiben. Geeignete Ansatzpunkte bestehen u. a. mit der Firma Böhringer, den kommunalen Verwaltungen und weiteren Gewerbestandorten. Dazu zählen etwa das entstehende Gewerbegebiet „Ingelheimer Straße“ in Nieder-Olm oder das Gewerbegebiet „Am Rüsterbaum“ in Ingelheim.

Wirtschaftliche Bewertung

Die Kosten für die Einrichtung einer Mobilitätsstationen ist in Abhängigkeit zu der bestehenden Infrastruktur zu bewerten. Ausgehend von der vorhandenen und angestrebten Ausstattung der

Umstiegspunkte liegen die Gesamtkosten in diesem Korridor zwischen etwa 1.500.000 Euro und 2.500.000 Euro¹ (ohne Grundstückserwerb, Tiefbau- und Betriebskosten).

Für eine Schnellbusverbindung von Ingelheim am Rhein (Fähranleger) über Stackeden-Elsheim, Nieder-Olm, Mommenheim nach Nierstein (Bahnhof) wird eine Streckenlänge von etwa 35 Kilometern angenommen. Um ein attraktives Angebot zu schaffen, verkehren die Busse in einem Halbstundentakt (Montag – Freitag, 06 – 22 Uhr; Samstags, 06 – 21 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen im Stundentakt (06 – 21 Uhr). Je nach Kostensatz pro Fahrplankilometer ergeben sich jährliche Betriebskosten von etwa 1.800.000 Euro (2,50 Euro / km) bis 2.500.000 Euro (3,50 Euro / km).

Aufgrund der zu erwartenden Nachfrage wird zunächst der Einsatz von Solobussen auf einer Schnellbusverbindung von Ingelheim am Rhein nach Nierstein angenommen. Für den angestrebten Halbstundentakt ist der Einsatz von mindestens vier Fahrzeugen notwendig. Hinzu kommen ggf. noch Reservefahrzeuge. Für die Beschaffung konventionell angetriebener Solobusse wird von Kosten i.H.v. etwa 300.000 Euro pro Stück ausgegangen, woraus sich Beschaffungskosten von insgesamt 1.100.000 Euro ergeben. Wird der auch in diesem Handlungskonzept geforderte Förderung alternativer Antriebe angestrebt, etwa durch den Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge, wird mit Beschaffungskosten von etwa 500.000 – 600.000 Euro ausgegangen. Daraus ergeben sich für die Beschaffung Gesamtkosten i.H.v. mindestens 2.000.000 Euro, die aber über aktuelle Förderaufrufe deutlich reduziert werden können. Da überwiegend bestehende Straßen- und Haltestelleninfrastruktur genutzt wird, entstehen in diesem Bereich nur geringe Kosten.

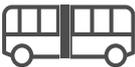
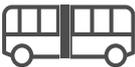
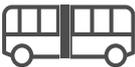
6.4.2 Erweiterte Rheinhessenstraße bis Alzey

Während die ursprüngliche Rheinhessenstraße von Mainz über Mommenheim nach Worms führt, wird sich der Korridor „Rheinhessenstraße“ zunächst auf den nördlichen Abschnitt von Mainz bis Mommenheim konzentrieren mit Verlängerung in Richtung Alzey über Gau-Odernheim.

Tabelle 18: Zusammenfassung zentraler Merkmale des Untersuchungsraumes Rheinhessenstraße

Ziele der Korridorentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Optimierung des regionalen Verkehrsflusses in einem vom MIV stark (über)lasteten Verkehrskorridor ■ Verbesserung der Netzwirkung des ÖPNV auch aus den ländlichen Bereichen Rheinhessens ■ Verkehrliche Optimierung der Angebote des Umweltverbundes
Mobilitätsangebote und bestehenden Planungen	ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> ■ Rheinhessenstraße = regionale Hauptlinie im T60 ■ SPNV-Verbindung Alzey – Mainz (RE 13: T60, TB 31: T60)

¹ Angesetzte Kosten sind Mobilitäts-Hub 200.000 - > 1.000.000 Euro, Mobilitätspunkt 80.000 – 200.000 Euro, Transitpunkt 25.000 – 100.000 Euro und Dorfpunkt 25.000 – 80.000 Euro.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau der Mainzer Straßenbahn geplant, perspektivisch auch über Stadtgrenzen hinaus ■ Schaffung von Verknüpfungspunkten zur Erhöhung der Nutzungspotenziale und der Förderung des Umweltverbundes <p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des radtouristischen Netzes: Worms erhält Finanzhilfe (310.500 Euro) für Ausbau Zellertalradweg ■ Radverkehrskonzept Mainz-Bingen: Einrichtung Schutzstreifen/ Querungshilfen an Ortseingängen (z.B. Harxheim/ Rheinhessenstraße oder Heidesheim) ■ Integration der „Amiche-Trasse“ von Undenheim nach Gau-Bischofsheim in das bestehende Radnetz. Zu prüfen ist allerdings der Umgang mit der Topografie der Strecke (Höhensprung), Relevanz der Route vor allem für die Pedelec-Nutzung <p>MIV</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sechsspuriger Ausbau A60 „Mainzer Ring“ ■ Ortsumgehung Nierstein/ Fahrbahnerneuerung Rheinallee (B 9) ■ im Mainzer Stadtgebiet verkehrslenkende Maßnahmen auf der L 425 im Korridor mit der B 9, Verkehrslenkung auf der A 64 und der B 40 im Westen von Mainz ■ B 420: zwischen Köngernheim und Undenheim Fahrbahnsanierung 						
<p>Betroffene Mobilitätsraumtypen</p>	<p>(Urbanes Zentrum,) zentraler Ort ländlich, zentraler Ort urban, suburbaner Übergangsraum, nicht integrierte Gewerbegebiete</p>						
<p>Einwohnerinnen und Einwohner</p>	<p>ca. 40.000 (inkl. Alzey) + ca. 219.000 (Stadt Mainz)</p>						
<p>Erforderliche Beförderungskapazitäten</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  Solobus </td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  Gelenkbus </td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  BRT </td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> </tr> </table>	 Solobus		 Gelenkbus		 BRT	
 Solobus							
 Gelenkbus							
 BRT							

	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <div style="margin-left: 20px;">  </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">RegioTram</p> <p>Erforderliche Beförderungskapazitäten entsprechend der vorliegenden und erwartbaren Potenziale (siehe Kapitel 3 und 4) bei einem Halbstundentakt. Berücksichtigt ist eine Sitzplatzkapazität von 65 %, um Nachfragespitzen abfedern zu können ohne Verlust der Beförderungsqualität.</p>
--	---

Konzeptionelle Empfehlungen

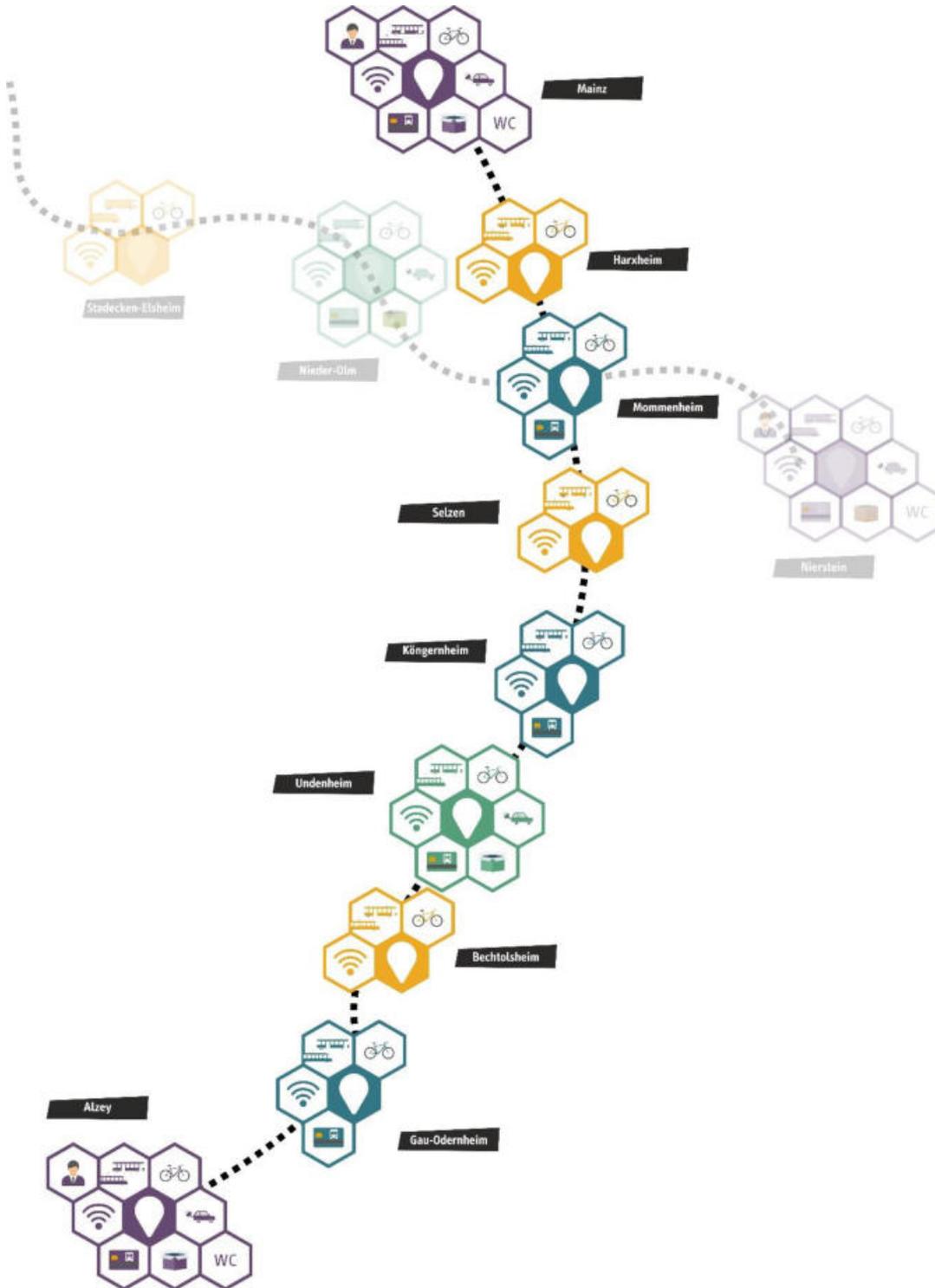
Der Korridor ist lastrichtungsbezogen (morgens in Richtung Mainz, nachmittags in Richtung Worms/ Alzey) durch hohe Stauanfälligkeit/ hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Die ausgewiesenen weiteren Siedlungs- und Gewerbeflächen als künftige Flächenpotenziale in den Kommunen sind ein Indiz für die weitere Zunahme der Nachfrage. Es besteht also ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf.

Empfohlen wird eine Umkehr des Regel-Ausnahme-Prinzips; d.h. den Korridor im Detail hinsichtlich Planungskonflikten MIV – Umweltverbund, insbesondere ÖPNV zu betrachten. Wenn der Umweltverbund, vorrangig im regionalen Kontext der Busverkehr, nicht bevorzugt werden soll, muss dies im Einzelfall begründet werden. Kurzfristig kann nämlich nur eine konsequente Busbeschleunigung im Streckenabschnitt mit konsequenter Umsetzung des Prinzips „Bus als Pulkführer“ (z.B. Verlegung der Haltestellen an wirksame Stellen, Buskaps, Busschleusen), dazu führen umzusteigen. Nur über Fahrzeuvorteile und einen hohen Komfort gepaart mit attraktivem und verlässlichem Angebot kann der ÖPNV überzeugen.

Vorzusehen sind daher 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, sodass auch die dortigen Angebote entlastet und attraktiviert werden.

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. Im Regionalplan ist eine Trasse im Korridor für den Ausbau des ÖPNV freizuhalten.

Abbildung 18: Umsteigsorte im Untersuchungsraum erweiterte Rheinhausenstraße bis Alzey



Quelle: eigene Darstellung

Mittelfristig ist eine Entlastung des Korridors durch die getrennte Führung der Verkehrssysteme anzustreben. Dabei erfolgt eine 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. Um allerdings über die gesamte Korridorlänge eine verkehrlich attraktive Alternative zum eigene Auto zu schaffen, ist die Einrichtung eines höherwertigen ÖPNV-Angebotes vorzusehen. Neben der Einrichtung eines Schienenangebotes (Regionalbahn oder Straßenbahn) 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.

Hinsichtlich der angestrebten multimodalen Vernetzungen ist in den Orten mit SPNV-Anschluss (Mainz, Alzey) bereits ein größeres Angebot an Mobilitätsformen als in den Zwischenorten gegeben, langfristig aber auch weiter auszubauen. Sicherzustellen ist ein guter und übersichtlicher Übergang zwischen Bus- und SPNV-System, um so auch den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln attraktiv zu machen.

In den größeren Ortschaften entlang des Korridors ist die Schaffung von P+R- sowie B+R-Anlagen vorzusehen. Hierbei sind zuvorderst die nachfolgend genannten Umstiegsorte zu berücksichtigen. Ergänzend ist die Einrichtung von B+R-Anlagen in den Ortschaften konsequent voranzutreiben. Für die Zu- und Abwegung ist ein Ausbau des Radwegenetzes erforderlich mit dem die Haltestellen im Korridor eigenständig erreicht werden können. Flankierend ist die Wegweisung, die Fahrbahnbeschaffenheit sowie die sichere Radwegführung (auch in den Wintermonaten) weiterzuentwickeln. Generell kommt außerdem eine direkte, autobahnparallele Alltagsradroute von Alzey über Nieder-Olm nach Mainz in Frage.

Grundsätzlich ist ein einheitliches Design für alle Haltepunkte und Umstiegsorte für einen hohen Wiedererkennungswert und qualitativ hochwertige Ausstattungselemente wie auch die Bereitstellung von WLAN vorzusehen.

Abbildung 19: Mobilitäts-Hubs in Mainz und Alzey



Quelle: eigene Aufnahmen

Nachfolgend werden die zentralen Umstiegsorte nähergehend beschrieben:

Tabelle 19: Vorgesehene Mobilitäts-Hubs

<p>Mainz Hbf., Alzey Bahnhof</p>	
<p>Verkehrliche Anforderungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Quell-/ Zielorte als Anfangs- und Endpunkte des Korridors ■ Verknüpfung zwischen Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr, Bus und SPNV ist sicherzustellen ■ Mainz ist in einem größerem regionalen Maßstab zu sehen, da auch Zugang/ Übergangspunkt zu überregionalen und nationalen Verkehren sowie Übergang zum Verkehrsraum Rhein-Main. Es besteht daher eine größere Bedeutung des Umstieges als an anderen Umsteigeorte in der Region ■ Alzey ist als zentraler Verknüpfungspunkt für das westliche Teilgebiet der Region Rheinhessen auszubauen
<p>Ausstattungs-elemente</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ DFI-Anlagen an Bus- und Bahnhöfen (zusätzlich analoge Fahrgastinformation) ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ Fahrradabstellanlagen/ B+R-Anlagen ggf. als Fahrradparkhäuser wie bereits in Ingelheim gegeben/ Bikesharing-Standort ■ P+R-Anlagen/ Carsharing-Standort ■ Taxistand ■ Ladestationen E-Fahrzeuge (Fahrrad wie Auto) ■ Öffentliche WC-Anlage ■ Servicepunkt/ Aufenthaltsraum ■ Kiosk/ Bäckerei/ Imbiss etc. ■ Paketstation

Tabelle 20: Vorgesehener Transitpunkt

Mommenheim, Köngernheim, Gau-Odernheim		
Verkehrliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mommenheim Schnittpunkt zum Korridor entlang der Rheinhesenstraße/ Höhe Mommenheim, Denkmal. Ermöglichung Umstieg zwischen beiden Beispielkorridoren (hierfür erforderliche Umsteigekapazitäten sind infrastrukturell vorzusehen, z. B. Anzahl Haltestellenpositionen oder Verknüpfung mit wenig zeitlicher Umsteigezeit) ■ Köngernheim ist die Schnittstelle zur westlichen Tangentialverbindung über die B 420 zwischen Nierstein und Wörrstadt (Zubringer zur A 63 in Wörrstadt) ■ Gau-Odernheim ist die Schnittstelle zur westlichen Tangentiale zwischen Biebelnheim und Alsheim 	
Ausstattungs-elemente	<ul style="list-style-type: none"> ■ DFI-Anlage ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ B+R-Anlage (Fahrradboxen/ Gepäckschließfächer) → Anbindung an Radpendleroute? ■ Weiterführende Einrichtungen wie bspw. Paketstation; Fahrkartenautomat, kleiner Kiosk könnte ergänzt werden 	

Tabelle 21: Vorgesehener Mobilitätspunkt

Undenheim		
Verkehrliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schnittstelle in Richtung Alzey und Worms ■ Integration „Amiche-Trasse“ Undenheim – Gau-Bischofsheim im Radnetz; Umgang mit Höhensprung als Pedelec-Route 	
Ausstattungs-elemente	<ul style="list-style-type: none"> ■ DFI-Anlagen an Bus- und Bahnhalt (zusätzlich analoge Fahrgastinformation) ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle 	

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrradabstellanlagen B+R-/ Bikesharing-Standort ■ P+R-Anlage/ Carsharing-Standort ■ Taxistand ■ Ladestationen E-Fahrzeuge (Fahrrad wie Auto) ■ Verkaufsautomat ■ Kiosk/ Bäckerei/ Imbiss etc. ■ Paketstation
--	---

Tabelle 22: Vorgesehene Dorfpunkte

Harxheim, Selzen, Bechtolsheim		
Verkehrliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicherstellung der Zugänglichkeit auch in den Zwischenbereichen 	
Ausstattungs-elemente	<ul style="list-style-type: none"> ■ ggf. DFI-Anlage; mind. jedoch WLAN-Punkt ■ Barrierefreie Zuwegung und Nutzbarkeit der Haltestelle ■ B+R-Anlage (Abstellanlage, mind. überdacht/ witterungsgeschützt) ■ sichere Zuwegung im Radnetz unter besonderer Berücksichtigung des Fähranlegers (Wegweisung) ■ Witterungsschutz Busstation und Fähranleger 	

Abbildung 20: Bestehendes Busangebot



Quelle: eigene Aufnahmen

Im Mainzer Stadtgebiet ist bis Ebersheim eine Verkehrslenkung für die L 425 im Korridor mit B9 am Rhein und A 63/B 40 im Westen zu prüfen. Auch sind innerhalb des Mainzer Rings Push-Maßnahmen bei Straßenkapazität und/ oder durch ein konsequentes Parkraummanagement einzuführen, um den Umstieg auf den Umweltverbund zu begleiten.

Wirtschaftliche Bewertung

Die Kosten für die Einrichtung der Umstiegsorte ist immer in Abhängigkeit zu der bestehenden Infrastruktur zu bewerten. Je nach vorhandener Ausstattung und zukünftigen Ausstattungselementen liegen die Gesamtkosten für den (Aus-)Bau der Umstiegsorte in dem Korridor der erweiterten Rheinhessenstraße zwischen etwa 1.200.000 Euro und 2.600.000 Euro².

Eine zukünftige Schnellbusverbindung, die das SPNV-Angebot von Mainz nach Alzey ergänzt, könnte aus der Mainzer Innenstadt (Hauptbahnhof) über Gau-Bischofsheim, Mommenheim, Udenheim, Gau-Odernheim nach Alzey (Bahnhof) geführt werden. Daraus ergibt sich eine Streckenlänge von etwa 38,5 Kilometern. Um ein attraktives Angebot zu schaffen, verkehren die Busse in einem Halbstundentakt (Montag – Freitag, 06 – 22 Uhr; Samstags, 06 – 21 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen im Stundentakt (06 – 21 Uhr). Je nach Kostensatz pro Fahrplankilometer ergeben sich jährliche Kosten von etwa 2.000.000 Euro (2,50 Euro / km) bis 2.850.000 Euro (3,50 Euro / km).

Aufgrund der zu erwartenden Nachfrage und der Fahrgastpotenziale in dem einem Korridor der Rheinhessenstraße sowie einer möglichen Verknüpfung nach Worms sind unterschiedliche Fahrzeuggrößen bzw. Ausbaustufen des Angebotes denkbar. Für ein gutes und schnell umsetzbares Grundangebot mit ausreichenden Kapazitäten wird zunächst der Einsatz von Solo- oder Gelenkbussen zwischen Mainz Hauptbahnhof über Mommenheim nach Alzey angenommen. Für den angestrebten Halbstundentakt ist der Einsatz von mindestens vier Fahrzeugen notwendig. Hinzu kommen ggf. noch Reservefahrzeuge. Für die Beschaffung konventionell angetriebener Solo- oder Gelenkbusse wird von Kosten i.H.v. etwa 300.000 – 400.000 Euro pro Stück ausgegangen, woraus sich Beschaffungskosten von insgesamt mindestens 1.400.000 Euro ergeben. Wird der auch in diesem Handlungskonzept geforderte Förderung alternativer Antriebe angestrebt, etwa durch den Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge, wird mit Beschaffungskosten von etwa 700.000 – 800.000 Euro ausgegangen. Daraus ergeben sich für die Beschaffung Gesamtkosten i.H.v. mindestens 2.800.000 Euro. Da überwiegend bestehende Haltestellen – und Straßeninfrastruktur genutzt wird, entstehen in diesem Bereich nur geringe Kosten.

Eine weitere Ausbaustufe bzw. Attraktivierung des Angebotes kann bei entsprechender Nachfrage die Einrichtung einer BRT-Linie (Bus-Rapid-Transit) darstellen. Dies beinhaltet die Umsetzung der entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen (separate Trasse), woraus sich neben den Beschaffungskosten für die (batterieelektrischen) doppelten Gelenkbusse von ca. 1 Millionen Euro pro Fahrzeug weitere Kosten ergeben. Aufgrund stark variierender Kosten bei vergleichbaren Projekten ist nur eine grobe Schätzung der Gesamtkosten möglich. Diese sind abhängig von der vorhanden Infrastruktur und bewegen sich zwischen 5 und 15 Millionen Euro pro Kilometer Strecke, sodass bei einer konsequenten Streckenausbau über rund 39 Kilometern von über 100 Millionen Euro ausgegangen werden kann. Alternativ ist auch die Verlängerung der Straßenbahn Mainz im Korridor und damit eine deutliche Ausweitung der Kapazitäten denkbar. Für eine mögliche Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge ist pro

² Angesetzte Kosten sind Mobilitäts-Hub 200.000 - > 1.000.000 Euro, Mobilitätspunkt 80.000 – 200.000 Euro, Transitpunkt 25.000 – 100.000 Euro und Dorfpunkt 25.000 – 80.000 Euro.

Stück mit Kosten von 3 bis 4 Millionen Euro zu rechnen. Die Kosten für den Ausbau der Infrastruktur liegen bei etwa 10 bis 20 Millionen Euro pro Kilometer Schiene.

7 Maßnahmenkonzept für die Region Rheinhessen

Die Mobilitätsentwicklung ist eine komplexe Aufgabe. Es sind nicht nur zum Teil widersprüchliche und je nach Situation unterschiedliche Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden, Anwohnenden oder Unternehmerinnen und Unternehmern in Einklang zu bringen. Auch das Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen ist laufend zu verbessern, sodass ein funktionierendes System unter Ausnutzung optimaler Synergien, trotz der mitunter unterschiedlichen und vielfältigen Zuständigkeiten, entsteht.

Anhand der bestehenden Planwerke wurden zunächst die in Rheinhessen diskutierten Maßnahmen zusammengetragen. Einige umfassen die gleiche Fragestellung, sind aber in verschiedenen Planwerken benannt worden. Diese wurden für die weitere Bewertung zusammengeführt, um Redundanzen zu vermeiden. Entsprechend der Lücken, für die in den bisherigen Planwerken keine Maßnahmen entwickelt wurden, wurden weitere Vorschläge entwickelt. Hierbei hat sich das Gutachterteam an nationaler und internationaler Best Practice orientiert und lokale Stakeholder mit eingebunden. Nach diesem Schritt verbleiben noch über 250 Maßnahmen für die weitere Bewertung und Verdichtung.

Ziel der Bewertung ist es, eine Einordnung und Priorisierung vorzunehmen. Maßnahmen mit besonders hoher Priorität und großem Beitrag zur Zielerreichung werden in 14 Schlüsselprojektsteckbriefen detailliert beschrieben. Weitere Maßnahmen mit besonderen Wirkungen sind als Kernmaßnahmen der definierten Handlungsstrategien dargestellt.

Für Maßnahmenvorschläge, die rein planerische bzw. konzeptionelle Maßnahmen umfassen, erfolgte die Bewertung bezogen auf die eigentliche Maßnahmenumsetzung. Demnach beinhaltet beispielsweise die Bewertung der Machbarkeitsstudie zur Einführung eines Radschnellweges auch die Umsetzungskosten des fertiggestellten Radschnellweges. Andernfalls würden jegliche vorbereitende Maßnahmen für wirkungsvolle Umsetzungsmaßnahmen in der Bewertung durchfallen.

Ausgehend von den Analyseergebnissen und den unterschiedlichen teilräumlichen Anforderungen der Region Rheinhessen, dem Mobilitätsleitbild 2040 und der Gesamtstrategie Vernetztes Rheinhessen liegen vielfältige aufeinander abgestimmte Handlungsansätze zu Grunde.

Tabelle 23: Übersicht über das Maßnahmenprogramm

	Schlüsselprojekte	Kernmaßnahmen
Öffentlicher Verkehr	ÖPNV der Zukunft in Rheinhessen	Rheinhessen-Tarif
	Rheinhessen-Takt	Fähren als Teil des ÖPNV-Systems
	Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten	Wiedererkennungswertiger ÖPNV (Fahrgastinformation und Branding)
		Saisonale Angebote: RadBusse / Shuttleverkehre
		Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland
Radverkehr und Nahmobilität	Radverkehrsverbindungen im Alltagsnetz	Übersichtliches Netz, radtouristische und lokale Freizeitrouten

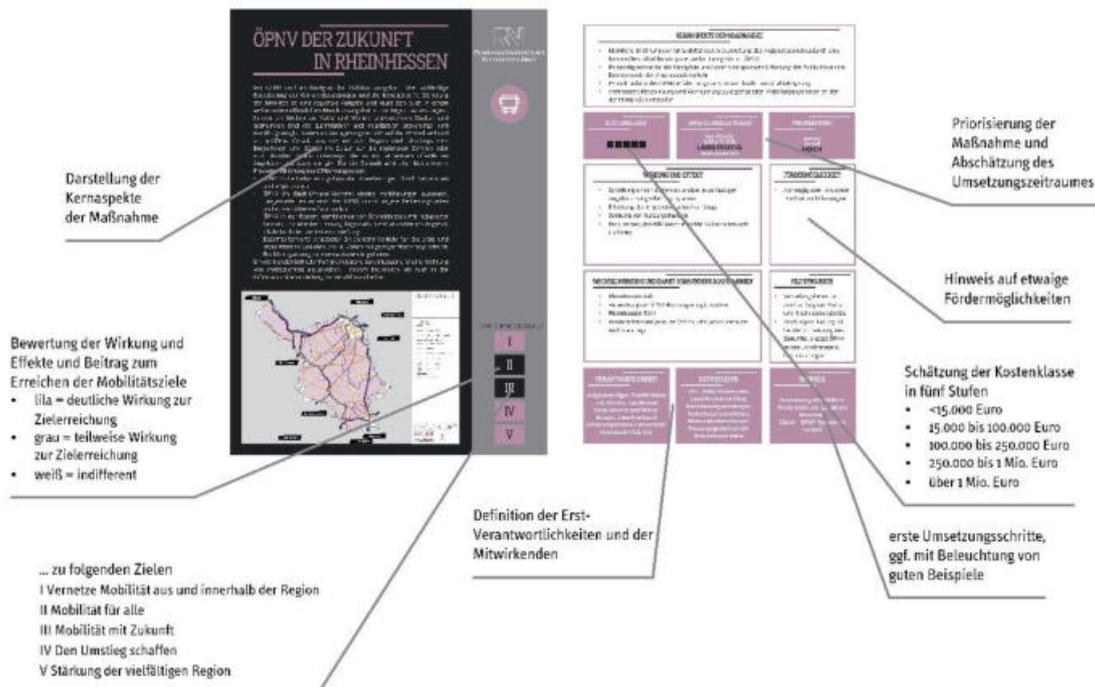
	Radschnellverbindungen/ Pendler-Radrouten	Netzverdichtung im Bestand
	Radparken in der Stellplatzsatzung	Serviceangebote Fahrrad
		Nahmobilität als Zubringer zum ÖV
Motorisierter Individualverkehr	Programmatischer Vorschlag für ein Geschwindigkeitskonzept Rheinhessen	Umweltsensitive und lärmreduzierte Verkehrsflusssteuerung und -gestaltung
		Priorisierung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes
		Bauliche Optimierungen/ Lückenschlüsse an ausgewählten Orten
		Regionales Parkraummanagement
Vernetzte Mobilität	Umstiegsorte: Räumliche Bündelung vernetzter Mobilität	Mobilitätsplattform Rheinhessen (digital und tariflich integriert)
	Schnittstellen schaffen – Regionalstrategischer Ansatz P+R und B+R	Geteiltes Fahrzeug: Rheinhessenweites Carsharing
	Rheinhessen Bikesharing: Regionaler Ansatz	
Wirtschaftsverkehr	Innovative Logistik in Stadt und Land	Umweltsensitive Werk-/Lieferflottensteuerung
		Intensivierung des Schienengüterverkehrs, langfristig Elektrifizierung von Güterverkehren
Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	Regionsweites Mobilitätsmanagement	Verwaltung als Vorbild
		Runder Tisch Mobilität
		Aktionstage/ Mobilitätskampagnen
		Corporate Design „Mobilität in Rheinhessen“ (noch zu klären)
Querschnittsmaßnahmen	Integrierte Stadt-/Siedlungsentwicklung berücksichtigt Mobilität	Barrierefreies Rheinhessen
	Alternative Antriebe auf Straße und Schiene	Modellprojekte erproben
		Ausbaustrategie Laden und Tanken (Schnellladen und POI-Laden)

Nachfolgend dargestellt sind in ausführlichen Steckbriefen die Schlüsselprojekte, also die Maßnahmen, die einen hohen Nutzen und von besonderer Bedeutung für die Transformation des

Mobilitätsangebotes in Rheinhessen sind, dargestellt. Diesen wird beim Erreichen der Teilziele des Mobilitätsleitbildes 2040 in Rheinhessen eine tragende Rolle zugewiesen.

Das Konzept der Schlüsselprojekte wird entsprechend der unterschiedlichen Verkehrsmittel als übersichtliche tabellarische Auflistung der Maßnahmen mit einer textlichen Darstellung genauer ausgearbeitet. Dabei werden sowohl die verschiedenen Mobilitätsangebote betrachtet als auch übergreifende Maßnahmen. Die Steckbriefe der Schlüsselprojekte konkretisieren dabei die vorher definierten Maßnahmen und orientieren sich ebenfalls an den Zielen des Mobilitätsleitbildes 2040.

Abbildung 21: Bausteine der Steckbriefe



Zusätzlich sind die weiteren Kernmaßnahmen in Kurzsteckbriefen beschrieben entsprechend der unterschiedlichen Verkehrsmittel als übersichtliche tabellarische Auflistung der Maßnahmen mit einer textlichen Darstellung ausgearbeitet.

ÖPNV DER ZUKUNFT IN RHEINHESSEN



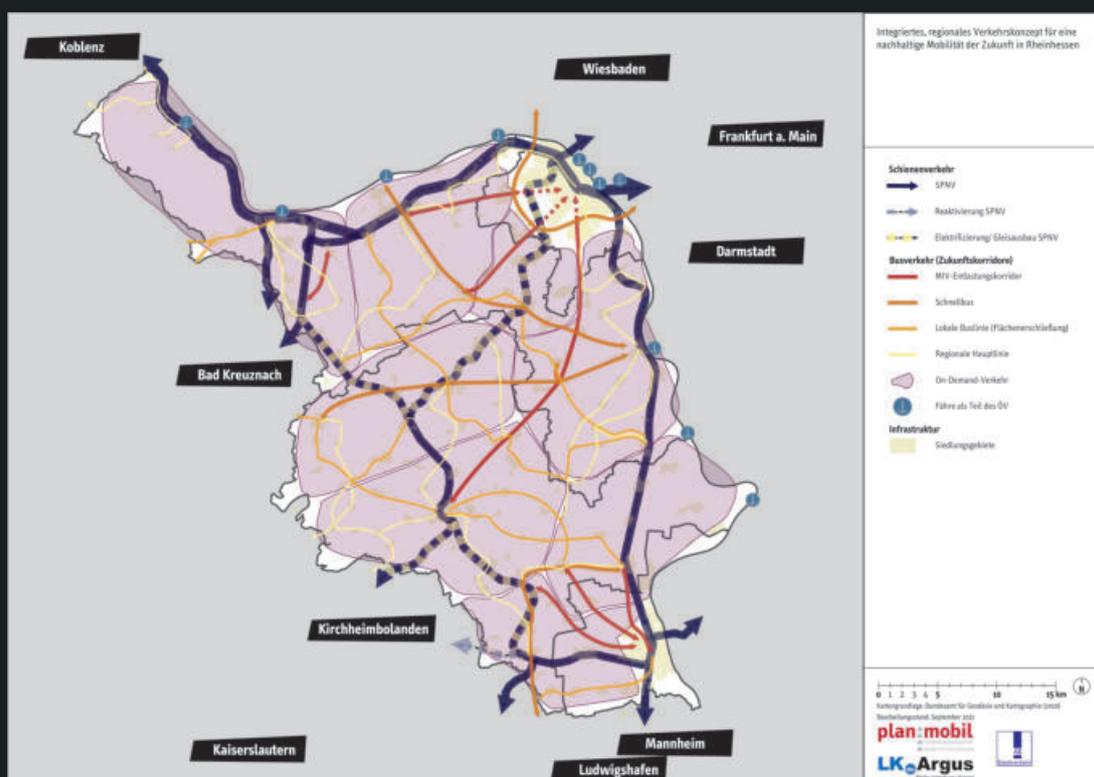
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



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 Anschlussicherheit.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE



KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Merklliche 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 Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an den definierten Schnittstellen

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig
mittelfristig
LANGFRISTIG
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Schaffung eines flächendeckenden, zuverlässigen Angebots mit großer Transparenz
- Erhöhung der Angebotsqualität/-umfangs
- Senkung von Nutzungshürden
- Reduzierung des MIVs durch erhöhte Nutzerpotenziale im ÖPNV

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- Abhängig vom konkreten Produkt und Planungen

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Rheinhessen-Takt
- Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten
- Rheinhessen-Tarif
- Wiedererkennungswertiger ÖPNV (Fahrgastinformation und Branding)

PILOTPROJEKTE

- Vertiefungsbereiche zweiter Ring um Mainz und Rheinhessenstraße
- Produktprofilierung ist bei der Umsetzung des Zukunftskonzept ÖPNV in den Landkreisen zu berücksichtigen

VERANTWORTLICHKEIT

Aufgabenträger: Städte Mainz und Worms, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

MITWIRKENDE

VRN, RNN, Kommunen, Land Rheinland-Pfalz, Nachbargaufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe

BEISPIELE

Zürich - ÖPNV-System als Vorbild



Nicht erst pandemiebedingt veränderte und variablere Arbeitszeiten erfordern gute Angebote für Pendlerinnen und Pendler, auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Der Rheinhessen-Takt zeichnet sich durch einen ganztägigen Taktverkehr auf allen Linien der Region in einer Taktfamilie (T15/T30/T60) aus. Die Ausweitung des Taktangebotes trägt dazu bei, ein flächendeckend attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen.

Der Rheinhessen-Takt bietet Spielraum für einzelne Abweichungen, etwa für das Testen von Neuerungen. Im verdichteten, urbanen Raum, auf wichtigen ÖPNV-Achsen oder bei besonders hohem Nachfragepotenzial ist auch ein höherer Takt (5 oder 7,5 Minuten) möglich. Möglich ist auch die Überlagerung mit Schnellkursen in Kombination erschließenden Fahrten (z. B. 2/ 1 pro Stunde).

Geringere Fahrtenhäufigkeiten können auf Verbindungen, auf denen es bisher kaum ein Angebot gab, angebracht sein. Auch bei einer ansonsten schlechten Anschlussqualität an Verknüpfungspunkten kann eine höhere Anzahl von Fahrten sinnvoll sein.

Die Verdichtung des Taktangebotes zu dem Rheinhessen-Takt sorgt für eine hohe Transparenz des Angebotes, eine gesteigerte Attraktivität des ÖPNVs und für eine Sicherstellung der Verknüpfung der Linien untereinander sowie mit dem SPNV. Gerade in bisher nicht optimal erschlossenen Räumen verbessert sich das Angebot spürbar und trägt zur Erschließung von Nutzerpotenzialen sowie zur Reduktion des MIVs bei.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

- I
- II
- III
- IV
- V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Mindestens 30-Minuten-Takt in Rheinhessen ganztägig auf (fast) allen Linien
- Skalierbar innerhalb der Taktfamilie (15-, 30-, 60-Minuten Takt), um regelmäßige Anschlussbildungen sicherzustellen
- Verbesserung der ÖPNV-Qualität gegenüber MIV und dadurch Neugewinnung ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer
- In Kombination von erschließenden und verbindenden Verkehren ist auch ein Angebot mit drei Fahrten pro Stunde denkbar

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig
mittelfristig
LANGFRISTIG
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs
- Kapazitätsausweitung auf den ÖPNV-Achsen
- Erhöhung der Angebotsqualität/-umfangs und Senkung von Nutzungshürden
- Reduzierung des MIVs durch erhöhte Nutzerpotenziale
- Schaffung eines flächendeckenden, zuverlässigen Angebots mit großer Transparenz

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- Abhängig vom konkreten Produkt und Planungen

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- ÖPNV der Zukunft in Rheinhessen
- Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten
- Rheinhessen-Tarif
- Wiedererkennungswertiger ÖPNV (Fahrgastinformation und Branding)

PILOTPROJEKTE

- Vertiefungsbereiche zweiter Ring um Mainz und Rheinhessenstraße
- Produktprofilierung ist bei der Umsetzung des Zukunftskonzept ÖPNV in den Landkreisen zu berücksichtigen

VERANTWORTLICHKEIT

Aufgabenträger: Städte Mainz und Worms, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

MITWIRKENDE

VRN, RNN, Kommunen, Land Rheinland-Pfalz, Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe

BEISPIELE

Hamburg-Takt

AUSWEITUNG DER SPNV- NUTZUNGSMÖGLICHKEITEN



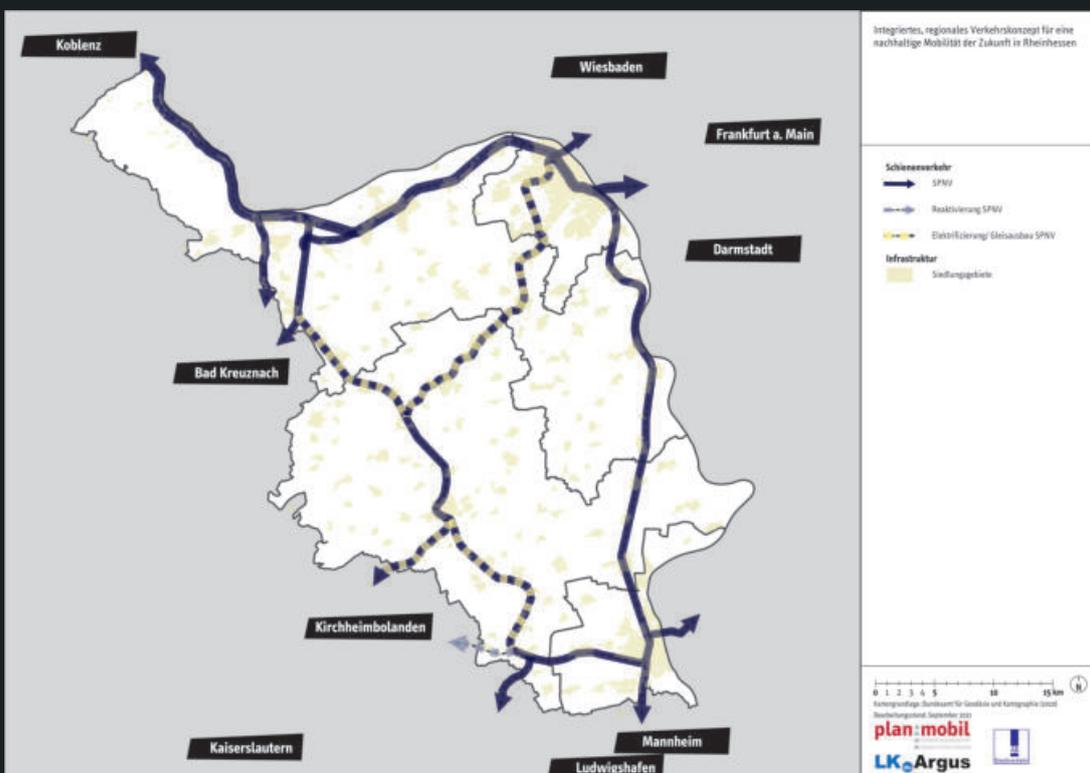
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Der SPNV stellt einen wesentlichen Teil des leistungsstarken und attraktiven öffentlichen Personenverkehrs in Rheinhessen als schnelle und direkte Stadt-Umland- und Regionsanbindung dar. Das SPNV-Angebot ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten in Richtung Rhein-Main und Rhein-Neckar bereits stark ausgelastet. Vor diesem Hintergrund sind in den kommenden Jahren Maßnahmen auf den regionalen und überörtlichen Schienenverkehrsachsen umzusetzen, die kurz- und mittelfristig dazu führen, das Angebot und die Qualität zu steigern, insbesondere auch auf den Stadt-Umland-Verbindungen mit derzeit noch schwachem ÖPNV - (ggf. auch durch Ausweitung der Straßenbahn Mainz).

Anzustreben sind die Reaktivierung von Strecken, etwa zwischen Monsheim und Marnheim (Zellertalbahn) mit einer geplanten Wiedereröffnung im Jahr 2023, der zweigleisige Ausbau als Grundlage von fahrplantechnischen Verbesserungen. Für eine sukzessive Verbesserung ist ein etappenweiser Teilstreckenausbau anzustreben. Dies betrifft auch den Ausbau der Rheinhessenstrecke. Auch die Elektrifizierung, beispielsweise auf der Strecke Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden ist voranzutreiben. Auf Strecken, die nicht elektrifiziert und nicht elektrifizierbar sind, ist zur Förderung klimafreundlicher Antriebe der Einsatz von Wasserstoff- oder batterieelektrischen Zügen vorzusehen.

Insgesamt soll das bestehende SPNV-Angebot deutlich ausgeweitet und aufgewertet werden.. Regionale Achsen des straßengebundenen ÖPNV können dabei als Vorläuferbetrieb für die schrittweise Anbindungen von Bereichen der Region Rheinhessen, die bisher ohne Schienenanschluss sind, dienen.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Realisierung von Netzergänzung (Reaktivierung von Strecken), Netzausbau (Elektrifizierung) und Kapazitätsausweitung
- Erhöhung der Attraktivität und Flexibilität für die potenziellen Fahrgäste
- Reisezeitgewinne für die Fahrgäste und/ oder eine spürbare Erhöhung der Pünktlichkeit im Betrieb sowie der Anschlusssicherheit
- Sicherung von Korridoren für den Ausbau des Schienennetzes durch die Regionalplanung als Teil eines zukunftsgerichteten Flächenmanagements

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig
mittelfristig
LANGFRISTIG
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs
- Kapazitätsausweitung auf den SPNV-Achsen
- Erhöhung der Angebotsqualität/-umfangs und Senkung von Nutzungs-hürden
- erhöhte Nutzerpotenziale sorgen für Verkehrsverlagerung
- Schaffung eines flächendeckenden, zuverlässigen Angebots

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- Bund und Land Rheinland-Pfalz (Ausbau des Schienenverkehrs erklärtes politisches Ziel für die kommenden Jahre)

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Zukunft ÖPNV in Rheinhessen
- Rheinhessen-Takt
- Rheinhessen-Tarif

PILOTPROJEKTE

- Reaktivierung von Strecken, z. B. Zellertalbahn
- Zweigleisiger Ausbau, z.B. Rheinhessenstrecke
- Durchgängige Verbindung Mainz - Alzey - Kirchheimbolanden bis Kaiserslautern
- Ausbau der Bahnhöfe als zentrale Umstiegsorte (z. B. Nieder-Olm Nord und Ober-Saulheim)

VERANTWORTLICHKEIT

Zweckverband
Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd, Deutsche
Bahn, Bund, Land Rheinland-
Pfalz

MITWIRKENDE

VRN, RNN,
Planungsgemeinschaft
Rheinhessen-Nahe

BEISPIELE

Bundesweite vielfache
Reaktivierungs- und
Ausbauprojekte, Einsatz
Wasserstoffzüge in
Niedersachsen (Probetrieb ab
2018/ regulär ab 2022) und auf
verschiedenen Linien des RMV
(ab 2022)

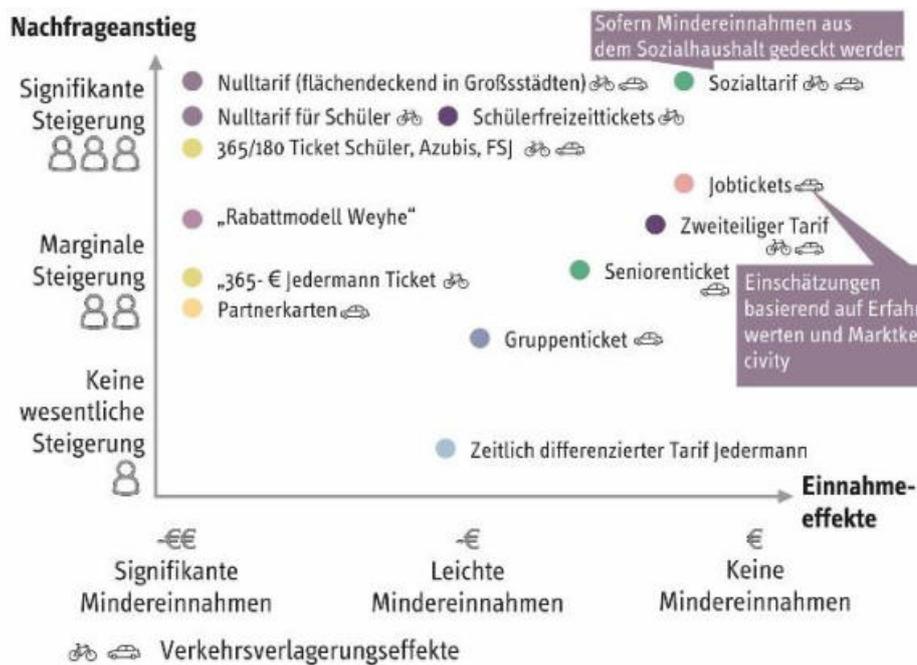
Ergänzende Kernmaßnahmen ÖPNV

Rheinessen-Tarif



Mit dem verkehrsverbundübergreifenden Rheinessen-Tarif wird ein integriertes, vereinheitlichtes und für die Nutzerinnen und Nutzer leicht verständliches Tarifsystem geschaffen. Der Abbau von Nutzungsbarrieren sorgt für die Steigerung von Fahrgastpotenzialen. Der Rheinessen-Tarif stellt ein integriertes, verkehrsmittelübergreifendes Angebot dar, das etwa die Nutzung der Sharing-Fahrzeuge sowie weiterer Mobilitätsangebote ermöglicht. Der Tarif wird künftig als digitales Ticket angeboten und über die angedachte Mobilitätsplattform angeboten.

Das Ziel ist es, mit dem Rheinessen-Tarif ein für alle Nutzenden bezahlbaren ÖPNV zu ermöglichen. Das Angebot wird als „Mobilitätsflatrate“ gedacht. Die Integration eines auf den Tourismus abgestimmten Tickets sollte zur Hebung weiterer Potenziale erfolgen. Die Einführung eines 365-Jahrestickets wird zu diesem Zweck ebenso wie eine entfernungsabhängige Tarifierung geprüft. Eine Übersicht über die Kosten-Nutzen bietet:



Zur möglichen Finanzierung sind Ansätze wie eine erhöhte Umlagefinanzierung (z. B. Nahverkehrsabgabe), die Finanzierung durch eine Erhöhung der Gewerbesteuer (50 % der Gesamtkosten) und Umlage für Bürgerinnen und Bürger, sprich, EW, Tourismus, Pendelnde (50 % der Gesamtkosten), Einsatz von Mitteln aus der Parkraumbewirtschaftung oder Mineralölsteuer sowie wie eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung (nur bei starker Steigerung der Mobilitätskosten für andere Verkehrsmittel). Auch die Regionalisierung des SPNV mit entsprechender Anpassung der Finanzierung kann ein Handlungsansatz sein.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Aufgabenträger Städte Mainz und Worms sowie Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Machbarkeitsstudie zu geeigneten Tarifstrukturen und -angeboten vor dem Hintergrund des neuen Nahverkehrsgesetzes RLP ■ Bestimmung der Finanzierungs- und Ausgleichsmechanismen unter Berücksichtigung öffentlicher und privater Finanzierungszugänge ■ Festlegung einer aufgabenträgerübergreifenden Rheinhessentarif für die weitere politische Beratung 				

Fähren als Teil des ÖPNV-Systems



Fähren stellen in Deutschland einen Teil des öffentlichen Personenverkehrs dar, sind jedoch selten betrieblich und tariflich in die lokalen ÖV-Systeme eingebunden. Ziel ist es, die Rheinfähren in die Verkehrsverbünde (RNN, VRN, RMV) und zukünftig in den Rheinhessen-Tarif zu integrieren. Dies ermöglicht die konsequente Schaffung von durchgehenden, multimodalen Wegeverbindungen ohne, dass dafür ein zusätzlicher Fahrkartenerwerb notwendig ist. Darüber hinaus sorgt die Anerkennung von ÖPNV-Fahrkarten für den Abbau von Zugangshemmnissen sowie die Schaffung von attraktiven Wegeverbindungen über den Rhein abseits der großen Verkehrsachsen. Zu diesem Zweck ist die eingeschränkte ÖPNV-Erschließung von Fähranlegern, etwa durch Anpassungen am Busnetz oder die Einrichtung von Bedarfsverkehren, zu verbessern. Dies ermöglicht, attraktive, verkehrsmittelübergreifende Verbindungen zu schaffen und weitere Fahrgastpotenziale für den ÖPNV zu erschließen. Zudem ist ein Schwerpunkt auf die Verknüpfung der Fähren mit dem Radverkehr zu legen und die Nutzung zu erleichtern bzw. zu fördern. Dazu ist die Einrichtung von Mobilstationen an Fähranlegern zu prüfen.

Ein ganzjähriger Betrieb der Rheinfähren ist in Erwägung zu ziehen, um das Angebot jahreszeitenunabhängig nutzbar zu machen. In diesem Zuge gilt es zu erörtern, wie ein Umgang mit temporären Betriebseinschränkungen, etwa durch Hoch- oder Niedrigwasser, möglich ist. Im Mainzer Raum ist darüber hinaus zu prüfen, ob der Rhein längs als Personenverkehrsweg sinnvoll nutzbar durch Fähren ist (Potenziale; Fließgeschwindigkeit, Erlebniswert).

Alternative Antriebe (Solar/Wasserstoff/Elektro) könnten und werden bereits im Rahmen von Modellprojekten getestet werden und einen Beitrag zu einem umweltfreundlichen, nachhaltigen Nahverkehr leisten. Zu dem Ansatz einer Solarfähre in Mainz ist eine Machbarkeitsstudie in Arbeit.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Verkehrsverbünde (RNN, VRN, RMV), Aufgabenträger Städte Mainz und Worms sowie Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Klärung der tariflichen Integration der Fähren ■ Detailuntersuchung der Erschließung mit dem ÖPNV und Zuwegung für den Radverkehr 				

Wiedererkennungswert ÖPNV (Fahrgastinformation und Branding)



Um den ÖPNV als starke Marke zu entwickeln, erfolgt eine Vereinheitlichung der Gestaltung aller Mobilitätsangebote (Busse, Umstiegspunkte Mobilitätsstationen, Haltestellen, etc.) in der Region Rheinhessen. Durch das einheitliche Design erhält der ÖPNV von der Zugangsstelle zum Fahrzeug einen hohen Wiedererkennungswert. Durch eine intelligente Symbolik, Betitelung oder Nummerierung steigt die Erkennbarkeit und die Transparenz für die Fahrgäste. Aktuelle Zugangshemmnisse werden gesenkt und neue potentielle Nutzerinnen und Nutzer angesprochen. Dazu ist ein modernes Design und ein attraktives Erscheinungsbild der Fahrzeuge, der Infrastruktur und des Marketings erforderlich. Ein weiterer Teil ist ein medienübergreifendes Marketingkonzept, für Printwerbung und Onlinepräsenz. Zielgruppenorientierte Angebote, eine entsprechende Kommunikation und Vermarktung können die Fahrgastpotenziale erweitern.

Zur Stärkung des ÖPNVs als Marke werden kontinuierlich Aktionen und Kampagnen entwickelt und durchgeführt.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Verkehrsverbünde (RNN, VRN, RMV), Aufgabenträger Städte Mainz und Worms sowie Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erarbeitung eines gemeinsamen Marketing- und Designkonzeptes evtl. unter Beteiligung eines externen Fachbüros ■ Bemühung um Fördermittel ■ Vereinheitlichung der Vorgaben für die Region Rheinhessen für alle öffentlichen Mobilitätsangebote und -infrastrukturen 				

Saisonale Angebote: RadBusse/ Shuttleverkehre



Die Region Rheinhessen hat viele touristische und Freizeitziele, die Besucherinnen und Besucher anziehen. Um die Attraktivität des ÖPNV, auch im touristischen Bereich und Freizeitverkehr, zu erhöhen, werden die Voraussetzungen für die Fahrradmitnahme und Einführung von Fahrradbussen in den Sommermonaten vorgesehen. Grundlegende Standards schaffen eine Einheitlichkeit, die für Nutzerinnen und Nutzer ein regionsweite Angebotsqualität sicherstellen. Ein geeigneter Ansatzpunkt stellen die in Teilen von Rheinland-Pfalz etablierten RadBusse (ehem. RegioRadler) dar, die als saisonale Angebote zwischen bedeutenden Fahrradrouten verkehren.



Es werden Tickets in Kombination mit den Tourismuskarten angeboten, um das Angebot bekannter und leicht zugänglich zu machen. Längerfristig ist eine Integration des Angebotes in den Rheinhessen-Tarif (als Dachmarke) anzustreben. Dadurch werden Zugangshemmnisse reduziert und die Übersichtlichkeit verbessert.

Neben den radtouristischen Schwerpunkten weist die Region vielfältige temporäre Festivitäten wie Weinfeste auf. Durch Shuttleservices kann die Verkehrssicherheit erhöht werden, da Besucherinnen und Besucher nicht mehr auf den eigenen Pkw angewiesen sind und sicher nach Hause kommen können. Zugleich bieten Shuttleservices die Möglichkeit, mögliche Nutzerinnen und Nutzer anzusprechen, die regulär im Alltag nicht den ÖPNV verwenden.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Verkehrsverbände (RNN, VRN, RMV), Aufgabenträger Städte Mainz und Worms sowie Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Veranstalter				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Festlegung geeigneter Bereiche mit touristischen Sehenswürdigkeiten und Zugangspunkten zu (auch künftigen) Rad- und Wanderrouten ■ Vorbereitung und Durchführung von Probebetrieben ■ Ansprache von Tourismusverbänden und Veranstaltern für die regelmäßige Einrichtung von Shuttleverkehren 				

Bildquelle: <https://www.nrw-tourismus.de/images/cyiq5cvfhc-/bergischer-fahrradbus-panoramaweg-balkantrasse-bei-wermelskirchen-dominik-ketz.jpg>

Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland



Die Digitalisierung im Verkehr birgt viele Potenziale, die es ermöglichen können, die Mobilität für den Nutzer effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. So können z.B. autonome Shuttle-Angebote das ÖPNV-Angebot durch Kostensenkung auch in peripheren Gebieten ausweiten. Die angestrebten Vorteile sind konstantere und stabilere Fahrabläufe. Zu den Voraussetzungen gehören neben einer speziellen Fahrzeugtechnik auch eine ausgereifte Signaltechnik (über Radar oder Kameras) und intelligente Computersysteme, die im ständigen Informationsaustausch zueinanderstehen. Autonomes bzw. automatisiertes Fahren könnte auch auf regionaler Ebene zu mehr Effizienz in der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führen.

Ziel für die Region Rheinhessen ist es, die autonomen Fahrzeuge langfristig im Rahmen von regulären Angeboten einzusetzen. Dabei geht es vor allem um die Feinerschließung auf der ersten und letzten Meile, insbesondere im ländlichen Raum, sowie in den Innenstädten. Die Erschließung von Siedlungsgebieten durch selbstfahrende Fahrzeuge mit kleinen Gefäßgrößen bietet dabei den Vorteil von vergleichsweise geringen Betriebskosten und flexibler Einsatzmöglichkeiten in Gebieten mit geringerer Nachfrage bzw. geringen Fahrgastpotenzialen.

Zunächst erfolgt der Einsatz von autonomen Kleinbussen in der Region Rheinhessen weiterhin im Rahmen von Pilotprojekten und vor allem in touristischen Bereichen. Dazu werden Fördermöglichkeiten im Rahmen von Forschungsprojekten geprüft.

Langfristig werden potenzielle Einsatzgebiete erarbeitet und die Erkenntnisse aus den bereits erfolgten Pilotprojekten genutzt. Dazu zählen die Erprobungen, die beispielsweise in Frankfurt (Mainkai, verkehrsberuhigter Bereich), Eltville am Rhein (Probetrieb im Tourismusverkehr auf dem Gelände des Klosters Eberbach) oder in Mainz (Shuttlebetrieb auf dem Klinikgelände) stattfanden.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Aufgabenträger Städte Mainz und Worms sowie Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchführung von ersten Sondierungsgesprächen mit den Verkehrsunternehmen, Kommunen und Anbietern ■ Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens ■ Festlegung eines Pilot-Anwendungsbereiches ■ Konzeptionierung des Angebots mit den öffentlichen und privaten Projektpartnern 				

RADVERKEHRSVERBINDUNGEN IM ALLTAGSNETZ



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Komplementär zum Freizeitradnetz und zum lückenhaften Bestand straßenbegleitender Radwege wird ein durchgängiges regionales Alltagsnetz geplant. In Hinblick auf die Kombination von Pedelec und SPNV/Schnellbus umfasst dies auch die topografisch bewegten Teile von Rheinhessen. Dies wird ergänzt durch lokale Vertiefungen, v.a. zu weiterführenden Schulen und Einrichtungen mit besonderem Sicherheitsbedürfnis dieser Radfahrzielgruppe. Auch die Anbindung von Einkaufs- und Arbeitsplatzschwerpunkt wird konsequent berücksichtigt.

Die Alltagstauglichkeit wird nach Qualitätsanforderungen pragmatisch festgelegt. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf Lösungen für enge Ortsdurchfahrten zu legen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Ein Umsetzungsprogramm mit Horizont über 2030 hinaus priorisiert die Verbindungen mit den wirksamsten Modal-Shift-Aussichten. Offensichtliche Radverkehrs-Netzlücken von regionaler Bedeutung werden mittelfristig exemplarisch gelöst.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Definition und Aufbau eines Rheinhessenweiten Alltagsnetzes (als Schritt zu einem landesweiten Netz über den Freizeitradverkehr hinaus)
- Regionales Umsetzungsprogramm des LBM gemeinsam mit den beiden Kreisen zum Lückenschluss mit alltagstauglichen Verbindungen
- Anknüpfend an Radentwicklungsplan RLP und auf Basis der bisherigen Radnetzplanungen der beiden Kreise und der beiden Städte

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

KURZFRISTIG
MITTELFRISTIG
langfristig
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Ein neues Bild von Rheinhessen, in welchem auch im Alltagsradverkehr ein weitgehend komplettes Netz bis 2030 nutzbar sein wird
- Entlastung des Straßenverkehrs
- Beitrag zur Gesundheitsförderung und zur kinderfreundlichen Region

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- Landesmittel (zusätzlich zur eigenen Baulast) und Bundesmittel für innovative Maßnahmen je nach aktuellen Programmen (nach Koalitionsvertrag auf Bundesebene Förderung bis 2030 gesichert)

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Erprobung einer strategischen Kooperation mit klaren Ansprechpartnern
- Priorisierung von Zielspinnen zu den SPNV-Zugangsstellen (Synergien mit ÖPNV-Förderung, vgl. Vertiefung „Zweiter Ring um Mainz“ und „Rheinhessenstraße“)
- Priorisierung von Zielspinnen zu größeren Standorten weiterführender Schulen, für autounabhängige Mobilitätsroutinen schon im Schulalter

PILOTPROJEKTE

- Exemplarisches kleinräumiges und lückenloses Radverkehrsnetz, sternförmig von den umgebenden Dörfern zu einem Stadtzentrum sowie zu den weiterführenden Schulen

VERANTWORTLICHKEIT

LBM zur Koordination und Definition des Netzes mit den Kreisen, Kreise und kreisfreien Städte koordinierend für die lokale Umsetzung

MITWIRKENDE

LBM in eigener Baulast und darüber hinaus für integrierte Projekte; die betroffenen Kommunen

BEISPIELE

Entwicklung der landesweiten Netze in Baden-Württemberg und in Hessen

RADSCHNELLVERBINDUNGEN/ PENDLER-RADROUTEN



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Auf Basis der Erfahrungen mit der Planung des Bingen-Mainz-Projekts wird ein auf Rheinland-Pfalz bezogenes Profil von Radschnellverbindungen mit und ohne Bundesförderung definiert. Auf dieser Basis werden weitere Korridore planerisch vorbereitet. Dies umfasst auch eine Lösung für weitere Korridore in Rheinhessen, die nur mittlere Radverkehrspotenziale aufweisen. Für die Förderung des Umweltverbundes und insbesondere des Radverkehrs ist aber eine flächenhafte Ausweitung qualitativ hochwertiger infrastruktureller Angebote erforderlich.

Für die Akzeptanz in der Kommunalpolitik und Öffentlichkeit wird ein Kommunikationsprojekt zur regionalen Vernetzung entwickelt. Ansatz kann die Initiierung einer regionalen Steuerungsgruppe sein, mit Exkursionsangebot zu umgesetzten Beispielen und Austausch zum Umgang mit Umsetzungshindernissen.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE



KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Einstieg in einen koordinierten Planungsprozess der vier von sieben Radschnellverbindungen, die im Radverkehrsentwicklungsplan RLP in Rheinhessen lokalisiert sind
- Ziel ist eine frühzeitige abschnittsweise Umsetzung

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

KURZFRISTIG
MITTELFRISTIG
langfristig
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Entlastung des Straßennetzes
- Verbesserte Erreichbarkeit
- Mehrwert für den Freizeit- und touristischen Verkehr aufgrund Fahrspaß und Erlebniswert

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- Bundes- und Landesmittel der Infrastrukturförderung, ggf. weitere Programmmittel für komplementäre Maßnahmen

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Einbindung der SPNV-Zugangsstellen und ÖPNV-Knoten
- Begleitendes Mobilitätsmanagement an den Arbeitsplatzschwerpunkten im Korridor
- Impuls für Stadt-/Ortsentwicklung aufgrund besserer Erreichbarkeit

PILOTPROJEKTE

- Pilotprojekt Bingen - Mainz in Arbeit
- Machbarkeitsstudien für weitere Korridore (Oppenheim - Mainz, Oppenheim - Worms, Worms - Ludwigshafen, Bad Kreuznach - Bingen)

VERANTWORTLICHKEIT

LBM nach den Erfahrungen mit aktiver staatlicher Rolle in anderen Bundesländern

MITWIRKENDE

Beteiligte Kommunen und die Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe für optimale Abstimmung mit der regionalen Entwicklung

BEISPIELE

Regionales Konzept für Radschnellwege des Planungsverbands FrankfurtRheinMain sowie für Baden-Württemberg und Projekte in Umsetzung in NRW

RADPARKEN IN DER STELLPLATZSATZUNG



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Eine zwischen den Kommunen regional abgestimmte Umsetzung neuer Stellplatzsatzungen mit Ausweitung von Radabstellanlagen (§ 88 Abs. 3 Nr. 4 LBauO RLP) erleichtert die Praxis der Bauordnung und Verkehrsplanung (Parkraumkonzepte).

Für Mobilitätskonzepte der Bauherrschaft wird ein konzeptioneller Rahmen im kommunalen Interesse definiert, der es Architekturbüros und Bauherrschaft durch interkommunale abgestimmte Vorgaben und Verfahren vereinfacht, hohe Qualität für die späteren Bewohnerinnen und Bewohner zu liefern.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Konzept gegen den „Reiseantrittswiderstand“ zur Fahrradnutzung, wenn der Zugang zum Fahrrad (schweren Pedelec) nicht stufenfrei möglich ist
- Baurechtliches Instrumentarium weiterentwickeln für die Kommunen

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

KURZFRISTIG
mittelfristig
langfristig
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
MITTEL
hoch

WIRKUNG UND EFFEKT

- Langfristige Wirkung der Radverkehrsförderung, gerade Absicherung der Ausstattung mit Pedelecs und Lastenrädern
- Chance der Reduzierung von geforderten Pkw-Stellplätzen für bezahlbares Wohnen

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- /

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Synergien mit Parkraummanagement in den Zentren und urbanen Bereichen für längerfristig autounabhängige Wohnen und Arbeiten
- Bewirtschaftung öffentlicher Stellplätze
- Staffelung von Parkgebühren
- Angemessener Rückbau von Stellplätzen
- Vermeidung von Gehwegparken

PILOTPROJEKTE

- Ein Leitfaden für Kommunen für Stellplatzsatzungen, die auch das sichere Abstellen von Fahrrädern sowie Mobilitätskonzepte zur Minderung der Stellplatzpflicht mit umfassen

VERANTWORTLICHKEIT

Eine Gemeinschaft ambitionierter Städte und Gemeinden in Rheinhessen (ggf. ganz Rheinland-Pfalz)

MITWIRKENDE

Kommunale Spitzenverbände, Ggf. Beratung durch Wissenschaft (z.B. Hochschule Rhein Main, Universität Mainz) zu bewährten und innovativen Regelungen

BEISPIELE

Zukunftsnetz Mobilität NRW mit Musterstellplatzsatzung NRW und entsprechendem Leitfaden, Hessische Verordnung für Fahrradabstellanlagen (sehr fundierte Rahmenvorgaben zur Qualität des Fahrradparkens)

Ergänzende Kernmaßnahmen Radverkehr und Nahmobilität

Übersichtliches Netz, radtouristische und lokale Freizeitrouten					
<p>Der Radverkehr nimmt in der Region Rheinhessen zukünftig eine noch größere Rolle, sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr, ein. Das erfolgreiche fahrradtouristische Angebot wird weiterentwickelt und übersichtlicher gestrafft. Dazu werden aktuell geförderte und prioritäre Maßnahmen für den Ausbau der Radrouten umgesetzt. Aus den radtouristischen und lokalen Freizeitrouten, insbesondere die zahlreichen Themenrouten, sowie den Radpendlerrouten wird das Netz perspektivisch zu einem einfach verständlichen und durchgehenden Knotenpunktsystem weiterentwickelt.</p> <p>Neben der Integration und dem Abgleich der Routen mit dem im Ausbau befindlichen regionalen Alltagsnetz, das besonders auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr ausgerichtet ist, werden die fahrradtouristischen Angebote der Region Rheinhessen weiterentwickelt. Dazu zählt auch die Weiterentwicklung des touristischen Fahrradservices, etwa die Vermietung von Pedelecs durch die örtliche Gastronomie, zusammen mit Angeboten, wie der Fahrradmitnahme im ÖPNV und saisonalen RadBussen (vgl. Steckbrief 7 - saisonale Angebote).</p> <p>Zu prüfen sind, gerade im Freizeitverkehr, der Umgang mit Flächennutzungskonflikten mit der Landwirtschaft und den Umsetzungshindernissen bei Lückenschlüssen. Dazu zählt etwa der Flächenerwerb von der Landwirtschaft. Auch Naturschutz-Konflikte und waldrechtliche Fragen bei Eingriffen durch den Wegebau zum Lückenschluss gilt es zu lösen. Darüber hinaus ist die Regelung der gemeinsamen Benutzung von (Weinbau-)Wegen von Radverkehr und landwirtschaftlichen Fahrzeugen.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Städte und Gemeinden, Rheinhessen-Touristik GmbH mit den Kreisen und Städten, koordinierend: Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Konzeption eines übersichtliches Netzes für radtouristische und lokale Freizeitrouten ■ Vorbereitung App-basierter Nutzendeninformationen zur Einführung neuer Routen ■ Systematische Diskussion der Nutzungskonflikte im Wirtschaftswegenetz zwischen Landwirtschaft, Akteuren des Tourismus bzw. der Freizeitangebote und Nutzerorganisationen über rücksichtsvolles Verhalten und über das planerische Repertoire der Ausgestaltung des ländlichen (Weinbau-) Wegebaus für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Radverkehr 				

Netzverdichtung im Bestand					
<p>Zentraler Bestandteil einer Mobilitätskultur der Nähe – anstelle weiter fossiler Fahrten ist neben ausreichender Nahversorgung ein attraktives kleinräumiges Radverkehrsnetz. Die Durchlässigkeit der lokalen Netze wird durch die Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung erhöht. Auch Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen auf Nebenstraßen bieten die Möglichkeit den Straßenraum fahrradfreundlich zu gestalten. Radverkehrsanlagen in den Ortsdurchfahrten sorgen neben der Einrichtung von Tempo-30-Zonen für sichere Bedingungen für den Radverkehr. Das Alltags- und Freizeitnetz wird, insbesondere im kommunalen Bereich, weiter verdichtet.</p> <p>Die Schulwegesicherung mit einem ausgebauten Schulwegnetz, insbesondere zu den weiterführenden Schulen und im Zwischenortsverkehr, erhöhen die Umstiegs- und Nutzungspotenziale. Mit Schulwegplänen (nicht nur für Grundschulen) wird jeweils der kleinräumige Bedarf für die Weiterentwicklung des lokalen Radverkehrsnetzes definiert. Der besondere Schutzanspruch des Schülerradverkehrs verlangt durchgehend alltagstaugliche Radrouten mit gesicherten Querungen von Hauptstraßen und Tempo 30 im Schulumfeld (hier möglicherweise als Fahrradstraße oder dem inzwischen in der StVO verankerten Fahrradzone (Beispiel in Landau). Durch Hol- und Bringzonen für die „Elterntaxis“ wird eine Kfz-Belastung am Schuleingang mit der Gefährdung der zu Fuß oder mit dem Rad ankommenden Schülerin und Schüler vermieden.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Beteiligte Kommunen in ihrer Radnetzplanung im Rahmen der Erstellung kreisweiter Radverkehrskonzepte, Straßenbaulasträger, koordinierend Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Systematische Erfassung des Bestandes (Beschilderung und Radverkehrsanlagen) ■ Entwicklung einer exemplarischen „Zielspinne“ zu einem Schulzentrum im Rahmen des neuen regionalen Schwerpunkts eines alltagstauglichen Radverkehrsnetzes 				

Serviceangebote Fahrrad					
<p>Die Förderung des Radverkehrs mittels nicht-infrastruktureller Maßnahmen über die Intermodalität hinaus leistet einen Beitrag zur Mobilitätswende. Um die Nutzung des Radverkehrs attraktiver zu gestalten, wird ein Fahrradhändlernetz (Service und Reparatur) erhalten und auch in die Mobilitätsplattform Rheinessen integriert. Auch die Bereitstellung und Aufbereitung von zielgruppenspezifischen Informationen, etwa hinsichtlich touristischer Angebote oder zur Freizeitmobilität ohne Pkw, ist Teil der Serviceangebote rund um das Fahrrad in der Region Rheinessen. Auch eine gemeinsames Radtourenangebot in der Freizeit und für den Sport im Vereinswesen fördert die Fahrradnutzung im Freizeitverkehr.</p> <p>Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können Pedelec-Fahrkurse für Seniorinnen und Senioren dienen. Der Aufbau von Lastenradverleihs sowie Roadshows zum Test von Lastenrädern leisten einen Beitrag bei der Etablierung des Fahrrads als Transportmittel.</p> <p>Viele der Angebote, die im Rahmen der weiteren Steckbriefe entwickelt wurden, zielen ebenfalls in diese Richtung und fördern nicht nur das multimodale Verkehrsverhalten. Einen weiteren Teil stellen Dienstleistungsangebote, wie Reparaturmöglichkeiten (etwa Selbsthilfewerkstätten) an Touristinformationen, dar. Auch sichere Abstellmöglichkeiten und öffentlich zugängliche Toiletten zählen zu einem umfassenden Serviceangebot rund um den Radverkehr.</p> <p>Ein schulisches Mobilitätsmanagement dient zur Förderung der eigenständigen Mobilität und zur Vermeidung von „Elterntaxis“.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Städte und Gemeinden, Rheinessen-Touristik GmbH, Beherbergungsbetriebe				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Recherche und Erstellung eines Fahrradhändlernetzes ■ Entwicklung eines zielgruppenspezifischen Informationsangebotes ■ Abgestimmtes Aktionsprogramm mit Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, den Tourismus- und Verbraucherorganisationen (ADFC, VCD etc.) 				

Nahmobilität als Zubringer zum ÖV					
<p>Die Nahmobilität und damit vor allem Fuß- und Radverkehr können eine wichtige Rolle als Zubringer zum ÖPNV, gerade in der Renaissance nach den Pandemie Jahren, einnehmen. Um den Weg von und zur Haltestelle auf der ersten und letzten Etappe sicher und komfortabel zu gestalten, ist eine entsprechende Qualität der Wege sicherzustellen bzw. zu schaffen. Dabei liegt auch ein besonderer Schwerpunkt auf der barrierefreien Gestaltung der Wege sowie des Zugangs zu den Bahnsteigen und in die Fahrzeuge (vgl. Steckbrief 36 - Barrierefreies Rheinhessen).</p> <p>Darüber hinaus müssen sich Haltestellen in einer zumutbaren Distanz von der Wohnungstür der Nutzenden befinden und wichtige soziale Infrastruktur, wie beispielsweise Ärztehäuser, von den Haltestellen zu Fuß gut erreichbar sein. Sichere Ortsdurchfahrten und Hauptstraßenquerungen sorgen für eine sichere Alltagsmobilität zu Fuß. Stadt- und ortsteilbezogene Mobilstationen stellen einladende Angebote in Wohngebieten als Alternative zum eigenen Pkw dar.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Baulastträger (Land, Kreise, Städte und Gemeinde, Verkehrsunternehmen und DB)				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Thematisierung des Haltestellenzugangs mit den Handlungsansätzen für die lokalen Nahverkehrspläne ■ Empfehlung ähnlicher Rahmenvorgaben und Regelungsinhalte aus kommunaler Sicht für den landesweiten NVP für das Land RLP ■ Vereinheitlichung der Vorgaben und Regelungsinhalte zwischen den sektoralen Planungen des Umweltverbundes 				

PROGRAMMATISCHER VORSCHLAG FÜR EIN GESCHWINDIGKEITS- KONZEPT RHEINHESSEN



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Geschwindigkeitsbegrenzungen in Kommunen, die darauf ausgerichtet sind, den Verkehr auch zu Stoßzeiten flüssiger zu machen, leisten einen hohen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität. Ziel ist auch, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität in der Region zu erhöhen und die negativen Auswirkungen des MIV, wie das Unfallrisiko und die Lärmbelastung, zu verringern.

Maßgebliche und zu berücksichtigende Rechtsgrundlage für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen ist § 45 der StVO, der die möglichen Anordnungsgründe definiert. Im Zusammenhang mit der zukünftigen Organisation des Kfz-Verkehrs sind insbesondere der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 (1) 3), erforderliche Maßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit (§ 45 (1) 5), Maßnahmen zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrslenkender Maßnahmen (§ 45 (1) 6). Insbesondere die im § 45 der STVO unter Punkt 9 Nr. 6 formulierte Ausnahmeregelung bietet den Straßenverkehrsbehörden schon derzeit Handlungsspielräume, um unter Berücksichtigung der Vorgaben die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu beschränken - auch auf den klassifizierten Straßen.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit
- Reduktion der Emissionen und des Unfallrisikos
- Generelle Angleichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Rheinhessen auf allen Straßen als Koordinierungsaufgabe auf Kreisebene
- Entwicklung von einheitlichen Leitlinien zu zulässigen (Regel-)Geschwindigkeiten helfen in der gesamten Region die Emissionen zu reduzieren und die Akzeptanz zu erhöhen

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

KURZFRISTIG
mittelfristig
langfristig
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit
- Reduktion der Emissionen (Lärm, Luftverunreinigung) und des Unfallrisikos

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- /

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- ÖPNV der Zukunft in Rheinhessen
- Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten
- Maßnahmen zum Radverkehr
- Priorisierung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes

PILOTPROJEKTE

- Entwicklung eines regionalen, programmatischen Geschwindigkeitskonzept, inklusiver Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten
- Erarbeitung einer Untersuchungskonzeptes der Wirkung der StVO

VERANTWORTLICHKEIT

Straßenbaulastträger
(Bund, Land Rheinland-Pfalz, Landkreise, Kommunen), koordinierend:
Planungsgemeinschaft
Rheinhessen-Nahe

MITWIRKENDE

Nachbarn, Landesbetrieb
Mobilität RLP

BEISPIELE

Konzept „Vision Zero – Null Verkehrstote“ (Schweden),
Konzept „Sustainable Safety“ (Niederlande),
Städteinitiative “Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten”

Ergänzende Kernmaßnahmen Motorisierter Individualverkehr

Umweltsensitive und lärmreduzierte Verkehrsflusssteuerung und -gestaltung					
<p>Über ein regionales Verkehrsleitsystem können zumindest auf den Hauptverkehrsstraßen mithilfe von Sensoren und Kameras Informationen gesammelt und der Verkehrsfluss über Geschwindigkeitsbegrenzungen (Verkehrstelematik, Anzeigetafeln) oder verkehrslenkende Informationen beeinflusst werden. Für die Region Rheinhessen ist ein zumindest auf alle Hauptstraßen ausgedehnter Ansatz vorzusehen, um im gesamten Netz ungewünschte Verlagerungswirkungen entgegenzuwirken. Durch eine Optimierung der Lichtsignalanlagen je nach Verkehrsaufkommen kann der Verkehrsfluss erhöht und Stausituationen gerade in innerstädtischen Bereichen reduziert werden.</p> <p>Außerdem soll das System der Zuflussregelungsanlagen insbesondere vor dem Hintergrund der Umweltverträglichkeit (Luftschadstoffe) ausgedehnt werden. Auch hier müssen die Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßennetz berücksichtigt werden. Optimierte LSA-Schaltungen tragen durch verkürzte Wartezeiten und reduzierte Halte zur umweltschonenden Verkehrsabwicklung bei. Aktuell erfolgt die Steuerung der LSA vorrangig an festgelegten Signalplänen, die verkehrabhängig umgesetzt werden. Verkehrsdaten aus dem Straßenverkehr werden aus Detektionsschleifen (sog. „Strategieschleifen“/ Induktionsstreifen) und normalen Schleifen an Knotenpunkten erfasst. Diese zählen die Fahrzeuge und messen deren Geschwindigkeit. Daraus ergeben sich Informationen zur Anzahl der Fahrzeuge und es können Reisezeiten berechnet werden. Kernaspekt der Maßnahme ist eine grundlegende Analyse zum Bestand der Lichtsignalanlagen, um ableiten zu können, welche Anlagen für eine intelligente Verkehrssteuerung bereits geeignet sind und welche nicht. Im Zuge eines etwaigen Austausches von LSA muss darauf geachtet werden, dass LSA die neuen Technologien beherrschen. Um neben der effizienten auch eine luft- und klimafreundliche Steuerung der Verkehrsbeziehungen sicherzustellen, gilt es neben den Verkehrsdaten eine Schnittstelle zu schaffen, um auch Umweltdaten (Temperatur, Wind, Schadstoffbelastung, etc.) in die Verkehrslenkung einfließen zu lassen.</p> <p>Auch der Umbau von Knotenpunkten in der Region Rheinhessen zu Kreisverkehren ist ein weiterer Baustein. Dadurch wird eine Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit erreicht. Darüber hinaus werden die verkehrsbedingten Umwelt- und Lärmbelastungen reduziert.</p> <p>Bestehende oder in der Konzeption befindliche Lärmaktionspläne der Kommunen werden bei den Planungen berücksichtigt und umgesetzt.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	koordinierend: Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, Straßenbaulastträger, Landkreise, Kommunen				

Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none">■ Entwicklung einer regionsweiten Strategie zum schrittweisen Ausbau der notwendigen Hard- und Software-Infrastruktur■ Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens■ Planung und Installation von Verkehrsdetektoren in den verkehrlich belasteten Bereichen in den Kommunen der Region Rheinhessen
-------------------------------	--

Priorisierung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes



Eine Priorisierung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes ist ein wichtiger Schritt, um eine Alternative zum MIV zu bieten und verbessert oftmals die Verkehrssicherheit (mehr Raum für Radfahrer erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden). Dies kann durch eigene Fahrspuren für Buslinien und eine Verdichtung des Radwege- und Fußgängeretzes aber auch durch eine qualitative Aufwertung bestehender Netze geschehen. Darüber hinaus kann ein regionales Parkraummanagement und eine damit verbundene Verringerung der Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr in vielen innerstädtischen Bereichen zu erhöhten Aufenthaltsqualitäten führen.

Perspektivisch sind autoreduzierte bzw. autofreie Zentren in der Region Rheinhessen für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Ausweitung von Grünflächen anzustreben. Die Etablierung autoarmer/-freier Zentren geht einher mit Maßnahmen, wie der Schaffung einer hohen Qualität der Nahmobilität und einer guten Erschließung durch den ÖPNV. Zur Reduktion des PKW-Bestandes dient das Carsharing. Wege in den Zentren werden künftig im Umweltverbund zurückgelegt. Dazu muss die lokale Daseinsvorsorge und die Nahversorgung der Bewohnerinnen und Bewohnern auch in ländlichen Bereichen sichergestellt werden.

Als kurz- und mittelfristige Maßnahmen gelten die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen Einführung von verursachergerechten Straßennutzungsgebühren in sensiblen Räumen und die Umnutzung von Pkw-Stellflächen für neue Nutzungen wie Grün-/ Aufenthaltsflächen oder gastronomische Angebote. Kurzfristig umgesetzt werden kann die tageweise Ausweisung von Straßen als Fußgängerzone (bspw. samstags). Entsprechende Projekte temporär autofreier Bereiche hat es beispielsweise bereits in Mainz gegeben.

Die Maßnahme der autoarmen bzw. -freien Zentren ist eng verknüpft mit Maßnahmen, wie dem Ausbau und Errichtung von (dezentralen) P+R-Anlagen an ÖPNV-Achsen und der Ausarbeitung eines entsprechenden Konzeptes für die Region Rheinhessen.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Städte und Gemeinden, koordinierend Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zusammenstellung bestehender Handlungsmöglichkeiten inkl. der rechtlichen Durchsetzungsmöglichkeiten in der Region und als Best-Practice-Recherche bundesweit ■ Erarbeitung ähnlicher Rahmenvorgaben, Regelungsinhalte und Handlungsansätze für die kommunaler Planungsabteilungen / Bauverwaltungen 				

Bauliche Optimierungen/ Lückenschlüsse an ausgewählten Orten



Die Region Rheinhessen befindet sich am Schnittpunkt einiger bedeutender europäischer Verkehrswege und Wirtschaftszentren. Die Straßen der Region werden daher zu einem nicht unerheblichen Maß von Durchgangsverkehr genutzt. Mit den Autobahnen BAB 60, die BAB 61 und die BAB 63 besteht in Teilen ein leistungsfähiges Fernstraßennetz, um den Durchgangsverkehr zu bündeln. Allerdings ist das Autobahnnetz insbesondere in den Spitzenstunden an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt. Deshalb muss ein leistungsfähiges und umweltverträgliches Straßennetz, das den Erfordernissen angemessen ist, sichergestellt werden. Hierzu zählt die Anbindung an das nationale Straßennetz durch die Instandhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau.

Für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde eine Reihe von Ausbaumaßnahmen angemeldet, durch die der Verkehrsfluss verbessert und die Kapazität der Bundesautobahnen gesteigert werden sollen. Zudem sind kleinere Maßnahmen zum Um- und Ausbau von Landesstraßen und Knotenpunkten vorgesehen. Dazu zählt etwa der sich in Planung befindliche Ausbau der BAB 60 zwischen dem Autobahndreieck Mainz und dem Autobahnkreuz Mainz Süd. Auch in Richtung Ingelheim und Bingen befindet sich ein sechsspuriger Ausbau der BAB 60 in Planung. Der Ausbau der BAB 61 zwischen Bingen und Worms ist ebenfalls auf verschiedenen Abschnitten in der Planung. Rund um Nierstein befindet sich die Ortsumgehung der B 9 (B 9neu) in Planung. Zudem ist der Bau der B 420neu als „weiterer Bedarf im Planungsrecht“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 eingestuft. Dies gilt ebenso für die südliche Umgehung von Wörrstadt.

Ein Aus- und Umbau des Straßennetzes in der Region Rheinhessen sollte grundsätzlich im Hinblick auf die formulierten Leitbilder und Zielaussagen geprüft werden. Darüber hinaus ist der Erhalt und die Sanierung der Straßeninfrastruktur – insbesondere der Brücken und Tunnelabschnitte – in den Fokus zu rücken und hierfür bedarfsgerechte Mittel einzusetzen, um Instandhaltungsrückstände zu verringern. Ergänzend ist die Errichtung einer zusätzlichen Rheinbrücke zu prüfen, um den Verkehrsfluss in Richtung Rhein-Main zu verbessern.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Straßenbaulastträger (Bund, Land Rheinland-Pfalz, Kommunen)				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Umsetzungsplanung der Ausbaumaßnahmen ■ Berücksichtigung etwaiger Anpassungen an den Bewertungskriterien vor dem Hintergrund einer weitergehenden Berücksichtigung der Umweltwirkungen und verkehrspolitischen Zielstellungen 				

Regionales Parkraummanagement					
<p>Durch Parkraummanagement soll der Pkw-Verkehr in den sensiblen Bereichen der Städte und Gemeinden effizienter gelenkt werden. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit zentraler, innerstädtischer Bereiche gesichert bleiben. Zur Verbesserung der derzeitigen Situation im ruhenden Verkehr ist eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung notwendig, insbesondere auch zur attraktiveren Gestaltung von Straßenräumen für Nutzer anderer Verkehrsmittel. Durch eine verstärkte Parkraumbewirtschaftung und eine Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Raum wird der Verkehrsfluss in die zentralen Innenstadtbereiche mit dem Individualverkehr verringert und gleichzeitig der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert. Die zusätzlichen Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung können zum Ausbau des Umweltverbundes als erforderliche Angebotsgrundlage verwendet werden, auch einen Verzicht auf die Nutzung des Pkw zu fördern.</p> <p>Die Parkleitsysteme werden – so vorhanden oder zu errichten - optimiert und tragen zu einer verbesserten Steuerung der Verkehrsströme bei. Ferner tritt eine Verbesserung der derzeitigen Situation im ruhenden Verkehr ein. Zukünftig konzentrieren sich Stellplätze auf Parkhäuser, Quartiersgaragen und das Parken auf privatem Grund. Für neu entstehende Quartiere und Neubaugebiete werden entsprechende Stellplatzordnungen definiert.</p> <p>Mit einem digitalen Parkraummanagement kann der bestehende Parkraum in der Region Rheinhessen effizient genutzt werden. Bestandteile des digitalen Parkraummanagements auf regionaler Ebene sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ein regional einheitliches Parkleitsystem (Beschilderung mit Angabe von Stellplatzkapazitäten) ■ Bereitstellung digitaler Information zu freien Stellplätzen, Möglichkeit zur Bezahlung von Parkgebühren und Reservierung von ausgewählten Stellplätzen (z. B. in Parkhäusern); sowie Möglichkeit zur Nutzung von Park-and-Ride (einschließlich Ticketkauf für den ÖPNV; ggf. vergünstigte ÖV-Tickets); Möglichkeit zum Kostenvergleich zwischen Parken und ÖPNV-Tarif ■ Dynamische Anpassung von Parkgebühren je nach Auslastungsgrad und Lage von Parkplätzen sowie einer transparenten Darstellung der Kriterien für Erhöhung oder Vergünstigung der Parkgebühren; empfehlenswerte Basis dafür: einheitliche Grundpreise in allen Städten 					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Städte und Gemeinden, koordinierend: Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entwicklung einer Umsetzungsstrategie mit Kostenrahmen mit allen beteiligten Akteuren ■ Hierbei insbesondere Abstimmung mit begleitenden Maßnahmen, wie der Ausbau und die Errichtung von (dezentralen) P+R-Anlagen an ÖPNV-Achsen und die Entwicklung eines entsprechenden Konzeptes. 				

UMSTIEGSORTE: RÄUMLICHE BÜNDELUNG VERNETZTER MOBILITÄT



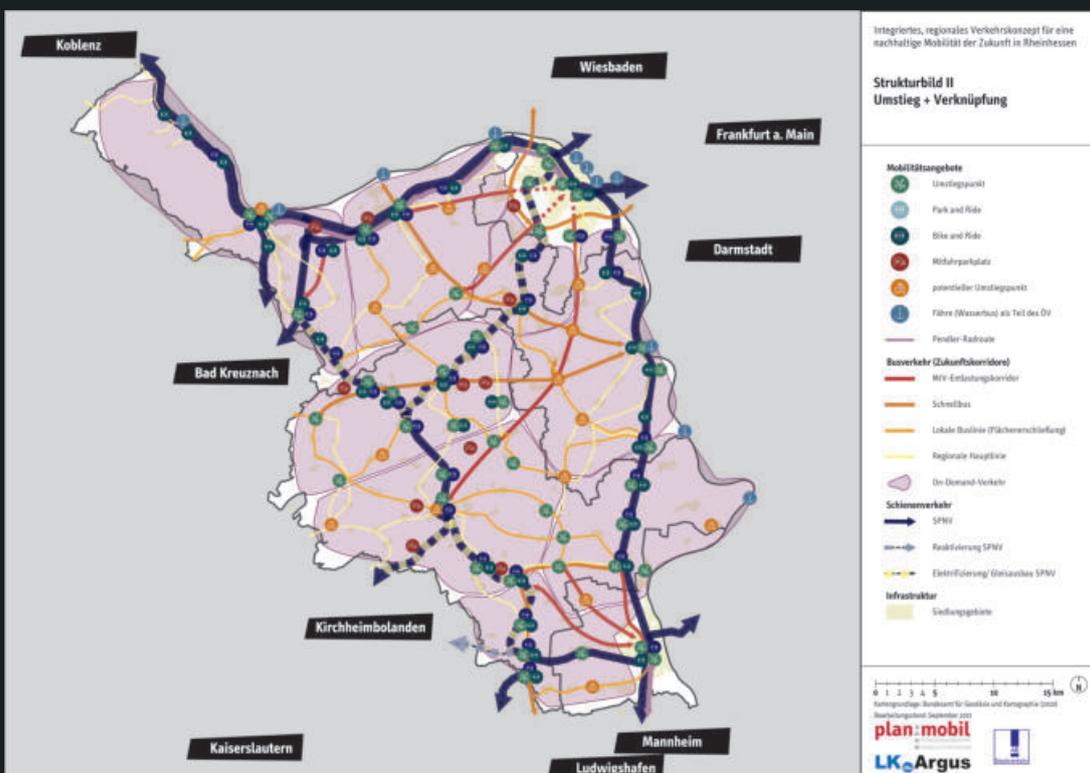
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Die Umstiegsorte erleichtern den Zugang zur intermodalen und multimodalen Mobilität. Dabei werden vorhandene Angebote miteinander verknüpft und neue Mobilitätsangebote geschaffen. Die Umstiegsorte werden in einem regionsweit einheitlichem Design ausgestaltet. Die Mobilitätsangebote werden in den Rheinhessen-Tarif integriert und sind mit einer App zu buchen.

Aufgrund der Heterogenität der Region und der unterschiedlichen verkehrlichen Bedeutung wird eine unterschiedliche Skalierung für ein flächendeckendes Netz von Umstiegsorten vorgeschlagen:

- **Mobilitäts-Hub:** Wichtige Bahnhöfe mit Anbindung zum (über-) regionalen Verkehr und Verbindung zum öffentlichen Nahverkehr. Direkte Integration von Flächen für den ÖPNV und Sharing-Angebote direkt im Bahnhofsumfeld oder in unmittelbarer Umgebung angeordnet
- **Transitpunkt:** ÖPNV-Verknüpfungspunkte, an denen mehrere ÖPNV-Verkehrsmittel und/ oder eine Vielzahl von Linien zusammenkommen. Hohes Fahrgastaufkommen und eine Vielzahl von möglichen Wegebeziehungen sind gegeben.
- **Mobilitätspunkt:** Bieten im regionalen Hauptnetz in Stadtrandlagen, suburbanen oder ländlichen Räumen hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder und Pkw sowie Lademöglichkeiten für elektromobile Angebote für die alltägliche Mobilität.
- **Dorfpunkt:** Überwindung der „ersten“ bzw. „letzten Meile“, und eine kleinräumige Erschließung mit multimodalen Angeboten. Ein Netz von weiteren Stationen, ist wichtig um One-Way-Fahrten mit Sharing-Verkehrsmittel zu ermöglichen.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE



KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Schaffung einer neuen Qualität der Vernetzung von Verkehrsarten, vorr. des Umweltverbundes
- Kombination unterschiedlicher Angebotsbausteine, u.a. Haltestelle, (Dig.) Informationsstellen, Mitfahrbänke, Fahrradabstellanlagen und -boxen, Bikesharing, Carsharing, P+R-Anlagen
- Hohe Verknüpfungsfunktion durch umweltfreundliche, flexible, niedrigrschwellige, barrierefreie und zielgruppenorientierte Ausgestaltung der räumlich gebündelten Angebote
- Bereitstellung unterschiedlich ausgestatteter Umstiegsorte für eine flächendeckend gute Versorgung Rhein Hessens mit einem attraktiven Mobilitätsangebot

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

KURZFRISTIG
mittelfristig
langfristig
KONTINUIERLICH

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Erhöhung der Attraktivität von (barrierefreien) ÖPNV-Haltestellen und Verknüpfungspunkten durch die Integration weiterer Serviceangebote
- Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs und des Flächenverbrauchs durch Förderung der Multimodalität
- Erhöhung der Sichtbarkeit des ÖPNV und der angebundenen Mobilitätsangebote
- Vereinfachte Nutzung umweltfreundlicher Mobilität

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- „Sonderprogramm Stadt und Land“ (bis zu 75 %)
- „Ladeinfrastruktur vor Ort“ (bis zu 80 %)
- „Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr“ (bis zu 80 %)
- Förderprogramm „Neue Kommunalrichtlinie“

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Rheinhessen-Takt
- Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten
- Rheinhessen-Tarif
- Mobilitätsplattform Rheinhessen
- Schnittstellen schaffen – Regionalstrategischer Ansatz P+R und B+R

PILOTPROJEKTE

- Erarbeitung eines abgestimmten regionalen Standortkonzeptes für Umstiegsorte beginnend mit den exemplarisch durchgearbeiteten Umstiegsorten in den beiden Korridoren

VERANTWORTLICHKEIT

Aufgabenträger: Städte Mainz und Worms, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen

MITWIRKENDE

Zweckverband
Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd,
VRN, RNN, Kommunen,
Verkehrsunternehmen,
Mobilitätsdienstleister

BEISPIELE

Mobilstationen mobil.nrw,
„Mobil.punkte“ Bremen,
„Einfach Mobil“ Offenburg,
Mobilstationen und Sharing-
Angebote „Switch“ Hamburg

SCHNITTSTELLEN SCHAFFEN - REGIONALSTRATEGISCHER ANSATZ P+R UND B+R



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Zur Förderung der Umweltverbundes und zur Vergrößerung der Umstiegspotenziale vom Pkw auf den Umweltverbundes wird in Rheinhessen ein regionalstrategischer Ansatz zum flächendeckenden Ausbau des P+R- und B+R-Angebotes gewählt. Die Angebote befinden sich häufig am Anfang der Mobilitätskette (Einstiegshalt). Dadurch werden Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln geschaffen und verbessert.

Bereits bestehende P+R-Angebote werden bedarfsabhängig ausgebaut und in ein Gesamtkonzept integriert. Neue Standorte sind insbesondere stark frequentierte Haltestellen im ländlichen Raum und an den ÖPNV-Achsen. Außerdem wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an P+R-Anlagen in die Umsetzungsstrategie integriert.

Dem Radverkehr kann, nicht nur im ländlichen Raum, eine wichtige Zubringerfunktion zum ÖPNV zukommen. Durch die verstärkte Nutzung von E-Bikes und Pedelecs vergrößern sich die Erschließungsradien von Haltestellen zusätzlich und machen entsprechend hochwertige Abstellanlagen notwendig. B+R-Anlagen bieten attraktive, witterungsgeschützte und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs. Die Angebote und die einzelnen Standorte werden in die Mobilitätsplattform Rheinhessen integriert.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Entwicklung eines Zielnetzes für B+R mit P+R und anderen Mobilitätsstationstypen
- B+R-Anlagen tragen zur Verbesserung der Feinerschließung sowie der Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei
- Gerade in den Städten liegen die Quellen der Verkehrsbelastung teilweise außerhalb des betroffenen Raumes, sodass hier eine Verkehrsverlagerung bzw. ein Umstieg der Nutzerinnen und Nutzer anzustreben ist

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

KURZFRISTIG
mittelfristig
langfristig
KONTINUIERLICH

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs und des Flächenverbrauchs durch Förderung der Multimodalität
- Ergänzung von ÖPNV und Rad zur besseren Wirksamkeit
- Zugangsgesichertes Abstellen auch teurerer Räder/ Pedelecs
- Attraktivierung und Belebung der Bahnstationsstandorte durch Bündelung von Service und guter Gestaltung

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- „Sonderprogramm Stadt und Land“ (bis zu 75 %)
- „Ladeinfrastruktur vor Ort“ (bis zu 80 %)
- „Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr“ (bis zu 80 %)
- Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn (40 %)

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Rheinhessen-Takt
- Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten
- Wiedererkennungswertiger ÖPNV (Fahrgastinformation und Branding)
- Mobilitätsplattform Rheinhessen
- Umstiegsorte: Räumliche Bündelung vernetzter Mobilität

PILOTPROJEKTE

- Systematischer Ansatz eines Stationsnetzes für Rheinhessen mit Definition des Handlungsbedarfs
- Machbarkeitsstudie für ein gestuftes Stationsprogramm mit Potenzial- und Bedarfsanalyse

VERANTWORTLICHKEIT

Baulastträger Städte Mainz und Worms, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Deutsche Bahn (Bahnhöfe)

MITWIRKENDE

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd, VRN, RNN, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Land RLP

BEISPIELE

B+R Strategie S-Bahn Berlin, B+R-Anlagen in Schleswig-Holstein (NAH.SH), B+R-Programm Baden-Württemberg mit ambitionierten Entwicklungszielen und angepasster Landesförderung mit Pauschalsätzen

RHEINHESSEN BIKESHARING: REGIONALER ANSATZ



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Mit einem aktuellen Knowhow-Austausch zur Ausweitung von städtischen Bike-Sharing-Systemen in ländliche Zentren und zu SPNV-/Schnellbus-Halten entsteht eine Rheinhessen-weite Struktur. In der Region wird mit dem Land RLP ein dauerhaftes Finanzierungskonzept entsprechen den öffentlichen und privaten Interessen entwickelt und erprobt. Für unterschiedliche Zielgruppen (auch Gäste in der Region) werden die Zugangsvoraussetzungen vereinfacht und Interoperabilität erprobt.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Entwicklung eines flächendeckenden Angebot in Rheinhessen (auch außerhalb städtischer Zentren) mit einem einfachen Zugangssystem
- Klärung der Finanzierungsmechanismen mit Einbeziehung von Nutznießer-Kofinanzierung und mit Verankerung im landesweiten Nahverkehrsplan RLP

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

KURZFRISTIG
mittelfristig
langfristig
KONTINUIERLICH

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Autounabhängige Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen für Einpendelnde; erweiterte Mobilitätsoptionen von ÖV-Haltestellen und Ortszentren aus
- Entlastung der Fahrradmitnahme zu Berufsverkehrs- und Freizeitverkehrsspitzen
- Erprobung innovativer, digitaler Betriebsmodelle im Kontext mit anderen Mobilitätsdienstleistungen und Mobilstationen
- Optionen auch für ein Netz des Freizeitradverkehrs

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- Bisher noch wenig erkennbar (außer technologische Einzelprojekte)

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Komplettierung des ÖPNV-Angebots
- Umstiegsorte: Räumliche Bündelung vernetzter Mobilität
- Schnittstellen schaffen – Regionalstrategischer Ansatz P+R und B+R
- Geteiltes Fahrzeug: Rheinhessenweites Carsharing und multifunktional genutzte Fahrzeuge

PILOTPROJEKTE

- Evaluierbare Standorte beider Systeme an SPNV-Halten in ländlichen Zentren, Kombination mit Mobilitätsstationen
- Sukzessive Ausweitung auf Umstiegsorte des zweiten Mainzer Ringes

VERANTWORTLICHKEIT

VRN (mit seinem Mobilitätsdienstleister) für den südlichen Teil (Kreis Alzey-Worms) und MVG Mainz für den nördlichen Teil (Kreis Mainz-Bingen)

MITWIRKENDE

Aufgabenträger (Kreise, Städte) und Land Rheinland-Pfalz, eventuell fachliche Begleitung und Evaluation (eventuell Hochschule Rhein-Main; Uni Frankfurt oder Mainz)

BEISPIELE

Stadtregionale Konzepte neben VRN und Mainz/Wiesbaden auch im den Stadtregionen Stuttgart, München und Köln/Bonn/Rhein-Sieg-Kreis, zunehmend auf Basis von Pedelegs und Mobilstationen

Ergänzende Kernmaßnahmen Vernetzte Mobilität

Mobilitätsplattform Rheinhessen (digital und tariflich integriert)					
<p>Die multimodale Mobilitätsplattform Rheinhessen vereint als Datenschnittstelle verschiedene Funktionen und Angebote für die Nutzerinnen und Nutzer. Grundlage ist die Einrichtung einer regionalen Verkehrsdatenplattform inkl. eines regionalen Datenmanagements. Für einen vielfältigen Einsatz ist eine enge Abstimmung mit allen relevanten Akteuren wünschenswert. Dabei kann ein erster Schritt eine gemeinsam unterschriebene Vereinbarung darstellen, in der alle Partner sich bereiterklären, die erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört auch eine Definition von Datenformaten und Schnittstellen.</p> <p>Basierend auf der Verkehrsdatenplattform ist eine multimodale Mobilitätsauskunft und Routingfunktion für alle Verkehrsträger sowie deren Kombination untereinander zu entwickeln. Neben Haltestellen, aktuellen Fahrplandaten und den Echtzeiten im ÖPNV und SPNV sollen für den MIV Informationen zur Parkplatzsuche, freie Kapazitäten in Parkhäusern und P+R zur Verfügung stehen. Umstiegsorte, B+R-Standorte und freie Kapazitäten müssen ebenfalls enthalten sein. Für das Echtzeitrouting sind aktuelle Informationen über Baustellen etc. aufzunehmen. Auch das Fahrrad ist für das Routing einzubeziehen, das Radwegenetz zu hinterlegen und fortlaufend zu aktualisieren.</p> <p>Zusätzlich ist die Möglichkeit der Ticketbuchung zu integrieren, um den Rheinhessen-Tarif als E-Ticket zu nutzen und als allgemeine Mobilitätskarte zu funktionieren. Die Nutzung der App / Plattform soll möglichst komfortabel, schnell und intuitiv erfolgen und ein qualitativ hochwertiges Angebot für die Nutzerinnen und Nutzer bieten.</p> <p>Perspektivisch ist daher anzustreben, dass auch die Nutzung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen über eine Rechnung abgerechnet wird und Stammkunden erhalten so einen (monatlichen) Gesamtpreis für ihre Mobilität. Weiterhin können in zielgruppenspezifischen Angeboten für den ÖPNV auch weitere Mobilitätsangebote in zielgruppenspezifische Pakete integriert werden. Herausforderung bleibt hierbei die Durchführung der Abrechnungsleistungen. Diese müsste ein Unternehmen dann gegenüber dem Kunden zentral übernehmen.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Mobilitätsdienstleister, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Kommunen				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Konzeptionierung der Ausstattung und des Angebotes ■ Definition von Datenformaten und Schnittstellen ■ Vereinbarung aller Partner zur Bereitstellung der erforderlichen Daten 				

	■ Ausschreibung der strategischen Partner/Dienstleister
--	---

Geteiltes Fahrzeug: Rheinhessenweites Carsharing	
---	---

Ziel ist es, in Rheinhessen ein dichtes Netz an geteilten Fahrzeugen aufzubauen und damit Pendlerinnen und Pendlern, die auf den Pkw als Verkehrsmittel angewiesen sind, oder auch Familien als Ersatz zum Zweit-/Drittfahrzeug, eine günstige und flexible Alternative zu bieten. Gleichzeitig kann sich aufgrund des höheren Pkw-Besetzungsgrades das Verkehrsaufkommen reduzieren.

Das rheinhessenweite Carsharing-Angebot ergänzt und erweitert ein gut ausgebautes Angebot des Umweltverbundes, insbesondere auf der ersten und letzten Meile und bei gelegentlicher Nutzung. Elektrisch betriebene Fahrzeuge und das Angebot verschiedener Fahrzeugtypen sorgen dafür, dass das Carsharing sowohl bedarfsgerecht als auch umweltfreundlich gestaltet wird.

Die (digitale) Buchung erfolgt über die Mobilitätsplattform und wird in den Rheinhessen-Tarif integriert. Das Carsharing ist insbesondere an Standorten mit hoher Frequentierung, vor allem an SPNV-Haltestellen und Bushaltestellen sowie in Innenstädten, für eine verbesserte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel vorzusehen. Eine Steigerung der Auslastung ist durch eine Kooperation mit Unternehmen und öffentlichen Institutionen möglich und anzustreben. Eine Verringerung des Parkdrucks, gerade in innenstadtnahen Quartieren, kann durch ein wohnungsnahes Carsharing-Angebot erreicht werden. Zu diesem Zweck sind entsprechende Stellflächen vorzuhalten.

Ergänzend zum Carsharing-Angebot ist in ländlichen Bereichen die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen, möglichst mit alternativem Antrieb, zu fördern. Diese „Dorfautos“ tragen zur Verbesserung der Erschließung und des Mobilitätsangebotes bei. Eine Buchung bzw. Anmeldung ist ebenfalls über die Mobilitätsplattform möglich. Dazu sollen auch bereits bestehende Angebote bzw. Fahrzeuge in die Plattform integriert werden. Die Organisation sollte aber niedrigschwellig erfolgen, da ein hohes ehrenamtliches Engagement erforderlich ist, um Initiierung und Betrieb sicherzustellen und keine Nutzungsbarrieren zu schaffen.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Mobilitätsdienstleister, Städte und Gemeinden, Wirtschaftsbetriebe, private/ ehrenamtliche Akteurinnen und Akteure (Dorfautos)				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erstellung einer Potenzial- und Bedarfsanalyse ■ Recherche von Fördermitteln ■ Findung von Ankerutzern und Kooperationspartnern (Kommune oder Wirtschaftsbetriebe) 				

INNOVATIVE LOGISTIK IN STADT UND LAND



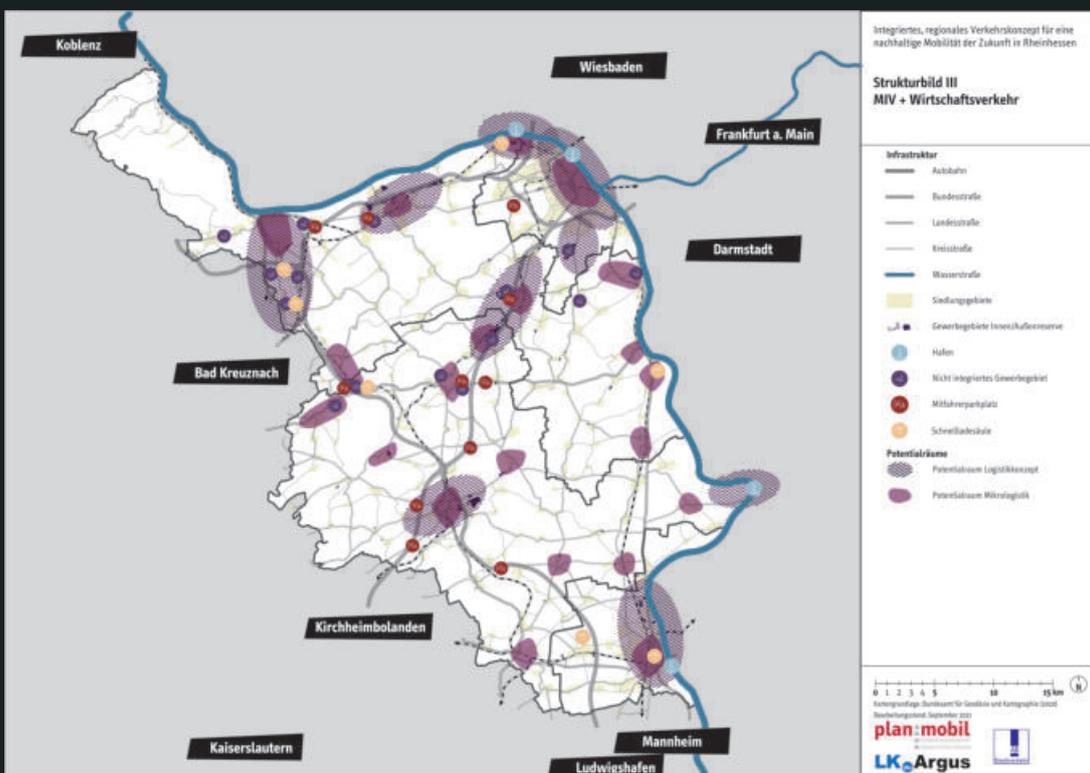
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



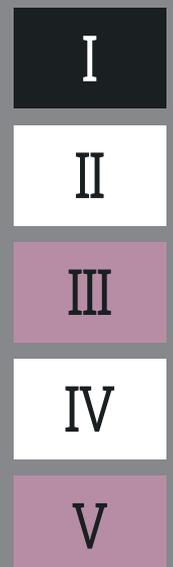
Innovative Lösungen für die Logistik im städtischen und ländlichen Raum in Rheinhessen sind von großer Bedeutung. Dazu zählt etwa die Koordinierung der (städtischen) Logistik durch Logistikkonzepte, etwa für Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP) und die Entsorgung. Die Zusammenarbeit dieser Unternehmen gilt es, zu fördern und auszubauen. Zur Bündelung von Verkehren ist die Einrichtung von Waren- und Paketdepots (Micro-Hubs) an zentralen Punkten in Stadtteilen / Orten, wie bspw. Su-permärkten, Mobilitätsstationen, vorzusehen.

Die Versorgung in Rheinhessen findet schon heute häufig stadtgrenzend-übergreifend statt. Mit der Einführung von überkommunal angelegten Micro-Hubs als Zwischenlager mehrerer Städte können Synergieeffekte genutzt und nachhaltigere Transportketten geschaffen werden. Hierzu werden unter- oder ungenutzte Flächen zu Umschlagspunkten umfunktioniert, um die Transporte der letzten Meile auf kleinere Verkehrsträger wie Lastenräder oder E-Fahrzeuge zu verteilen

Darüber hinaus ist zum einen die Umstellung der Zustell- und Lieferfahrzeuge auf alternative Antriebe anzustreben, insbesondere auf der „letzten Meile“. Die Förderung von Pilotprojekten mit autonomen, emissionsfreien Fahrzeugen oder von elektrischen Lastenrädern kann hierzu einen Beitrag leisten. Zum anderen kann eine Bündelung der Lieferungen und Zustellungen in (Teilladungs-)Hubs, beispielsweise an den Rändern von Innenstädten oder in Gewerbegebieten einen großen Beitrag zur Vermeidung von Verkehren, Emissionen und Leerfahrten ermöglichen.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE



KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Bündelung von Verkehren der Ver- und Entsorgung
- Einführung von überkommunal angelegten Micro-Hubs
- Entwicklung von Konzepten für eine emissionsarme Logistik in verschiedenen Teilräumen
- Umstellung der Zustell- und Lieferfahrzeuge auf alternative Antriebe
- Durchführung von Pilotprojekten

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig
MITTELFRISTIG
langfristig
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Beitrag zur Reduzierung des Lieferverkehrs und der Emissionen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Förderung nachhaltiger und emissionsarmer Lieferketten
- Sicherstellung der Versorgung in unterschiedlichen Teilräumen
- Förderung von Erprobung und Umsetzung innovativer Projekte in Rheinhessen

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- „Investive Maßnahmen zur klimafreundlichen gewerblichen Nahmobilität (Mikro-Depot-Richtlinie)“

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Alternative Antriebe auf Straße und Schiene
- Intensivierung des Schienengüterverkehrs, langfristig Elektrifizierung von Güterverkehren
- Umweltsensitive Werk-/Lieferflottensteuerung
- Umstiegsorte: Räumliche Bündelung vernetzter Mobilität

PILOTPROJEKTE

- Koordinierung der Bestrebungen auf regionaler Ebene
- Entwicklung einer gemeinsamen Strategie zur Bündelung des Güterverkehrs an Umschlagplätzen unter Berücksichtigung kommunaler Interessen

VERANTWORTLICHKEIT

Kommunen, IHK und
Handwerkskammer,
Unternehmen

MITWIRKENDE

Wirtschaftsunternehmen,
Wirtschaftsförderung,
Einzelhandel,
Verkehrsunternehmen,
Mobilitätsdienstleister
(Mobilstationen)

BEISPIELE

Pilotprojekt GrazLog, Mikro-Hub
Elsässer Platz in Wiesbaden,
Paketlieferung per Lastenrad in
Hamburg (UPS)

Ergänzende Kernmaßnahmen Wirtschaftsverkehr

Umweltsensitive Werk-/ Lieferflottensteuerung					
<p>Voraussetzung für eine umweltsensitive Steuerung von Werk- und Lieferflotten ist die Erhebung von Verfügbarkeit von Daten über die Arten und den Umfang von Lieferverkehren in Rheinhessen, insbesondere in den Innenstädten. Zu diesem Zweck ist eine flächendeckende, digitale und automatisierte Verkehrsüberwachung sowie die Einrichtung bzw. Optimierung der dynamischen (LKW-)Verkehrssteuerung erforderlich.</p> <p>Die umweltsensitive LKW- und Lieferflotten-Steuerung findet bereits im Green City Masterplan der Stadt Mainz Berücksichtigung und befindet sich seit 2019 in der Umsetzung. Durch eine entsprechende Steuerung ist es möglich, insbesondere LKW-Durchgangsverkehre aus den Innenstädten zu lenken. Darüber hinaus sollen LKW-Fahrten auf einigen Strecken möglichst gebündelt erfolgen, um so eine gute Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen. Zu diesem Zweck sind entsprechende Projekte und die Kooperation der Unternehmen zu fördern.</p> <p>Ziel ist es, durch die Optimierung der Wirtschaftsverkehre eine Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Emissionen zu erreichen. Gerade der Schwerlastverkehr soll auf möglichst kurzen und direkten Wegen in die Gewerbegebiete gelenkt werden, um die negativen Auswirkungen abzumildern. Ggf. sind situativ Durchfahrverbote zu erlassen, Verstöße zu überwachen und zu sanktionieren.</p> <p>Als regionsweiter Handlungsrahmen, der auch Durchgangsverkehre und ausweichverkehre bei Stau auf den Autobahnen betrifft, kann zudem ein Vorrangroutennetz bzw. Führungskonzept für LKW in Rheinhessen entwickelt werden, um dieses auch in die Navigationssysteme einzuspeisen. Dabei werden Einrichtungen, wie Schulen oder Krankenhäuser sowie Wohngebiete berücksichtigt und möglichst ausgenommen. Zu beachten ist, dass die Einspeisung der Daten regelmäßig erfolgen muss und auch aktuelle Informationen, etwa über Baustellen, eingepflegt werden.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Wirtschaftsunternehmen, Landkreise, Städte und Gemeinden, Land Rheinland-Pfalz				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Koordinierung der relevanten Akteure mit dem Ziel der Initiierung von Pilotprojekten ■ Erstellung von Fuhrparkanalyse ■ Schaffung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen ■ Weitergabe der Daten zu Lkw-Vorrangrouten an die renommierten Navigationsgerätehersteller bzw. über Datenmarktplatz an Unternehmen/ Logistikfirmen, etc. ■ Unterstützung und Information von gewerblichen Nutzern über die Möglichkeiten zur Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb 				

Intensivierung des Schienengüterverkehrs, langfristig Elektrifizierung von Güterverkehren



Die anhaltende Zunahme von Güter- und Wirtschaftsverkehren trägt in Zukunft zu einem weiteren Anstieg der Verkehre auf Straße und Schiene. Dabei gilt es die Verkehre über die bestehenden Infrastrukturen besser abzuwickeln und die Wirtschaft dabei zu stärken. Neben der Effizienzsteigerung des Schwerlastverkehrs auf den Straßen ist eine Intensivierung des Schienengüterverkehrs anzustreben. Auch die Elektrifizierung von Güterverkehren auf der Schiene ist notwendig, um umweltfreundliche und nachhaltige Warenströme zu gewährleisten.

Der Mischbetrieb von Personen- und Güterverkehr führt zu möglichen Verzögerungen im Betrieb und ist insbesondere ein Hindernis, da die vorhandenen Kapazitäten der Trassen teilweise ausgeschöpft sind. So sind Steigerungen der Bedienungshäufigkeit im Personenverkehr besonders auf Trassen abseits des Hauptkorridors ggf. mit Einschränkungen im Güterverkehr verknüpft. Die Schaffung von expliziten Güterverkehrskorridoren und die Ertüchtigung des Netzes für 740m lange Güterzüge, wie in Bingen im BVWP vorgesehen, sind zu prüfen und voranzutreiben, steigert zudem die Wirtschaftlichkeit und letztlich die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene. Die Entwicklung von Güterverkehrskorridoren ist eine regionale Aufgabe, die in enger Abstimmung mit dem Land Rheinland-Pfalz erfolgen sollte. Dabei sind auch die überregionalen Güterverkehrskorridore durch Kooperation mitzudenken.

Bestehende Gleisanschlüsse von Gewerbegebieten gilt es zu erhalten und den Neubau zu fördern. Eine Möglichkeit ist, Gleisanschlüsse zur Voraussetzung für die Ausweisung neuer Gewerbegebiete zu machen oder die entsprechenden Flächen nur in der Nähe von Gleisanlagen bzw. entsprechenden Terminals auszuweisen. Ein anderer Ansatz ist ein vereinfachter Informationszugang, um die Hürden für die private Nutzung des schienengebundenen Güterverkehrs zu senken. Möglich ist, Unternehmen ohne Gleisanschluss und gleisangeschlossene Unternehmen, Speditionen und Betreibern von Transportnetzwerken, sowie Verwaltungen und Verbände über die Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs zu informieren und sie im Prozess zur Einrichtung privater Gleisanschlüsse zu begleiten.

Bis zum Jahr 2030 soll rund ein Drittel des Güterverkehrs elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe unterwegs sein. So will es das Klimapaket der Bundesregierung. Neben der Elektrifizierung der Schiene kristallisieren sich auf der Straße vor allem drei Optionen heraus: Elektro-Lkw mit Brennstoffzelle und Wasserstoff aus Ökostrom, die synthetische Herstellung von Dieselmotorkraftstoff aus Wasserstoff sowie Elektro-Lkw mit Batterie und Oberleitung. Um Rheinhessen frühzeitig als Vorreiterregion zu platzieren, sind mögliche Piloträume auszuloten und Kooperationen mit passenden Partnern zu finden und zugleich die Region frühzeitig auf die neuen Rahmenbedingungen vorzubereiten.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele

I

II

III

IV

V

Erstakteur	Bund, Land Rheinland-Pfalz, Deutsche Bahn, Wirtschaftsunternehmen
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Definition möglicher Güterverkehrskorridore ■ Konkretisierung erforderlicher Schritte zur Nutzbarmachung ■ Aktivierung der Wirtschaftsunternehmen zum Thema privater Gleisanschluss evtl. über eine Informationsveranstaltung

REGIONWEITES MOBILITÄTSMANAGEMENT



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE

Zur Verbesserung der Mobilität auf Arbeits-, Schul- und Dienstwegen werden in Rheinhessen eine regionale Struktur zum Erfahrungsaustausch aufgebaut, die einzelnen (meist betriebliche) Initiativen unterstützt, besser sichtbar macht und gemeinsam Umsetzungshindernisse überwindet. In Rheinhessen wird mit den vorhandenen Fortbildungsinstitutionen ein berufsbegleitende Mobilitätsmanagement-Lehrgang aufgebaut.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Vernetzung von Mobilitätsmanagement-Projekten in Rheinhessen (und ggf. darüber hinaus, landesweit oder für Rhein-Main insgesamt) zur besseren Wirksamkeit und Verbreitung der Innovationen

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

KURZFRISTIG
mittelfristig
langfristig
KONTINUIERLICH

PRIORISIERUNG

gering
MITTEL
hoch

WIRKUNG UND EFFEKT

- Zusätzliche Mobilitätsoptionen ohne eigenes Auto
- Unterstützung der Initiierung von Gemeinschaftsverkehre z.B. zur Mobilitätssicherung auch auf dem Land
- Infrastrukturelle Maßnahmen werden durch Unterstützung der Verhaltensänderung in ihrer Wirksamkeit besser in Wert gesetzt

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- Aktuell noch wenig absehbar (ggf. mit künftiger Landeszuwendung Rheinland-Pfalz analog zu anderen Bundesländern)

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Bessere Auslastung bestehender/ neuer ÖPNV-Angebote
- Grundlage für die Verbreitung von Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Car-Sharing, Bike-Sharing)
- Modernisierung des Mobilitätsangebots zum Arbeitsplatz: z.B. Einrichtung Dusch-/Umkleidemöglichkeiten, Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge, Pedelec-Förderung für Arbeits- und Dienstwege, digitale Echtzeit-Informationen des ÖPNV

PILOTPROJEKTE

- Erfahrungsaustausch einzelner Standortgemeinschaften über betriebliches Mobilitätsmanagements
- Erprobung der freien Nutzbarkeit von privaten und Verwaltungs-Fuhrparks und von Mitfahr-Plattformen

VERANTWORTLICHKEIT

Die Kreise als Koordinationsstellen mit regionalem Erfahrungsaustausch

MITWIRKENDE

Örtliche Wirtschaft, Gewerkschaften, Akteure der ländlichen Entwicklung, Kommunen, Fortbildungsinstitutionen, Fachliche Begleitung und Evaluation z. B. durch Hochschule RheinMain

BEISPIELE

Bundesweite Zusammenarbeit von Pilotprojekten des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Zukunftsnetz Mobilität NRW, nvbw Baden-Württemberg, ivm/ HOLM Hessen)

Ergänzende Kernmaßnahmen Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Verwaltung als Vorbild					
<p>Kreis-, Stadt- und Gemeindeverwaltungen, eventuell auch Landesstellen und öffentliche Betriebe, Kliniken etc. in Rheinhessen erproben die Chancen und Vorteile eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für den eigenen Betrieb. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden die Pendelwege der Belegschaft durch Informationen, Anreize, Mitfahrvermittlung, mehrmonatlichen Pedelectests mit dem Ziel einer nachhaltigen und komfortablen Gestaltung optimiert. Auch das Dienstreisewesen sowie die Möglichkeiten zum Home Office sowie zum Co-Working an ländlichen Standorten bieten Optimierungspotenziale. Zur Erhöhung der Auslastung und damit der Wirtschaftlichkeit dient die Integration des eigenen Fuhrparks in lokale Carsharing-Strukturen.</p> <p>Die Verwaltungen sind damit ein gutes Vorbild für nachhaltige betriebliche Mobilität und werden damit zum Anstoßfaktor zur Mitwirkung anderer privater Betriebe am Standort. Dazu dienen auch Fortbildungskurse für betriebliches sowie für kommunales Mobilitätsmanagement, die mit der Unterstützung aus Hochschulen und Planungsbüros erfolgen können.</p> <p>Zur Ermittlung der Umwelteffekte und der sozialen Wirkungen kann das betriebliche Mobilitätsmanagement wissenschaftlich begleitet werden.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Jede Verwaltung für sich, ggf. Verwaltungen in gegenseitiger Kooperation				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> Vereinbarung von interessierten Verwaltungen für einen regional / landesweit koordinierten Aufbau von Erfahrungsaustausch, Fortbildung, Evaluation, zuerst mit Unterstützung aus den landesweiten Kompetenznetzwerken in NRW, Baden-Württemberg oder Hessen. 				

Runder Tisch Mobilität					
<p>Nach den Erfahrungen mit dem Fachbeirat zum vorliegenden Verkehrskonzept wird der Austausch zwischen den Kommunen, anderen Institutionen und bürgerschaftlichen Organisationen verstetigt. Dadurch bieten sich Reportinggelegenheiten des jährlichen Umsetzungsstands durch die Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe oder durch die Aufgaben- und Baulastträger. Dies führt zu einer Schärfung der gemeinsamen Vision für eine regionale Mobilität und kann zur Vorbereitung von Aktionsbündnissen für die Region Rheinhessen genutzt werden. Ein aktueller Informations- und Know-How-Austausch mit der interessierten Fachöffentlichkeit bietet darüber hinaus große Potenziale.</p> <p>Der Runde Tisch Mobilität schafft zudem die Informations- und informelle Koordinierungsmöglichkeiten für landkreisübergreifende Projekte und deren allgemeiner Unterstützung. 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.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe mit den Mitgliedskommunen				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinbarung von jährlichen eintägigen Regionalkonferenzen zur Mobilität in Rheinhessen mit wechselnder Einladung durch die Kreise und Städte (u.a. zur Präsentation lokaler Projekte vor Ort) ■ Sicherstellung von wissenschaftlichem Input und Bericht der Landesebene ■ Erstellung von Fortschrittsberichten zur Umsetzung des Verkehrskonzepts Rheinhessen 				

Aktionstage/ Mobilitätskampagnen



„Co-Creation“ von Verwaltungen und aktiver Einwohnerschaft sind erfahrungsgemäß gut geeignet, um öffentlichkeitswirksam für bestehende und künftige Mobilitätsangebote zu informieren und zu werben. Ein zwischen den Kommunen auf Kreisebene koordiniertes Programm (Veranstaltungskalender) zur Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger wird mit dem Ziel entwickelt, das langfristige Mobilitätsverhalten der Einzelnen zu ändern und nachhaltiger zu gestalten. Dazu werden regelmäßig Aktionstage bzw. -Wochen durch und mit dem ÖPNV sowie von anderen Mobilitätsanbietern durchgeführt. In diesem Rahmen werden den (potentiellen) Nutzerinnen und Nutzern die Vorteile der Intermodalität und der Elektromobilität aufgezeigt. Außerdem besteht die Möglichkeit zum Vorführen von automatisiertem Fahren und der probeweisen Nutzung von neuen, digitalisierten Angeboten (Testtage, Schnupperangebote, temporäre Vergünstigungen).

Die Erprobung autofreier Straßenräume an einem Sonntag bietet die Chance, ein neues, inspirierendes Bild des eigenen Ortsteils zu vermitteln. Dies geschieht, ohne skeptische Bevölkerungsteile in Hinblick auf Dauerlösungen zu verschrecken. Auch Aktionstage zur autonabhängigen Erreichbarkeit von Events oder kaum autofrei erreichbaren landschaftlichen Attraktionen in der Region, zum Beispiel mit kostenfrei nutzbaren Bus-Shuttles, dienen zudem zum Generieren neuer Nutzungspotenziale.

Mobilitätskampagnen für kurze Alltagswege mit lokalen Akteuren des lokalen Einzelhandels („Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“), der örtlichen Kultur oder der Gesundheitsförderung schaffen das Bewusstsein für eine bessere Nahraumorientierung und zu einer Verringerung weiter fossiler Fahrten. Darüber hinaus fördern Fuß- und Radverkehr die Bewegung und die Wiederentdeckung des nahen Umfelds mit seinen Stärken. Damit einher gehen Fahrradaktionen, beispielsweise mit Pedelecfahrttests, die neben dem Fahrspaß auch zur Vermittlung verkehrssicheren Verhaltens dienen.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Die einzelnen Kommunen gemeinsam mit bürgerschaftlichen Organisationen und der lokalen Wirtschaft sowie Kultur				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzung der jährlichen Europäische Mobilitätswoche Mitte September als Plattform für Aktionen zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung ■ Möglichkeiten zur Registrierung und Unterstützung, auch im Rahmen vorhandener Stadt-, Orts- oder Weinfeste 				

Corporate Design „Mobilität in Rheinhessen“



Für die Kommunikation und Vermarktung der regionsweiten Mobilitätsangebote wird die Marke entwickelt und zielgruppenorientierte Angebote sowie die entsprechende Kommunikation und Vermarktung nach innen und außen geschaffen. Ziel ist die Entwicklung eines medienübergreifenden Marketingkonzepts, um auf die Vielfalt der unterschiedlichen Verkehrsangeboten hinzuweisen, die es bereits heute in Rheinhessen gibt und die zukünftig geschaffen werden. Ein einheitliches Logo oder Farbgebung auf allen Produkten und Informationsmedien schafft ein wiederkehrendes Erkennungsmerkmal. So kann der Mobilitätsbereich insgesamt zur Stärkung der regionalen Identität und für gemeinsam getragene regionale Projekte der Verkehrswe nde genutzt werden – wie es im Tourismusbereich schon der Fall ist.

Über die alltägliche Mobilität und die entsprechenden Mobilitätsangebote wird das Unterwegssein in Rheinhessen für Bewohnerschaft und Gäste bewusst erlebbar. Dazu ist eine Auseinandersetzung mit der Einordnung der Region in die konkurrierenden Labels von Verbänden, Verkehrsbetreibern, Kommunen, Bundesländern notwendig. Aus dem gemeinsamen Interesse der Region Rheinhessen wird eine fundierte Grundlage zum gemeinsamen oder regionalspezifischen benannt – gerade auch in Hinblick auf die institutionellen Veränderungen in Folge des Nahmobilitätsgesetzes RLP. Dabei wird den vielfältigen heutigen und künftigen Mobilitätsanbietern die Möglichkeit der Selbstdarstellung im Sinne der problemlosen intermodalen Übergänge geboten.

Auch die Entwicklung eines passenden Bezugsraumes und eines Corporate Designs inklusive der hessischen Nachbarschaft im RMV (Rheingau) und mit dem Rhein als verbindendem Element - oder des Nahe-Raums – können ein wesentlicher Ansatzpunkt sein.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe gemeinsam mit der Rheinhessen und den Kreisen und kreisfreien Städten				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Spezifika von Rheinhessen bei den Mobilitätskennziffern, insbesondere zum Pendeln, sowie Stärken beim Freizeitverkehr als Material für kommunale und regionale Öffentlichkeitsarbeit nutzen, eventuell unter Nutzung weitere Ergebnisse des vorliegenden Verkehrskonzepts und kommunaler Mobilitätsstrategien ■ Prüfen, welche auch kommunalen Projekte ausdrücklich als im Interesse der gesamten Region Rheinhessen kommuniziert werden können 				

INTEGRIERTE STADT-/ SIEDLUNGSENTWICKLUNG BERÜCKSICHTIGT MOBILITÄT



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



Teil der regionalen Entwicklung und der regionalen Planungen (und somit auch des Regionalplanes) ist es, die Siedlungsentwicklung unter Nachhaltigkeitsaspekten und Aspekten der Lebensqualität zu steuern. Denn Fehler bei der Siedlungsplanung haben finanzielle Mehrbelastung beim Verkehr zu Folge – was in den kommunalen Entscheidungsgremien für die beiden Planungsbereiche nicht immer präsent ist. Vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen mehr denn je, stellen verkehrssparsame Strukturen der Innenentwicklung einen zentralen Erfolgsfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Region dar. Ein Baustein dieser integrierten Steuerung ist eine Priorisierung der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung (Neuentwicklung und Nachverdichtung) nach entsprechender Lage und Verfügbarkeit von ÖV-Angeboten (ggf. auch ÖV-Neuplanungen), der Erreichbarkeit (ÖPNV, Fahrrad) und den Entwicklungsoptionen für einen ÖPNV- und Radwege-Ausbau.

Während bei der Entwicklung von innenstadtnahen Wohnquartieren bereits weitgehend autofreie Quartiere und damit effizientere Nutzung der begrenzten Flächen angestrebt werden, müssen bei größeren Gewerbe- oder Siedlungsflächen künftig die gute ÖV-Anbindung und das Fahrrad zusammenwirken. Neue Ausweisung und Entwicklung von Flächen gehen zukünftig einher mit Mobilitätsstationen für Sharing-Angebote.

Mit der zunehmenden Urbanisierung und dem damit verbundenen steigenden Bedarf an Wohnraum ist die Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten eine der zentralen Herausforderungen der Zukunft. Für einen entsprechend sparsamen Stellplatzschlüssel werden Mobilitätskonzepte für Sharing und Nahmobilität benötigt. Mobilitätsmanagement hilft dabei, schon heute die Vorteile wirksam werden zu lassen.



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Konsequente Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten in Planungsprozessen
- Berücksichtigung von (ÖPNV und Rad-)Erschließung bei Standortwahl und Flächenentwicklung
- Orientierung der Siedlungsentwicklung an den schienengebundenen Nahverkehrsachsen und wichtigen Busachsen
- Intensive interkommunale Zusammenarbeit zur Identifizierung verkehrsgünstig gelegener Brachflächen

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

KONTINUIERLICH

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- Reduzierung der MIV-Nutzung auf kurzen Wegen
- Schaffung eines flächendeckenden Zugangs zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Stärkung des Umweltverbundes durch Anpassung von Flächen/Quartieren an die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- /

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- Die größte Schnittstelle zwischen Mobilität und der Lebensgestaltung ist das eigene Zuhause. Von dieser zentralen Drehscheibe der Mobilität gehen die meisten Wege aus und wieder zurück. Wechselwirkungen bestehen daher mit allen Maßnahmen des vorliegenden Konzeptes.
- Rückwirkungen werden auch auf Standortentscheidungen und die Siedlungsplanung, insbesondere bei nicht integrierten Gewerbegebieten, erwartet.

PILOTPROJEKTE

- Entwicklung eines Leitfadens zur zukünftigen verkehrsarmer Siedlungsentwicklung
- Intensive interkommunale und regionale Zusammenarbeit zur Identifizierung verkehrsgünstig gelegener Brachflächen

VERANTWORTLICHKEIT

koordinierend:
Planungsgemeinschaft
Rheinessen-Nahe, Städte und
Gemeinden

MITWIRKENDE

alle weiteren
Planungspartnerinnen und
Partner

BEISPIELE

Modellprojekt
Siedlungsentwicklung und
Mobilität (SuM) München,
Franklin-Quartier Mannheim

ALTERNATIVE ANTRIEBE AUF STRASSE UND SCHIENE



PLANUNGSGEMEINSCHAFT
RHEINHESSEN-NAHE



In der Region Rheinhessen spielen alternative Antriebe künftig eine große Rolle bei fast allen Formen der Mobilität. Zur Förderung klimaneutraler Antriebsnutzung werden die entsprechenden Fördermittel (Bund/ Land) bereitgestellt und künftig genutzt. Als Voraussetzung für die Nutzung alternativer Antriebe ist eine entsprechende Infrastruktur erforderlich.

Die Beschaffung und der Einsatz von emissionsfreien bzw. klimaneutraler Fahrzeugen im ÖPNV oder für die kommunalen Fuhrparks werden forciert. Mittelfristig werden die gesamten öffentlichen Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe umgestellt.

Auch im privaten Bereich werden Bürgerinnen und Bürger bei dem Umstieg auf alternative Antriebe, etwa durch Kampagnen und das Aufzeigen von Fördermöglichkeiten unterstützt. Es werden Anreize für den Umstieg geschaffen, die sowohl für Privatpersonen als auch Unternehmen von Relevanz sind. Im SPNV werden Strecken für den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, auch batterieelektrischen Zügen, identifiziert und umgestellt. Langfristig ist die Elektrifizierung von Strecken des SPNV anzustreben.

Die Umstellung der Antriebstechnologien geht einher mit begleitenden Maßnahmen, wie der Ausbau und Bereitstellung von Lade-/ Tankinfrastruktur. Siehe dazu die Maßnahme Ausbaustrategie Laden und Tanken (Schnellladen und POI-Laden).



ERREICHUNG MOBILITÄTSZIELE

I

II

III

IV

V

KERNASPEKTE DER MASSNAHME

- Förderung Erprobung und Umstellung auf Alternative Antriebe
- Beschaffung und Einsatz von emissionsfreien/ klimaneutralen Fahrzeugen im ÖPNV (Straße und Schiene) und in kommunalen Fuhrparks

KOSTENKLASSE



UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig
mittelfristig
LANGFRISTIG
kontinuierlich

PRIORISIERUNG

gering
mittel
HOCH

WIRKUNG UND EFFEKT

- Reduzierung lokaler, verkehrsbedingter Emissionen durch Umstellung auf Alternative Antriebe
- Beitrag zum Erreichen von Klimazielen

FÖRDERMÖGLICHKEIT

- „Innovationen im Schienengüterverkehr (Z-SGV)“
- „Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität“

WECHSELWIRKUNG UND DAMIT VERBUNDENE MASSNAHMEN

- ÖPNV der Zukunft in Rheinhessen
- Ausweitung der SPNV-Nutzungsmöglichkeiten
- Innovative Logistik in Stadt und Land
- Intensivierung des Schienengüterverkehrs, langfristig Elektrifizierung von Güterverkehren
- Ausbaustrategie Laden und Tanken (Schnellladen und POI-Laden)

PILOTPROJEKTE

- Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für alternative Antriebe in der Region unter Einbeziehung von Potenzialen, Chancen, Risiken und Bedarfen
- Einführung alternativer Antriebe im ÖPNV

VERANTWORTLICHKEIT

Städte und Gemeinden,
Landkreise,
Verkehrsunternehmen,
Wirtschaftsunternehmen

MITWIRKENDE

Lotsenstelle für alternative
Antriebe der Energieagentur
Rheinland-Pfalz,
Mobilitätsdienstleister,
Wissenschaft, koordinierend:
Planungsgemeinschaft
Rheinhessen-Nahe

BEISPIELE

Einsatz 12 elektrischer
Gelenkbusse ab 2022 bei
Mainzer Mobilität, Umstellung
Stadtbusverkehr in Ingelheim,
• „Konzept zum Aufbau
einer bedarfsorientierten
Ladeinfrastruktur im Rhein-
Erft-Kreis“

Ergänzende Kernmaßnahmen Querschnittsthemen

Barrierefreies Rheinhessen					
<p>Mobilität ist Grundlage des alltäglichen Lebens. Um allen Bevölkerungsgruppen eine eigenständige Mobilität und damit eine selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, zielt die Maßnahme auf die Schaffung durchgängig barrierefreier Wegeketten. Dies umfasst die barrierefreie Auffindbarkeit, der barrierefreie Zugang, die barrierefreie Nutzbarkeit von Mobilitätsangeboten und -infrastrukturen in Rheinhessen für alle Benutzergruppen. Maßstab ist der aktuelle Stand der Technik.</p> <p>Zu diesem Zweck werden alle Mobilitätsangebote, insbesondere auch die des ÖPNV sowie die dazugehörige Infrastruktur, barrierefrei gestaltet. Der barrierefreie Haltestellenausbau wird weiter vorangetrieben und es erfolgt eine Priorisierung des Aus- und Umbaus von Haltestellen. Darüber hinaus werden verbindliche Qualitätsstandards für alle Mobilitätsangebote hinsichtlich der Barrierefreiheit, etwa in den Nahverkehrsplänen, festgelegt und die Barrierefreiheit als Leitsatz für künftige Planungen stärker berücksichtigt. Die Förderung und der zukünftig verpflichtende Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr leistet ebenfalls einen Beitrag zu durchgängig barrierefreien Mobilitätsketten.</p> <p>Die barrierefreie Nutzbarkeit wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch eine regelmäßige Reinigung, eine turnusmäßige Wartung, eine unverzügliche Schadensbeseitigung und einen ausreichenden Winterdienst konsequent zu sichern.</p> <p>Die Benennung von Beauftragen für Barrierefreiheit und die Schulung der an Planungsprozessen Beteiligten in diesem Bereich sorgen für Expertise und Bewusstsein in diesem Themenfeld. Die frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter und Betroffenen in Planungsprozesse wird weiter zur Normalität.</p>					
Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Baulastträger, (Kommunen, Landkreise, Land, Bund), Verkehrsunternehmen, Interessenvertreter und -verbände				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entwicklung verbindliche Qualitätsstandards für alle Mobilitätsangebote hinsichtlich der Barrierefreiheit ■ Übernahme der Vorgaben in die sektoralen Planungen ■ Initiierung eines Fortschrittsmonitorings 				

Modellprojekte erproben



Die Region Rheinhessen bietet verschiedene Ansatzpunkte und eine große Offenheit für innovative Modellprojekte in unterschiedlichen Bereichen. Die Digitalisierung in der Mobilität ist ein wichtiger Baustein für eine zukunftsfähige Entwicklung des Verkehrs in der Region. Daher sollten weitere regionale Projekte vorantreiben. Ziel ist es Rheinhessen in seiner heterogenen Siedlungsstruktur und vielfältigen Akteurskonstellationen zu einer Vorreiterregion von Mobilitätsthemen der Zukunft zu entwickeln. Zum einen können sogenannte Reallabore eingerichtet werden, in denen, räumlich begrenzt, neue und innovative Maßnahmen testweise umgesetzt und so deren Folgewirkungen beobachtet werden können. Außerdem können schon fortgeschrittene Maßnahmen als Pilotprojekte umgesetzt werden.

Der automatisierte bzw. autonome Betrieb von Kleinbussen im touristischen Bereich oder zur Feinerschließung im innerstädtischen und ländlichen Raum wird beispielsweise bereits in Mainz getestet. Weitere Projekte in dieser Richtung sind erstrebenswert. alternativer Antriebe, etwa Solar- und Wasserstoff oder batteriebetrieben, genutzt werden. Auch beim Ausbau der Ladeinfrastruktur werden innovative Lösungen getestet. Beispielhaft hierfür ist das Laden an Straßenlaternen. Auch im Rahmen des Wirtschaftsverkehrs bieten sich verschiedene Anknüpfungsmöglichkeiten für den automatisierten und klimaneutralen Transport von Gütern.

Die Projekthalte und -ergebnisse sollen zentral gesammelt werden und auch in der Region verarbeitet werden. Die Erkenntnisse aus den Modellprojekten dienen dazu, Wissen für zukünftige Vorhaben zu gewinnen und nutzen zu können. Dazu ist die Vernetzung der beteiligten Akteurinnen und Akteure sowie die Zusammenarbeit der beteiligten Unternehmen und Institutionen zu fördern.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Landkreise, Kommunen, privatwirtschaftliche Akteure, Wissenschaft, koordinierend: Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ermittlung möglicher Modellprojekte / -standorte ■ Recherche und Zusammenstellung von möglichen Fördermitteln ■ Unterstützung die Konsortien bei der Umsetzungsplanung und den Zugängen zu Fördermitteln 				

Ausbaustrategie Laden und Tanken (Schnellladen und POI-Laden)



In der Region Rheinhessen wird ein Konzept für Auf- und Ausbau von Lade- und Tankinfrastruktur entwickelt. Dafür sollte im Bereich der E-Mobilität zunächst ein regionales Ladeinfrastrukturkonzept erarbeitet werden, in dem die Rahmenbedingungen zur technischen sowie vertrieblichen Umsetzung von Ladestationen festgelegt werden. Um Netzlücken zu schließen, werden Kooperationen mit Unternehmen, Institutionen und weiteren privaten Akteuren eingegangen, sodass ein flächendeckendes Netz mit Lademöglichkeiten entsteht. Die Infrastruktur wird sowohl für Fahrzeuge (E-Autos/E-Bikes) als auch für Sharing-Angebote (E-Carsharing, Leih-Pedelecs) ausgebaut. Darüber hinaus werden neue Entwicklungen (Lademöglichkeit in Straßenlaternen etc.) erprobt. Standorte von Lademöglichkeiten werden zukünftig in die Mobilitätsplattform Rheinhessen integriert. Für einen durchgängigen Praxiseinsatz zum Beispiel im Wirtschaftsverkehr ist der Aus- bzw. Aufbau einer flächendeckenden CNG/LNG/H2-Versorgungsinfrastruktur notwendig.

Auch hier sollte in einem ersten Schritt ein entsprechendes Tankstelleninfrastrukturkonzept mit einer Bedarfsanalyse, Vorschlägen zu einer einheitlichen Vorgehensweise und zur barrierefreien Nutzbarkeit erarbeitet werden. Nach Möglichkeit sollte bei der Implementierung der Versorgungsinfrastruktur darauf geachtet werden, dass diese auch uneingeschränkt für mittlere und große Nutzfahrzeuge zugänglich ist bzw. bestehende Infrastruktur entsprechend umgerüstet wird. Aufgrund der Netzwirkung und Integration in bestehende Verkehrsströme ist eine Positionierung an Verkehrsknotenpunkten (Hafen, Gewerbegebiete, Industriestandorte etc.) sinnvoll, um somit auch eine Versorgung verschiedener Verkehrsträger an einem Standort zu gewährleisten.

Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Erstakteur	Kommunen, Unternehmen, Lotsenstelle für alternative Antriebe der Energieagentur Rheinland-Pfalz, koordinierend: Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe				
Nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Recherche und Zusammenstellung von möglichen Fördermitteln ■ Erstellung Konzept Ladeinfrastruktur 				

8 Ausblick – Vom Konzept in die Umsetzung

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 dem Land Rheinland-Pfalz, dem Bund, der Wirtschaft und Verbänden sowie den Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbietern/ -dienstleistern – sowie letztendlich den Bürgerinnen und Bürgern.

Für eine erfolgreiche Umsetzung ist ein umfangreiches Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren vorzusehen, um Anregungen und Hinweise in einem transparenten Planungsprozess aufzunehmen und eine bestmögliche Abwägung von Alternativen, die häufig mit Vor- und Nachteilen für einzelne Akteursgruppen verbunden sind, durchzuführen. Zur Steuerung und – sofern in der Zuständigkeit liegend – Umsetzung auf Kreisebene ist ein zielgerichtetes, gut strukturiertes und koordiniertes Planungsverfahren erforderlich, das die Interessen möglichst vieler Akteure berücksichtigt.

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. Zudem endet Mobilität nicht an den Gebietsgrenzen. Die Verkehrsströme ziehen sich durch die ganze Region, was regionsweite Lösungen erforderlich macht. Gemeinsame regionale Lösungen können Kosten für die Entwicklung und Etablierung von neuen Mobilitätsangeboten verringern. Allein um die Chancen auf eine Akzeptanz der tiefgreifenden Änderungen am Mobilitätsangebot und die erforderlichen Änderungen des Mobilitätsverhaltens zu erhöhen, ist regionale Mobilität über Zuständigkeitsgrenzen hinweg zu organisieren.

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.

