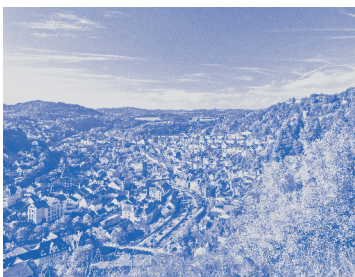


Nahverkehrsplan
Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

Teil B1: Nahverkehrsplan für die Stadt Ingelheim Fortschreibung 2014

Beschlossen vom Rat der Stadt Ingelheim am Rhein am 12. Oktober 2015



Auftraggeber:

Stadt Ingelheim
Neuer Markt 1
55218 Ingelheim am Rhein

Bearbeitet von:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

ZRNN
Zweckverband Rhein-Nahe
Nahverkehrsverbund KÖR

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Ingelheim
Auftraggeber	Stadt Ingelheim
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Erstellungsdatum:	14.08.2013
zuletzt gespeichert:	09.12.2015 von PTV
Speicherort:	01_B1_NVP2013_Stadt_Ing_03.docx

Inhalt

1	Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan	4
2	Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Ingelheim	5
2.1	Einwohnerentwicklung	5
2.2	ÖPNV-Nachfrageströme	6
2.3	ÖPNV-Angebot	6
2.4	Neubaugebiete	8
3	Nahverkehrsplan 2010	8
4	Ergebnisse der Schwachstellenanalyse	9
4.1	Untersuchung der Erschließung durch den ÖPNV	9
4.2	Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeit	10
4.3	Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)	11
4.4	Qualität des Busverkehrsangebots	11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohner in den Stadtteilen von Ingelheim (Stand 09.2013)	5
Tabelle 2:	Erschließungsradien in der Stadt Ingelheim	9

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Stadtverkehr Ingelheim Tagnetz (Quelle: Stadt Ingelheim)	6
Abbildung 2:	Stadtverkehr Ingelheim Nachtnetz (Quelle: Stadt Ingelheim)	7
Abbildung 3:	Erschließungsradien in der Stadt Ingelheim	10

1 Einordnung in den Gesamtnahverkehrsplan

Der vollständige Nahverkehrsplan der Stadt Ingelheim besteht aus Teil A und B1. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan des RNN Teil A ist für das Verständnis des vorliegenden Nahverkehrsplan Teil B1 unverzichtbar. Ergänzt wird dies durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Mainz-Bingen (Teil B).

Im Gemeinsamen Nahverkehrsplan des RNN (Teil A) wird im Kapitel 1 die Bearbeitungsstruktur der Nahverkehrspläne im RNN dargestellt. Der vorliegende Nahverkehrsplan der Stadt Ingelheim ist demzufolge nur der Teil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans, der die Festlegungen, Analyseergebnisse und Maßnahmen im Binnenverkehr der Stadt berührt.

Die **Bestandsaufnahme** im Teil A und B beinhaltet bereits die meisten wichtigen Strukturdaten und Verkehrsangebote des Landkreises Mainz-Bingen. Im vorliegenden Teil B1 werden nur diejenigen Größen genannt, die für die Stadt Ingelheim spezifisch sind.

Das **Anforderungsprofil** für den ÖPNV soll für den gesamten RNN einheitlich sein. Die Mindestanforderungen an die Qualität des ÖPNV sind daher in Teil A dargelegt. Die Stadt Ingelheim hat hier innerhalb des Arbeitskreises mitgewirkt.

In der **Schwachstellenanalyse** wird das ÖPNV-Angebot daraufhin überprüft, ob die im Anforderungsprofil festgelegten Mindeststandards erfüllt werden. Die festgestellten Schwachstellen werden hier dargelegt, soweit sie den Stadtverkehr Ingelheim betreffen. Sie dienen als Grundlage für die Definition von Einzelmaßnahmen.

2 Bestandsaufnahme – Ergänzungen für die Stadt Ingelheim

Ein Großteil der statistischen Daten zu Ingelheim ist im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Teil A und im Teil B bereits dargestellt. Hier werden einzelne Auswertungen ergänzt.

2.1 Einwohnerentwicklung

In Tabelle 1 sind die Einwohnerzahlen der Stadt Ingelheim dargestellt, differenziert nach den einzelnen Stadtteilen. Der Anstieg der Einwohner im Zeitraum von 1997 bis 2007 um durchschnittlich 2,6 Prozent hat sich bis 2013 fortgesetzt. Zwischen 2007 bis 2013 ergibt sich ein weiterer Zuwachs um ein Prozent.

Zuwächse sind in allen Stadtteilen zu verzeichnen, außer in Freiweenheim und Ingelheim West, die leichte Abnahmen aufweisen.

Stadtteil	Einwohner 12/1997	Einwohner 12/2007	Veränderung gegenüber 1997	Einwohner 09/2013	Veränderung gegenüber 2007
Nieder-Ingelheim	8.970	9.591	+621 (+6,9%)	9.942	+351 (+3,7%)
Ober-Ingelheim	4.294	4.250	-44 (-1,0%)	4.322	+72 (+1,7%)
Freiweenheim	5.661	5.716	+55 (+1,0%)	5.570	-146 (-2,6%)
Ingelheim West	5.162	5.128	-34 (-0,7%)	5.040	-88 (-1,7%)
Sporkenheim	269	295	+26 (+9,7%)	307	+12 (+4,1%)
Großwinternheim	1.307	1.355	+48 (+3,7%)	1.423	+68 (+5,0%)
Summe	25.663	26.335	672 (+2,6%)	26.604	+269 (+1,0%)

Tabelle 1: Einwohner in den Stadtteilen von Ingelheim (Stand 09.2013)

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes wird für die Stadt Ingelheim im Zeitraum von 2010 bis 2020 hingegen von einem Rückgang der Bevölkerung um ca. 3,1 Prozent ausgegangen. Bis 2030 wird ein stärkerer Rückgang von ca. 7,1 Prozent gegenüber 2010 prognostiziert¹

¹ Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Rheinland-Pfalz 2030, Dritte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die verbandsfreien Gemeinden und Verbandsgemeinden (Basisjahr 2010) - Ergebnisse für den Landkreis Mainz-Bingen

2.2 ÖPNV-Nachfrageströme

Im Nahverkehrsplan für den RNN und den Landkreis Mainz-Bingen, der im März 2009 beschlossen wurde, wurden Nachfragezahlen aus der Verbunderhebung 2003 zu Grunde gelegt. Inzwischen wurde keine weitere Verbunderhebung durchgeführt. Im Einzelfall wird daher, wo es vertretbar erscheint, wieder auf die Daten von 2003 zurückgegriffen.

Wesentliche Aussagen, wie der überwiegende Anteil der Binnenverkehre im Landkreis und die vorwiegende Ausrichtung der Nachfrage nach Ingelheim dürften ihre Gültigkeit behalten haben. Als stärkster Strom zeigten sich 2003 auf der Relation vom Bahnhof Ingelheim nach Mainz. Weitere nachfragestarke Verbindungen befinden sich zwischen Nieder-Ingelheim und Ingelheim-West sowie nach Frei-Weinheim und Heidesheim.

2.3 ÖPNV-Angebot

Das derzeitige Angebot des Stadtbusses Ingelheim wird in Abbildung 1 dargestellt.

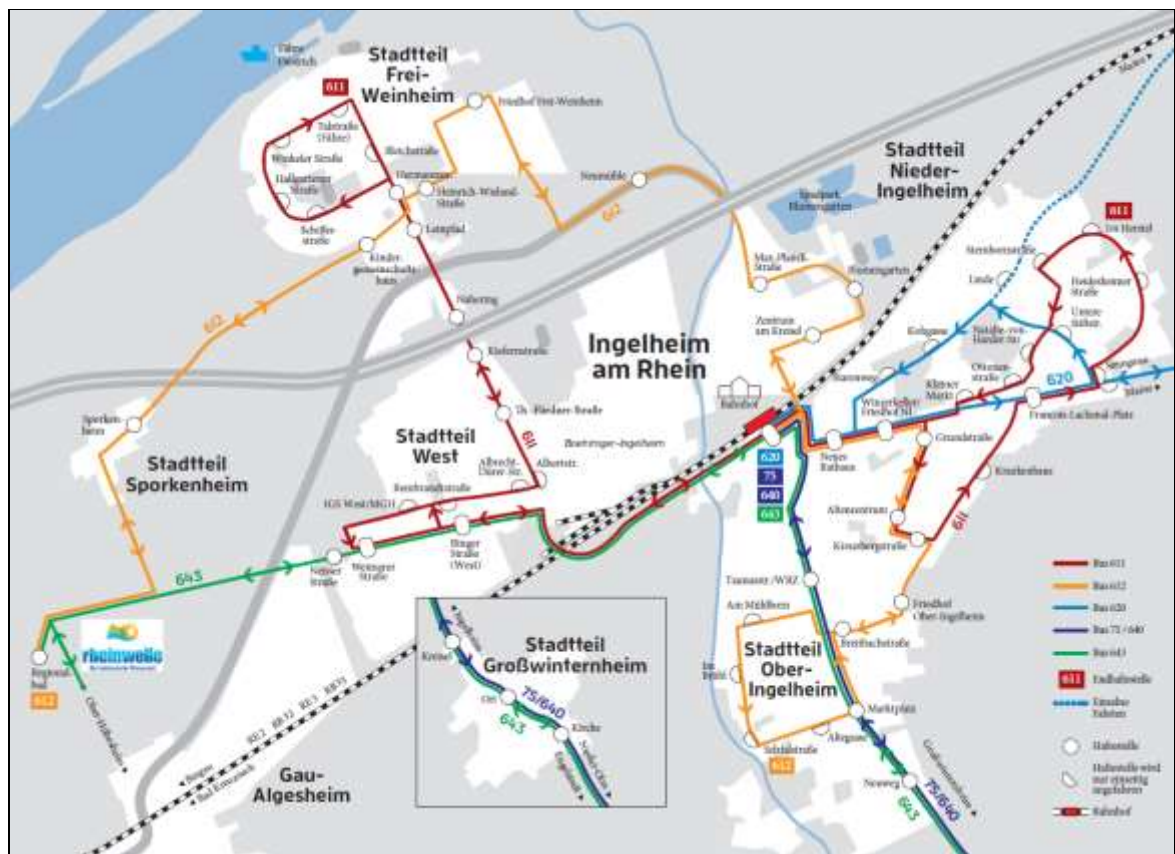


Abbildung 1: Stadtverkehr Ingelheim Tagnetz (Quelle: Stadt Ingelheim)

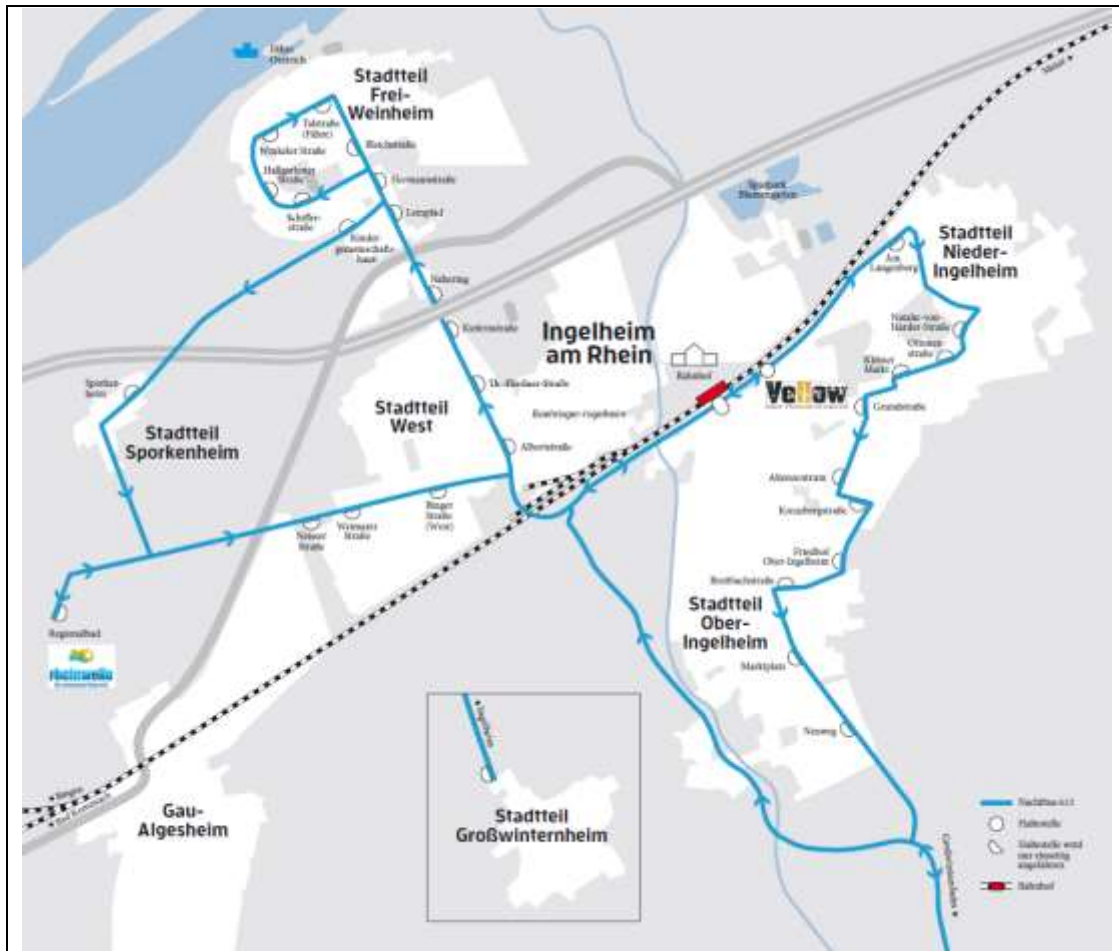


Abbildung 2: Stadtverkehr Ingelheim Nachtsnetz (Quelle: Stadt Ingelheim)

Dieses umfasst folgende Linien:

611

Die Linie 611 bietet Montag bis Samstag ein Fahrtenangebot im 30-Minuten-Takt an, sonntags verkehrt sie stündlich. Sie stellt eine Direktverbindung zwischen Frei-Weinheim, Ingelheim-West und Nieder-Ingelheim da und sichert die Bedienung von rund 80 % der Ingelheimer Einwohner.

612

Zusätzlich wird eine zweite Linie 612 als Ergänzungslinie Montag – Samstag im 60-Minuten-Takt angeboten. Diese erschließt zudem den südlichen Bereich Ober-Ingelheim und Sporkenheim und bindet das Regionalbad an

613

Die Linie verbindet im Abend- und am Wochenende auch im Nachtverkehr stündlich alle Ingelheimer Stadtteile.

Ein zusätzliches Angebot wird durch die Regionallinien und die RegioLinie erbracht. Hier ergänzen insbesondere folgende Linien das Angebot:

- 75 und 620 nach Mainz
- 640 nach Nieder-Olm
- 643 Richtung Schwabenheim, Gau-Algesheim

2.4 Neubaugebiete

Um die Entwicklung über die demographische Gesamtentwicklung (siehe Teil A) hinaus zu berücksichtigen, wurden die geplanten Neubaugebiete (Wohngebiete) und Gewerbegebiete zusammengestellt. Hier können Gebiete in bislang nicht mit dem ÖPNV erschlossenen Bereichen entstehen, die in der ÖPNV-Planung der nächsten Jahre berücksichtigt werden sollen.

Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- Der Planungshorizont für die Bebauung mit Wohnnutzung sollte im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans liegen
- Bei Gewerbegebieten sollte nicht nur eine Ausweisung des Gewerbegebiets vorliegen, es soll auch bereits angemessen genutzt werden und Gewerbeansiedlungen im Planungshorizont absehbar sein.
- Die Größe des Gebiets sollte so sein, dass ein angemessenes Potenzial für eine ÖPNV-Anbindung vorliegt. Dies betrifft Beschäftigtenzahlen oder auch Einwohnerzahlen in Wohngebieten. Diese angemessene Größe muss im Einzelfall beurteilt werden und hängt vom Aufwand für eine Erschließung mit dem ÖPNV ab.

Das Wohngebiet „Am Ochsenborn“ ist in Ingelheim-Süd in Planung und umfasst 70 Wohneinheiten. Es ist vollständig vom ÖPNV erschlossen. Daher besteht kein Bedarf an Erschließungsmaßnahmen.

3 Nahverkehrsplan 2010

Der Nahverkehrsplan der Stadt Ingelheim, der 2010 beschlossen wurde, enthielt als Maßnahmendefinition die Umsetzung des damals erstellten Buskonzeptes. Die vorher bestehenden Mängel in der Erschließung und bei der Umsteigehäufigkeit und den Fahrzeiten wurden dadurch behoben. Dieses Konzept wurde zwischenzeitlich umgesetzt.

4 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse

Auf der Basis des Anforderungsprofils (siehe Teil A) wurde die Schwachstellenanalyse durchgeführt. Die Methodik ist im Kapitel 4 des Gesamtnahverkehrsplans beschrieben. Die Ergebnisse für die Stadt Ingelheim werden im Folgenden dargestellt.

4.1 Untersuchung der Erschließung durch den ÖPNV

Die Erschließungsmängel beziehen sich auf die Entfernung der Haltestellen zu den Siedlungen. Die meisten Bereiche werden durch die vorhandenen Haltestellen gut erschlossen, wenn auch Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit nicht immer ausreichend sind. Dies wird jedoch im Zuge der relationsbezogenen Analysen bewertet.

Den Analysen zur Erschließung sind folgende Haltestellenradien zu Grunde gelegt:

Bahnhof	Bushaltestelle Kernstadt	Bushaltestelle Region / außerhalb Kernstadt
1000m	300-400m	600m

Tabelle 2: Erschließungsradien in der Stadt Ingelheim

Die Erschließungslücken wurden im Einzelfall geprüft. Dadurch konnten eine Reihe von Erschließungsmängeln bereits ausgeschlossen werden. In Abbildung 3 sind alle Erschließungsradien im Stadtgebiet dargestellt. Im 2010 beschlossenen Nahverkehrsplan der Stadt Ingelheim war ein einziger, nachrangiger Erschließungsmangel aufgezeigt. Dabei handelte es sich um das Neubaugebiet am Ingelheimer Weg im Norden von Großwinternheim. Eine neue, zusätzliche Haltestelle wurde am Kreisverkehr mittlerweile realisiert, so dass dieser Bereich nun gut erschlossen ist. Es wurden keine weiteren Erschließungsmängel analysiert.

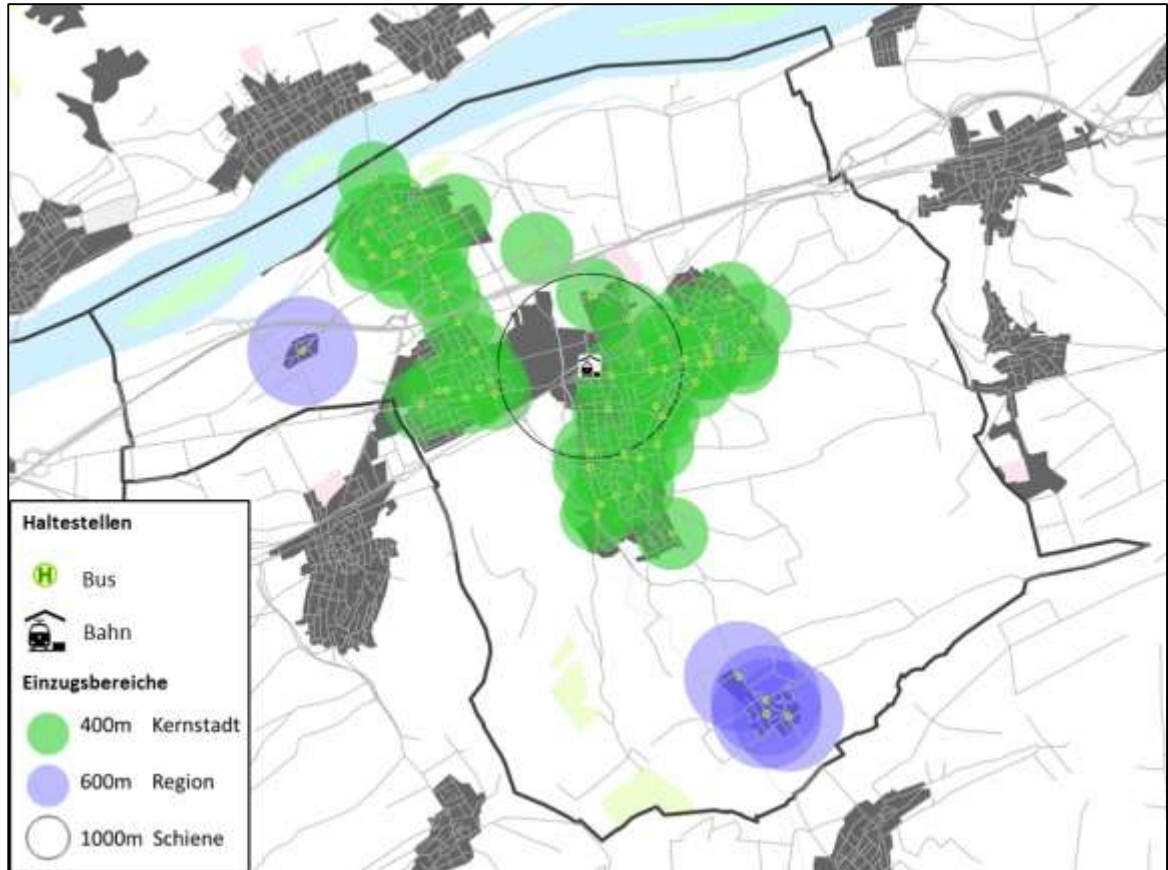


Abbildung 3: Erschließungsradien in der Stadt Ingelheim

Für folgende Stadtgebiete beziehungsweise für folgende Einrichtungen werden weitere Haltestellen gefordert:

- die bessere Anbindung des Regionalbades aus allen Stadtteilen - durch die stündliche Verlängerung der Linie 612 wird das Regionalbad von Montag bis Samstag stündlich angebunden
- die bessere Anbindung des südlichen Bereiches von Ober-Ingelheim
- die bessere Anbindung des südlichen Bereiches von Ingelheim-West
- die bessere Anbindung des Mehrgenerationenhauses

4.2 Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeit

Die Bedienungshäufigkeit und die Fahrzeiten des ÖPNV liegen innerhalb der Stadt Ingelheim aufgrund der getakteten Verkehre überall deutlich über den für den gesamten Landkreis geforderten Anforderungen in den einzelnen Verkehrszeiten. Daher brauchen hier zur Sicherstellung einer gleichwertigen Bedienung in allen Teilen des Landkreises keine Maßnahmen definiert werden. Jedoch werden verstärkt die folgenden Maßnahmen gefordert:

- eine frühere Bedienung des Stadtteil Ober-Ingelheim für Berufstätige
- eine Erweiterung des Samstagsverkehrs auf der Linie 612 (Vormittag und Abend). Am Samstagabend wurde die Bedienung der Linie 612 um einige Stunden erweitert.
- die Einrichtung eines Sonntagsverkehrs auf der Linie 612
- kürzere Taktzeiten für die Bedienung von Ober-Ingelheim
- die Einrichtung eines Abend- und Nachtverkehrs auf der Stadtbuslinie 611. Dies wurde durch die Linie 613 umgesetzt.

4.3 Verknüpfung zum Individualverkehr (Park-and-ride / Bike-and-ride)

In Ingelheim besteht am Bahnhof ein großes Parkhaus, das als Park-and-ride-Einrichtung dient. Zusätzlich besteht ein Fahrrad-Parkhaus. Weitere Parkmöglichkeiten bietet das Parkhaus Neue Mitte in der Konrad-Adenauer-Straße.

4.4 Qualität des Busverkehrsangebots

Als wichtige Ziele für die weitere Entwicklung des Buskonzepts in Ingelheim wurden im Nahverkehrsplan 2010 festgelegt:

- Klarer Netzaufbau unter Berücksichtigung der Regionalbuslinien
- 30-Minuten-Takt in die einwohnerstarken Stadtteile
- Attraktives Grundangebot auch am Wochenende
- Möglichst umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtteilen
- ZOB Ingelheim als Rendezvouspunkt

Dies wurde umgesetzt und die Stadt Ingelheim verfügt damit über eine angemessene Bedienung aller Stadtteile, die gemeinsam mit Verbundtarif und einer guten Haltestellen- und Fahrzeugqualität den Standard für den Geltungsraum des Nahverkehrsplans setzt.

Die Kosten und die Durchführbarkeit der unter Kapitel 4.1 und 4.2 aufgeführten Wünsche sollen zeitnah geplant werden. Eine Umsetzung muss von den städtischen Gremien beschlossen werden.