

***Nahverkehrsplan***

***Landkreis***

***Alzey-Worms***



**2018**





***Nahverkehrsplan  
Landkreis  
Alzey-Worms***   
**2018**



## Vorwort zum Nahverkehrsplan 2018

Der Landkreis Alzey-Worms liegt mit seinen 69 Gemeinden und einer Fläche von 588 qkm im Zentrum von Rheinhessen. Aufgrund seiner günstigen Lage sind die angrenzenden Metropolregionen Rhein-Main im Norden und Rhein-Neckar im Süden sowohl über die Bundesautobahnen A 61 und A 63 als auch über das gut ausgebaute Schienennetz leicht zu erreichen. Für die Schnittstellen zwischen dem Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN) im nördlichen und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) im südlichen Kreisgebiet wurden großräumige Übergangsbereiche geschaffen, die es ermöglichen, mit nur einem Ticket aus dem gesamten Landkreis z.B. nach Mainz, Worms oder Bad Kreuznach zu fahren.

In Zeiten des demografischen Wandels, drohenden Diesel-Fahrverboten und überlasteten Straßeninfrastrukturen ist es unerlässlich, den Bürgerinnen und Bürgern attraktive Alternativen anzubieten, um auch ohne eigenen PKW die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und gleichzeitig die Umwelt zu schonen.

Aus diesem Grund wird der Landkreis Alzey-Worms als erste Gebietskörperschaft im südlichen Rheinland-Pfalz bzw. auch als erster Landkreis im Gebiet des Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbundes und des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar ein vollständig neues Verkehrskonzept einführen. Die Landkreise Mainz-Bingen und Bad Kreuznach werden nach dem Vorbild unseres Landkreises voraussichtlich erst ab dem Jahr 2022 folgen.

Das neue Konzept sieht unter anderem vor, das vorhandene Personal und Material effizienter einzusetzen und durch ein besser abgestimmtes bzw. ausgeweitetes Angebot mehr Menschen für den ÖPNV zu begeistern. Hierzu wird erstmals die Trennung zwischen Schultagen und Ferientagen für den Taktverkehr aufgehoben und es werden durch einen Wechsel vom nachfrageorientierten zum angebotsorientierten ÖPNV im hohen Maße zusätzliche Angebote geschaffen.





Bei der ÖPNV Planung ist es heutzutage unerlässlich, gemeinsam mit den benachbarten Gebietskörperschaften ein Konzept zu erstellen und im Sinne einer Rhein Hessischen Zusammenarbeit ein gemeinsames Angebot für die Zukunft zu entwickeln.

Eine der Kernaufgaben bei der Erstellung des neuen Konzeptes lag daher in der besseren Abstimmung des Busangebotes auf den neuen Rheinland-Pfalz Takt Richtung Mainz (Frankfurt), Bingen, Alzey und Worms sowie auf die neu geschaffenen bzw. ausgeweiteten Knotenpunkte innerhalb und außerhalb des Kreisgebietes.

So ist die Umsetzung des neuen ÖPNV Angebotes ab August 2019 zwar ein wichtiger Meilenstein für Rhein Hessen und

dennoch nur der erste Schritt auf einem langen Weg, zu dessen Ziel auch der gesetzlich vorgeschriebene barrierefreie Ausbau der Haltestellen bis zum Jahr 2022 sowie der Ausbau der Schienenstrecke Kirchheimbolanden-Alzey-Mainz zählt.

Mit freundlichen Grüßen

Ernst Walter Görisch  
L a n d r a t



## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	7	<b>7. Umsetzung</b> .....	<b>56</b>
Tabellenverzeichnis .....	7	7.1 Angebotsseitige Maßnahmen .....	56
<b>1. Einleitung</b> .....	<b>9</b>	7.2 Investive Maßnahmen .....	56
<b>2. Vorgehen</b> .....	<b>10</b>	7.3 Vergabe / Linienbündelung .....	62
<b>3. Planungsraum</b> .....	<b>11</b>	7.4 Qualitätssicherung .....	63
<b>4. Sachstandsbericht Bahn und Bus</b> .....	<b>14</b>	Anhang 1: Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2005 .....	66
4.1 Bilanzierung des bisherigen NVP .....	14	Anhang 2: Handlungsbedarf der Kommunen .....	69
4.2 Linienbündelung Busverkehr .....	14	Anhang 3: Haltestellenausbauprogramm .....	70
4.3 Ruftaxiverkehre im Landkreis Alzey-Worms .....	16	Anhang 4: Qualitätsanforderungen .....	75
<b>5. Grundlagen der Angebotskonzeption</b> .....	<b>17</b>	Anhang 5: Standard für Haltestellenschilder .....	78
5.1 Ziele des Aufgabenträgers .....	17	Anhang 6: Liniensteckbriefe (Status Quo) .....	84
5.2 Netzhierarchie .....	17	Anhang 7: Liniensteckbriefe (Zielnetz) .....	108
5.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen .....	19		
5.4 Entwicklung der demografischen Rahmenbedingungen .....	20		
5.5 Verkehrsnachfrage .....	21		
<b>6. Angebotskonzept und Maßnahmen</b> .....	<b>28</b>		
6.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) .....	28		
6.2 Künftiges Verkehrsangebot im SPNV .....	30		
6.3 Künftiges Verkehrsangebot im Busverkehr .....	31		
6.4 Barrierefreiheit .....	38		
6.5 Verknüpfungspunkte .....	46		
6.6 Mobilitätsmanagement .....	53		
6.7 Ergänzende Mobilitätsangebote .....	54		



## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Inhalte des Nahverkehrsplans .....	10
Abb. 2:	Bevölkerung im Landkreis Alzey-Worms.....	11
Abb. 3:	Großräumige Einordnung .....	12
Abb. 4:	Räumliche Teilung des Landkreises Alzey-Worms durch Verkehrsverbünde .....	13
Abb. 5:	Netzhierarchie .....	17
Abb. 6:	Grundsätze der Bedienung .....	18
Abb. 7:	ÖPNV-Nutzergruppen .....	19
Abb. 8:	Reisezwecke im ÖPNV an Werktagen im Landkreis Alzey-Worms.....	19
Abb. 9:	Bevölkerungsentwicklung 2012-2030.....	20
Abb. 10:	Landkreis Alzey-Worms – Auspendler.....	21
Abb. 11:	Landkreis Alzey-Worms – Einpendler .....	22
Abb. 12:	Schulstandorte im Landkreis Alzey-Worms .....	23
Abb. 13:	Bedeutende Verflechtungen im Schülerverkehr	25
Abb. 14:	Werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV.....	26
Abb. 15:	Werktägliche Verkehrsnachfrage im Busverkehr ..	27
Abb. 16:	Halte im Schienenverkehr im Landkreis Alzey-Worms (schwarz) .....	28
Abb. 17:	Funktionsweise ITF-Vollknoten .....	32
Abb. 18:	Liniennetzhierarchien im Landkreis Alzey-Worms .....	33
Abb. 19:	Formen von Mobilitätseinschränkungen .....	38
Abb. 20:	Vorgehensweise zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit.....	39
Abb. 21:	Gegenwärtiger Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus.....	40

Abb. 22:	Ausbaustand der Haltestellen mit Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms .....	45
Abb. 23:	Verknüpfungspunkte mit Bezug zum Landkreis Alzey-Worms und ihre Ausstattungsmerkmale .....	47
Abb. 24:	Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Anlagen im Kontext der Netzhierarchien .....	50
Abb. 25:	Intermodales und multimodales Verkehrsverhalten.....	54

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Aussagen des Regionalplans mit Relevanz für den NVP.....	12
Tab. 2:	Anruflinientaxi-Angebot im Landkreis Alzey-Worms .....	16
Tab. 3:	Standorte weiterführender Schulen im Landkreis Alzey-Worms .....	24
Tab. 4:	SPNV-Bedienungsangebot im Landkreis Alzey-Worms .....	29
Tab. 5:	Zukünftige Buslinien im Landkreis Alzey-Worms (ohne Linien ausschließlich im Ausbildungsverkehr) .....	32
Tab. 6:	Haltestellenausbauprogramm.....	41
Tab. 7:	Ausnahmen vom barrierefreien Haltestellenausbau nach § 8 (3) PBefG.....	45
Tab. 8:	Anforderungen an P+R / B+R-Anlagen (Auszug aus den VRN-Anforderungen) .....	48
Tab. 9:	Auslastung P+R und B+R an Verknüpfungspunkten .....	49
Tab. 10:	Investitionsplan für den Haltestellenausbau ....	56
Tab. 11:	Investive Maßnahmen an intermodalen Verknüpfungspunkten .....	61
Tab. 12:	Linienbündel im LK Alzey-Worms .....	62
Tab. 13:	Rückmeldungen aus den kreisangehörigen Kommunen .....	69
Tab. 14:	Übersicht der Vorgaben zur Erschließungsqualität.....	75
Tab. 15:	Vorgaben zu Bedienungszeiträumen .....	75
Tab. 16:	Vorgaben zu Bedienungshäufigkeit.....	76
Tab. 17:	Zulässige Abkürzungen bei Haltestellennamen ..	83





## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club	RE	Regionalexpress
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	RNN	Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund
B+R	Bike-and-Ride	RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
DB	Deutsche Bahn AG	StVO	Straßenverkehrsordnung
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen	SVZ	Schwachverkehrszeit
EKZ	Einkaufszentrum	VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	ZRNN	Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund
Hbf	Hauptbahnhof	ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit		
ITF	Integrierter Taktfahrplan		
LK	Landkreis		
MIV	Motorisierter Individualverkehr		
MWVLW	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau		
NVG	Nahverkehrsgesetz		
NVP	Nahverkehrsplan		
NVZ	Nebenverkehrszeit		
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr		
ÖV	Öffentlicher Verkehr		
P+R	Park-and-Ride		
PBefG	Personenbeförderungsgesetz		
Pkw	Personenkraftwagen		
RB	Regionalbahn		



## 1. Einleitung

Der Landkreis Alzey-Worms hat gemäß § 8 des Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz einen Nahverkehrsplan zu erstellen. Dieser gibt den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor. Einen besonderen Stellenwert nimmt hierbei die Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 (3) PBefG ein, die eine Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Planung, Finanzierung und den Betrieb von ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet darstellt. Zur regionalen Koordination der Nahverkehrspläne wird die Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Alzey-Worms durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar unterstützt. Wesentliche, allgemeine Qualitätsvorgaben lassen sich hier aus dem Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar entnehmen. Da der Landkreis Alzey-Worms im nördlichen Teilraum dem Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN) angehört, sind für den Bereich des Landkreises Alzey-Worms die entsprechenden Qualitätsvorgaben zwischen beiden Teilräumen zu harmonisieren.

Der demografische Wandel stellt die ÖPNV-Planung dabei vor neue Herausforderungen. Einerseits wird es durch den Rückgang der Bevölkerungszahl immer schwerer, eine adäquate Nachfrage für den ÖPNV zu generieren. Zudem ist durch die zunehmende Ausdifferenzierung von Freizeitaktivitäten, Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorten sowie von Einkaufsgewohnheiten eine Bündelung von Verkehrsströmen immer weniger möglich. Andererseits wird durch die Alterung der Bevölkerung eine engmaschige ÖPNV-Erschließung immer wichtiger, um durch die Gewährleistung eines Mobilitätsangebotes unabhängig vom Pkw-Besitz die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben weiter zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Mobilitätstrends der Inter- und Multimodalität gewinnt der ÖPNV auch als Baustein eines vielfältigen Mobilitätsangebotes zunehmend an Bedeutung. Der ÖPNV wird dabei nicht mehr ausschließlich sektoral, sondern auch als Schnittstelle zu anderen Verkehrsangeboten betrachtet. Es werden Handlungsfelder wie Mobilitätsmanagement, Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und die Integration innovativer Verkehrsangebote wie Elektromobilität thematisiert und die dadurch entstehenden Potenziale für den ÖPNV erörtert.

Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 ist das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 (§ 8 (3) PBefG) gesetzlich verankert worden. Hierdurch wird eine Auseinandersetzung mit den Belangen von Behinderten und deren Wirkungen auf die Gestaltung des ÖPNV ein wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans (s. Kap. 6.4). Ebenso haben sich in den vergangenen Jahren die Anforderungen an die Vergabe von Verkehrsleistungen durch Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007 und deren Implementierung in das PBefG verändert.

All diesen Entwicklungen muss der Landkreis Alzey-Worms Rechnung tragen, um seinen Bewohnern ein attraktives ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet anbieten zu können.



### 2. Vorgehen

Um den Nahverkehrsplan für den Landkreis Alzey-Worms realitätsnah fortzuschreiben, erfolgt keine umfassende Bestandsbewertung auf Basis normativer Vorgaben. Vielmehr erfolgte parallel zur Aufstellung des Nahverkehrsplans eine regionale Linienkonzeption für das Gebiet des Zweckverbandes Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (ZRNN), zu dem der Landkreis Alzey-Worms in Teilen gehört. In diesem ist für das Gesamtgebiet des ZRNN sowie der angrenzenden Bereiche ein Busliniennetz entwickelt worden, das an definierten Verknüpfungen gute Anschlussbeziehungen untereinander sowie zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewährleistet (vgl. IGDB Verkehrsplanung + Beratung 2017). Dieses Konzept ist bezüglich der Festlegung des Verkehrsangebotes für den Regelverkehr die wesentliche Planungsgrundlage dieses Nahverkehrsplans.

Als weitere Grundlage dient eine Befragung der kreisangehörigen Verbandsgemeinden. Durch die Definition von Qualitätsstandards sowie durch Aussagen zur Barrierefreiheit werden die notwendigen und politisch gewünschten Qualitätsanforderungen an das Busangebot im Landkreis Alzey-Worms sichergestellt.

Zudem wird mit dieser Fortschreibung des NVP einem zunehmenden multi- und intermodalen Verkehrsverhalten Rechnung getragen, indem der Nahverkehrsplan nicht ausschließlich als Instrument der ÖPNV-Planung verstanden wird, sondern ebenso Schnittstellenthemen wie Mobilitätsmanagement oder die Einbindung des ÖPNV in den Fuß- und Radverkehr behandelt werden. Diese werden als ergänzende Bausteine zu den konventionellen und teilweise gesetzlich verlangten Inhalten des Nahverkehrsplans bearbeitet. Damit ergibt sich insgesamt der in Abb. 1 dargestellte Aufbau für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2018.



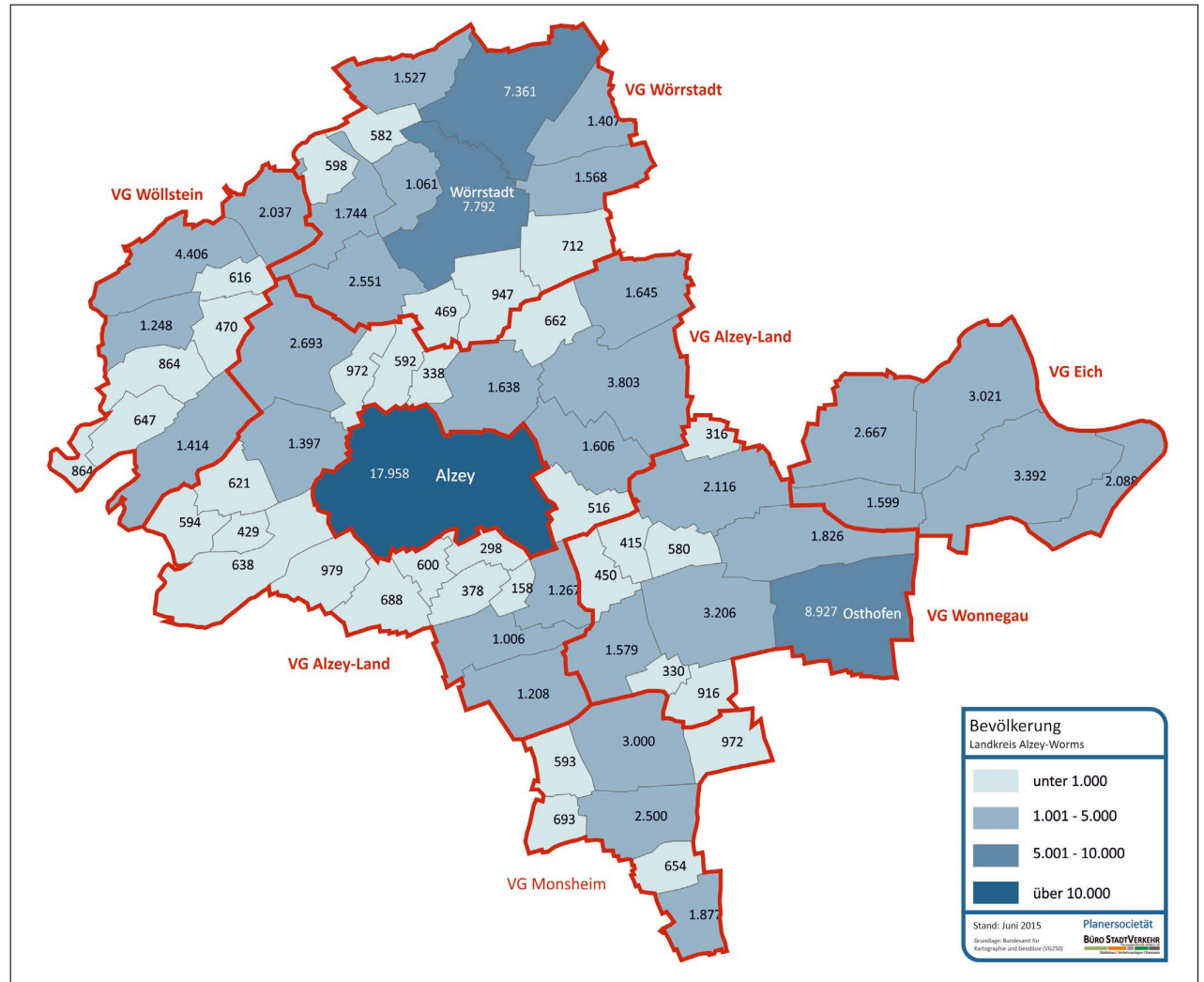
Quelle: eigene Darstellung

Abb. 1: Inhalte des Nahverkehrsplans



## 3. Planungsraum

Der Landkreis Alzey-Worms liegt im Bundesland Rheinland-Pfalz und umfasst insgesamt 69 kreisangehörige Städte und Gemeinden. Die Kreisstadt Alzey stellt mit rund 18.000 Einwohnern die größte Stadt im Kreis dar. Hingegen weisen insgesamt 34 Gemeinden weniger als 1.000 Einwohner auf. Von den übrigen Ortsgemeinden haben nur Wörrstadt, Saulheim und Osthofen mehr als 5.000 Einwohner. Mit Ausnahme der Kreisstadt Alzey sind alle Kommunen in den sechs Verbandsgemeinden Alzey-Land, Eich, Monsheim, Wöllstein, Wonnegau und Wörrstadt zusammengefasst.



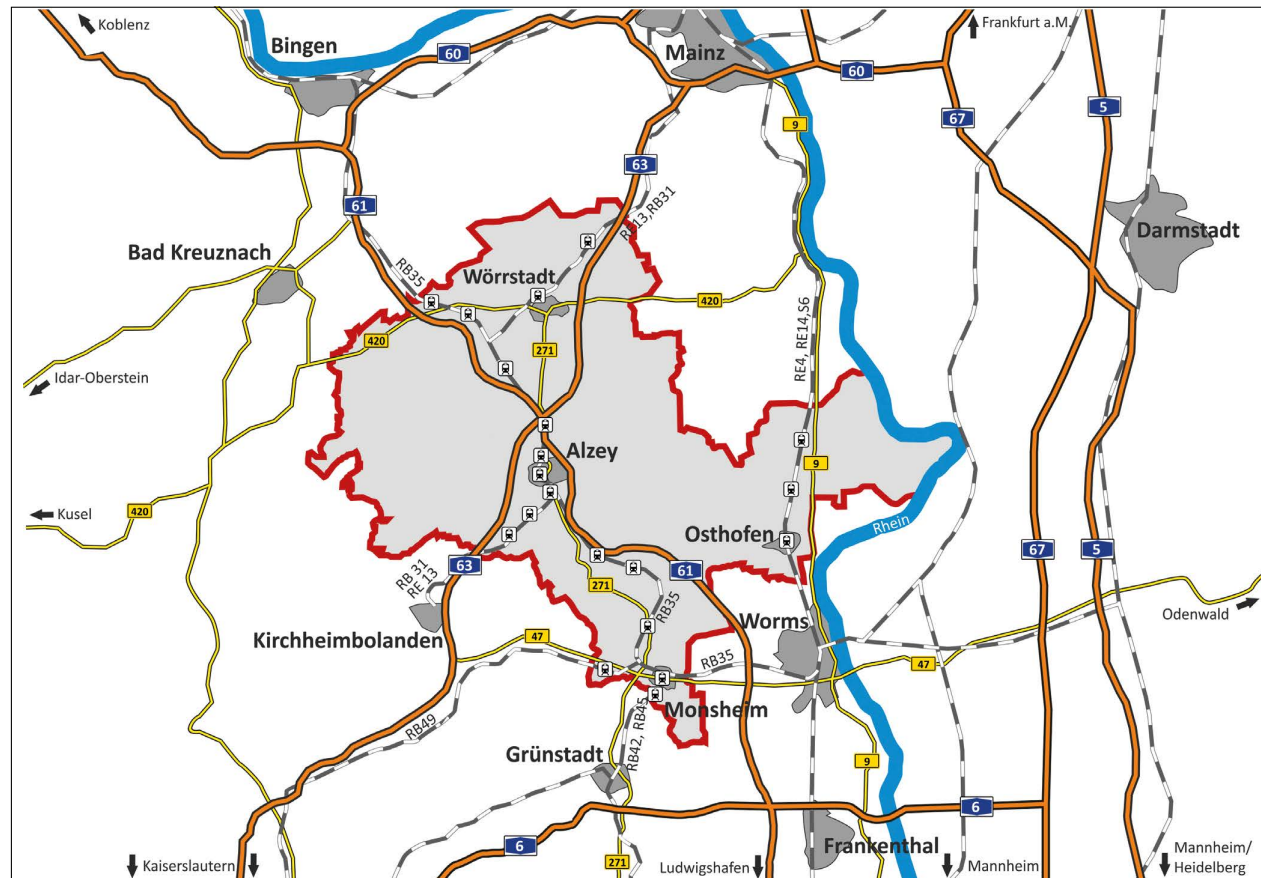
Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie

Abb. 2: Bevölkerung im Landkreis Alzey-Worms

### 3. Planungsraum

Gemäß den regionalplanerischen Festlegungen ist die Landeshauptstadt Mainz das Oberzentrum der gesamten Region (vgl. RROP Rhein-Nahe 2004: 7). Die Kreisstadt Alzey ist das einzige Mittelzentrum im Landkreis. Weitere unweit der Landkreisgrenzen liegende Mittelzentren sind Bad Kreuznach

(Westen), Kirchheimbolanden und Grünstadt (Süden), Worms (Südosten) und Nieder-Olm (Norden). Die Zentren für die Grundversorgung des Landkreises sind die Kommunen Eich, Flonheim, Gau-Odernheim, Monsheim, Osthofen, Saulheim, Westhofen, Wöllstein und Wörrstadt.



Quelle: eigene Darstellung

Abb. 3: Großräumige Einordnung

Ebenso definiert der Regionalplan die Ziele der Raumordnung, von denen die in Tab. 1 dargestellten Ziele für die Planung des Nahverkehrsangebotes im Landkreis Alzey-Worms relevant sind.

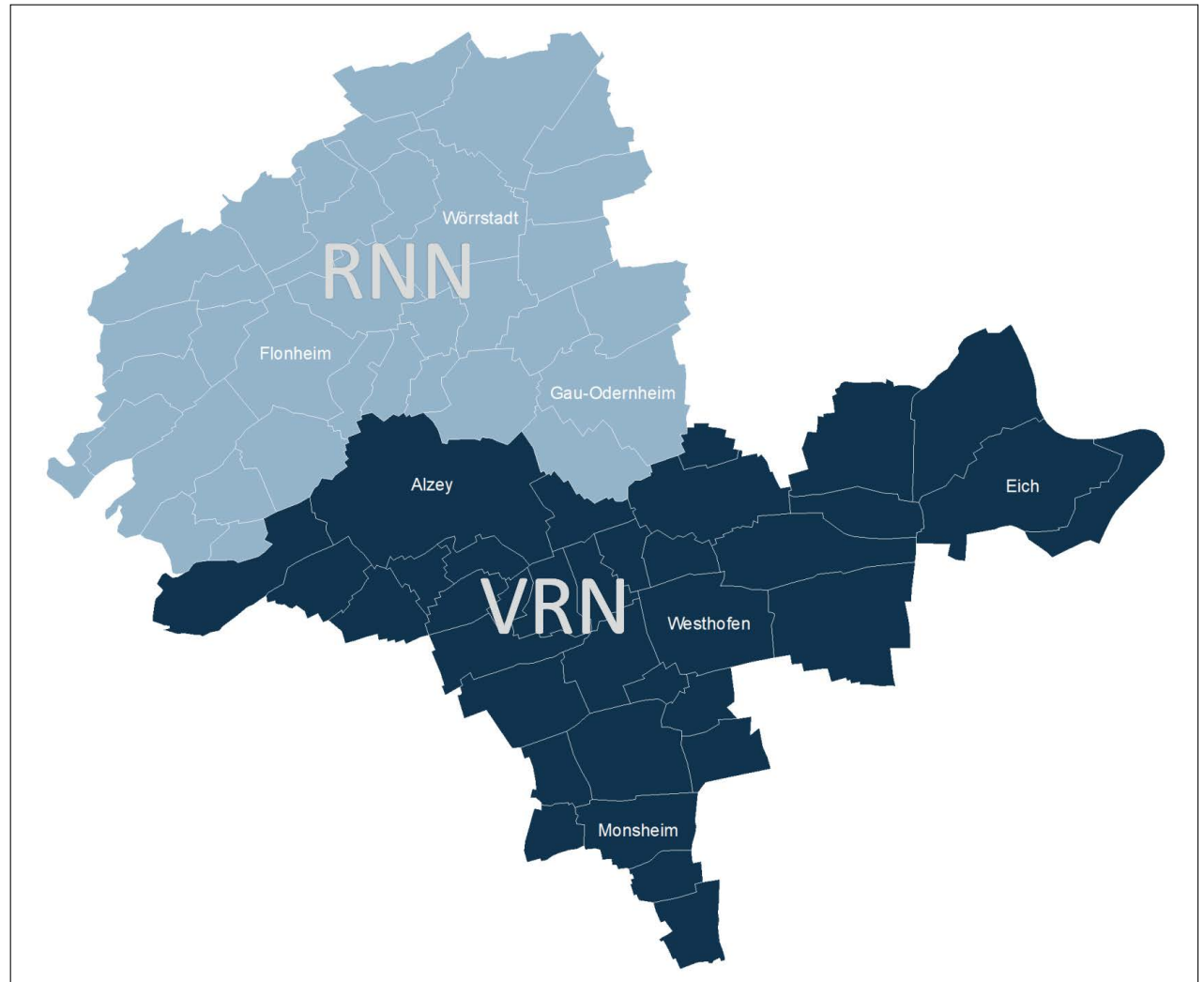
Ziel	Um eine zumutbare Erreichbarkeit des Oberzentrums Mainz sicherzustellen, sind die Straßen- und Schienenstrecken entlang der Naheachse weiter auszubauen.
Ziel	Die Siedlungsentwicklung soll als punkt-axiales System auf Nahverkehrsachsen erfolgen. Hierzu gehören für den LK Alzey-Worms: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bingen am Rhein – Gau-Algesheim – Ingelheim am Rhein – Mainz – Bodenheim/Nackenheim – Nierstein/Oppenheim – Guntersblum – Osthofen – Worms</li> <li>▶ Mainz – Nieder-Olm – Saulheim – Wörrstadt – Alzey</li> <li>▶ Bingen am Rhein – Gensingen/Sprendlingen – Armsheim – Alzey – Flörsheim-Dalsheim/ Monsheim – Worms</li> </ul>
Ziel	Nahverkehrsachsen, in deren Bereich der Ausbau des ÖV Priorität gegenüber dem Individualverkehr haben soll, sind im Bereich des LK Alzey-Worms: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mainz – Alzey</li> <li>▶ Bingen am Rhein – Alzey – Worms</li> </ul>
Ziel	Für die Strecke Mainz – Alzey ist nach Möglichkeit zumindest abschnittsweise ein zweigleisiger Ausbau anzustreben.
Ziel	Fahrplanabstimmung zwischen verschiedenen SPNV-Linien an Knotenbahnhöfen, u. a. Alzey und Monsheim sowie Fahrplanabstimmung zwischen SPNV und übrigem ÖPNV in den zentralen Orten
Ziel	Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen an kundenfreundlich gestalteten Bahnhöfen
Ziel	Regionale Buslinien sind als schnelle Direktfahrten einzurichten und dem Integralen Taktfahrplan (ITF) des SPNV anzupassen. Hierzu gehören im Bereich des LK Alzey-Worms: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mainz – Gau-Köngernheim – Gau-Odernheim – Alzey (Regio-Linie)</li> <li>▶ Alzey – Westhofen – Osthofen – Worms (ergänzende Buslinie mit regionalem Charakter)</li> <li>▶ Worms – Osthofen – Eich – Guntersblum</li> <li>▶ Alzey – Wöllstein – Bad Kreuznach</li> </ul>
Ziel	Das regionale Radwegenetz ist an geeigneten Stellen mit dem ÖPNV zu verknüpfen.

Quelle: RROP 2004

Tab. 1: Aussagen des Regionalplans mit Relevanz für den NVP



Eine Besonderheit für die Nahverkehrsplanung besteht im Landkreis Alzey-Worms darin, dass der nördliche Teilraum dem Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN) angehört, während der südliche Teil zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gehört.



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie

Abb. 4: Räumliche Teilung des Landkreises Alzey-Worms durch Verkehrsverbünde



### 4. Sachstandsbericht Bahn und Bus

Zur Darstellung des aktuellen Sachstands zum Bahn und Busangebot erfolgt zunächst die Darstellung der aktuell definierten Linienbündel für den Busverkehr sowie die Darstellung der Schienenverkehrsangebote im Landkreis Alzey-Worms.

#### 4.1 Bilanzierung des bisherigen NVP

In den vergangenen Jahren sind Maßnahmen aus dem vorherigen Nahverkehrsplan sukzessive umgesetzt worden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schienenverkehr sind mindestens teilweise realisiert worden. Für den Busverkehr hingegen ergibt sich ein heterogenes Bild: Während insbesondere die Maßnahmen in den Grundnetzen umgesetzt worden sind, sind in den Ergänzungsnetzen und im Ruftaxi-Angebot die meisten Maßnahmen nur teilweise oder nicht umgesetzt worden. Teilweise waren die vorgeschlagenen Änderungen zwischenzeitlich eingeführt worden, sind jedoch mangels Erfolg inzwischen angepasst oder wieder eingestellt worden.

Eine vollständige Übersicht über die Umsetzung aller Einzelmaßnahmen des vorherigen Nahverkehrsplans ist im Anhang 1 aufgeführt (ab Seite 62).

#### 4.2 Linienbündelung Busverkehr

Um aufgabenträgerübergreifend ein abgestimmtes und wirtschaftlich tragfähiges ÖPNV-Angebot zu gewährleisten, wurden einzelne Buslinien zu Linienbündeln zusammengefasst. Die nachfolgend dargestellten Linienbündel stellen die Grundlage für die Vergabe an Verkehrsunternehmen dar. Sofern kein eigenwirtschaftliches Betriebsinteresse von Verkehrsunternehmen besteht, das die in diesem Nahverkehrsplan definierten Anforderungen an die ausreichende Bedienung erfüllt, werden die Leistungen als gemeinwirtschaft-

liche Leistungen im Sinne des § 8a PBefG ausgeschrieben, um die definierte, ausreichende Bedienung sicherzustellen. Die Vergabe erfolgt in sechs Linienbündeln, deren Umsetzungsstand im Folgenden beschrieben wird.

Alle Vergabeverfahren für die im Landkreis Alzey-Worms relevanten Linienbündel werden mit Ausnahme des Bündels Mainz – Bingen Ost, das vom ZRNN federführend vergeben wird, durch den VRN durchgeführt.

##### 4.2.1 Bündel Stadtbus Alzey

Das Bündel Stadtbus Alzey wird derzeit von DB RegioBus Mitte betrieben. Am 11.12.2016 erfolgte die Direktvergabe der Busverkehrsleistung an den derzeitigen Betreiber, um eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten zum Bündel Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt zu erreichen.

Mit der Betriebsaufnahme ab 01.08.2019 werden die Bündel Stadtbus Alzey und Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt zum neuen Bündel Alzey-Worms Nord zusammengefasst. Die Verkehrsfunktion der Linie 422 wird dabei durch die regionalen Buslinien übernommen, weshalb die Linie zukünftig entfällt.

##### Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme

Das Fahrplankonzept für die Linien des Bündels Stadtbus Alzey ist bereits zum Dezember 2014 grundlegend vor dem Hintergrund einer verbesserten Abstimmung auf den SPNV überarbeitet worden.

- ▶ Linie 421: Alzey Bahnhof – Friedhof – Tiefgarage – Stadtverwaltung – Talstraße
- ▶ Linie 422: Alzey-Weinheim – Krankenhaus – Bahnhof – Rheinhessen-Center – Bahnhof – Alzey-Weinheim

##### 4.2.2 Bündel Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt

Das Linienbündel Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt wird derzeit von der Omnibus Rhein-Nahe GmbH (ORN) betrieben und ist zum jetzigen Stand noch nicht wettbewerblich vergeben worden. Das Bündel wird gemeinsam mit dem Bündel Stadtbus Alzey zum neuen Bündel Alzey-Worms Nord zusammengefasst und ab 01.08.2019 erstmalig mit einem neuen Linien- und Verkehrskonzept wettbewerblich vergeben.

##### Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 424: Alzey – Esselborn – Eppelsheim – Ober-Flörsheim
- ▶ Linie 425: Alzey – Bechenheim – Mauchenheim – Kriegsfeld – Mörsfeld
- ▶ Linie 426: Alzey – Mauchenheim – Kirchheimbolanden – (Marnheim)
- ▶ Linie 428: Offenheim – Freimersheim – Esselborn – Flornborn
- ▶ Linie 441: Saulheim – Wörrstadt – Ensheim – Alzey
- ▶ Linie 442: Alzey – Gau-Odernheim – Bechtolsheim – Saulheim – Wörrstadt
- ▶ Linie 444: Alzey – Wonsheim – Wöllstein – Wörrstadt
- ▶ Linie 446: Alzey – Bermersheim – Flonheim – Wendelsheim/Armsheim – Bechenheim
- ▶ Linie 448: Gau Odernheim – Biebelnheim – Albig – Lonsheim – Flonheim
- ▶ Linie 678: Wörrstadt – Vendersheim – Partenheim – Sprendlingen / Stackeden



### 4.2.3 Bündel Alzey–Worms Nord

Das Linienbündel Alzey–Worms Nord ersetzt die Bündel Stadtbus Alzey und Alzey–Land – Wöllstein – Wörrstadt. Die erstmalige Betriebsaufnahme ist für den 01.08.2019 vorgesehen. Wesentliche Grundlage für die Gestaltung des Verkehrs in diesem Bündel ist das Buskonzept für das Gebiet des ZRNN (s. Kap. 2). Eine ausführliche Beschreibung des Bündels erfolgt in Kapitel 7.3 nach Darstellung der veränderten Linienkonzepte.

### 4.2.4 Bündel Wonnegau – Altrhein

Das Linienbündel Wonnegau – Altrhein ist zum 15.06.2014 für zehn Jahre an DB RegioBus Mitte vergeben worden.

#### Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 427: Alzey – Gau-Heppenheim – Westhofen
- ▶ Linie 431: Osthofen – Rheindürkheim – Worms Hbf/ZOB
- ▶ Linie 432: Guntersblum – Gimbsheim – Eich – Hamm – Ibersheim – Rheindürkheim – Worms Hbf/ZOB
- ▶ Linie 433: Eich – Alsheim – Gimbsheim
- ▶ Linie 434: Osthofen – Westhofen – Gundersheim – Gundheim – Abenheim – Worms Hbf/ZOB
- ▶ Linie 435: Alzey – Gau-Odernheim – Hessloch – Osthofen – Worms Hbf/ZOB
- ▶ Linie 436: Weinolsheim – Eich Schulzentrum
- ▶ Linie 437: Offstein/Kindenheim – Flörsheim – Mörsstadt – Flornborn – Osthofen – Monsheim

Die Linie 433 (Eich – Alsheim – Gimbsheim), welche bei der Vergabe Bestandteil dieses Bündels war, wurde zum Dezember 2016 wegen zu geringer Nachfrage eingestellt.

Im Rahmen des oben genannten Linien- und Fahrplankonzeptes für den Gesamttraum des ZRNN sind auch für das Linienbündel Wonnegau–Altrhein Anpassungen geplant. Die sich hieraus ergebenden Änderungen werden im Kapitel Angebotskonzept und Maßnahmen dargestellt (vgl. Kap. 6).

### 4.2.5 Bündel Grünstadt

Das Bündel Grünstadt ist zum 15.12.2013 mittels öffentlichem Dienstleistungsauftrag an die Verkehrsbetriebe Leininger Land–Eistal–Bus GmbH vergeben worden. Zentrale Drehscheibe des Bündels ist die Stadt Grünstadt im Landkreis Bad Dürkheim, so dass in Bezug auf den Nahverkehrsplan des Landkreises Alzey–Worms nur die ein- und ausbrechende Linie 451 relevant ist.

#### Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 451: Grünstadt – Offstein – Heppenheim – Worms

### 4.2.6 Bündel Mainz–Bingen Ost

Das Bündel Mainz–Bingen Ost wird federführend durch den Rhein–Nahe–Nahverkehrsverbund (RNN) geplant und vergeben. In Bezug auf den Landkreis Alzey–Worms sind hier nur ein- und ausbrechende Verkehre der Linien 660 und 668 von Relevanz. Das Bündel wird erstmalig zum 01.04.2022 wettbewerblich vergeben.

#### Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme (nur für Landkreis Alzey–Worms relevante Linien)

- ▶ Linie 660: Mainz – Mommenheim – Bechtolsheim – Gau-Odernheim – Alzey (RegioLinie)
- ▶ Linie 668: Dalheim – Nierstein – Eimsheim – Udenheim – Wörrstadt – Saulheim

### 4.2.7 Bündel Donnersbergkreis

In Bezug auf den Landkreis Alzey–Worms sind hier nur die ein- und ausbrechenden Verkehre des Bündels Donnersbergkreis relevant. Diese werden durch den Verkehrsverbund Rhein–Neckar (VRN) geplant und vergeben. Der Betrieb erfolgt aktuell durch die Firma Krauss & Wolff.

#### Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme (nur für Landkreis Alzey–Worms relevante Linien)

- ▶ Linie 921: Kirchheimbolanden – Albsheim – Wachenheim – Monsheim





### 4.2.8 Stadtbusverkehr Bad Kreuznach

In Bezug auf den Landkreis Alzey-Worms sind hier nur die ein- und ausbrechenden Verkehre der Regionalbuslinien aus Bad Kreuznach relevant. Diese werden durch den Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN) geplant und vergeben. Der Betrieb erfolgt aktuell durch die Stadtbus Bad Kreuznach GmbH.

#### Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme (nur für Landkreis Alzey-Worms relevante Linien)

- ▶ Linie 214: Wöllstein – Frei-Laubersheim – Fürfeld
- ▶ Linie 226: Bad Kreuznach – Volxheim – Wöllstein – Wonsheim – Stein-Bockenheim

Die Linie 226 wird mit Betriebsaufnahme des Linienbündels Alzey-Worms Nord auf die neue Linie 440 übergehen, die eine Direktverbindung zwischen Alzey und Bad Kreuznach schafft und weite Teile der Linienwege der 226 zwischen Stein-Bockenheim und Bad Kreuznach übernehmen wird.

### 4.3 Ruftaxiverkehre im Landkreis Alzey-Worms

Das Verkehrsangebot im regulären Busverkehr wird im Landkreis Alzey-Worms teilweise räumlich oder zeitlich durch Ruftaxiverkehre ergänzt. Diese Angebote werden in Zuständigkeit der Verbandsgemeinden organisiert und müssen durch die Fahrgäste zuvor telefonisch bestellt werden.

Die Ruftaxi-Angebote sind nur eingeschränkt in den VRN-Tarif integriert: Anerkannt werden die meisten Zeitkarten (u. a. Jahreskarte Jedermann), während für Einzelfahrten ein besonderer Tarif gilt. Die im Landkreis Alzey-Worms angebotenen Ruftaxiverkehre sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Liniennummer	Streckenverlauf	Zuständigkeit	Typ
4901	Worms – Offstein – Monsheim – Wachenheim – Mölsheim	VG Monsheim	Zeitliche Ergänzung
4903	Worms – Neuhausen – Hochheim – Abenheim – Mörsstadt – Dalsheim	Stadt Worms / VG Monsheim	Zeitliche Ergänzung
4904	Worms – Osthofen – Alsheim – Gimbsheim – Hamm / Hamm – Gimbsheim – Alsheim – Hamm	VG Eich / Stadt Osthofen / Stadt Worms	Zeitliche Ergänzung
4907	Worms – Mörsstadt	Stadt Worms / VG Monsheim	Zeitliche Ergänzung
4929	Alzey – AZ-Weinheim – Alzey	Stadt Alzey	Zeitliche Ergänzung
4930	Alzey – AZ-Heimersheim – Alzey	Stadt Alzey	Zeitliche Ergänzung
4935	Alzey – Framersheim – Heßloch – Gau-Köngernheim – Gau-Odernheim – Bechtolsheim	VG Alzey-Land	Zeitliche Ergänzung
4936	Alzey – Freimersheim – Eppelsheim – Flornborn – Ober-Flörsheim und zurück	VG Alzey-Land	Zeitliche Ergänzung
4937	Alzey – Bechenheim – Nieder-Wiesen – Nack – Erbes-Büdesheim – Alzey	VG Alzey-Land	Zeitliche Ergänzung
4938	Alzey – Albig – Bermersheim – Lonsheim – Bornheim – Flonheim – Uffhofen	VG Alzey-Land	Zeitliche Ergänzung

Tab. 2: Anrufliinentaxi-Angebot im Landkreis Alzey-Worms



## 5. Grundlagen der Angebotskonzeption

Als Vorbereitung für die Konzeption der Verkehrsangebote werden im Folgenden die Ansätze erläutert, auf deren Grundlage das Leistungsangebot im Landkreis Alzey-Worms festgelegt wird. Hiermit wird ermöglicht, dass die Überlegungen, Konzepte und Maßnahmen des Handlungskonzeptes nachvollziehbar sind.

### 5.1 Ziele des Aufgabenträgers

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß dem PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung fest. Dieser bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele des Landkreises Alzey-Worms:

- ▶ Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert werden. Dabei soll eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt werden. Neben dem bereits attraktiven Schienenverkehr soll hierzu der regionale Busverkehr mit regelmäßigen und verständlichen Angeboten weiter gestärkt werden. Auf Hauptachsen soll dabei ein dem Schienenpersonennahverkehr adäquates Niveau angestrebt werden. Trotz der hohen Qualitätsziele soll der ÖPNV den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit gerecht werden.
- ▶ Gemeinden, die nicht an den SPNV angebunden sind, sollen über regionale Busverkehrsangebote, regelmäßig und in zum SPNV vergleichbarer Angebotsqualität an die zentralen Orte angebunden werden.
- ▶ Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen Rechnung tragen. Insbesondere soll der ÖPNV auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zugänglich sein. Insbesondere unterschiedliche Ansprüche verschiedener Nutzergruppen (z. B. Ausrichtung

auf Schulzeiten gegen verlässlichen Taktfahrplan) sind sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

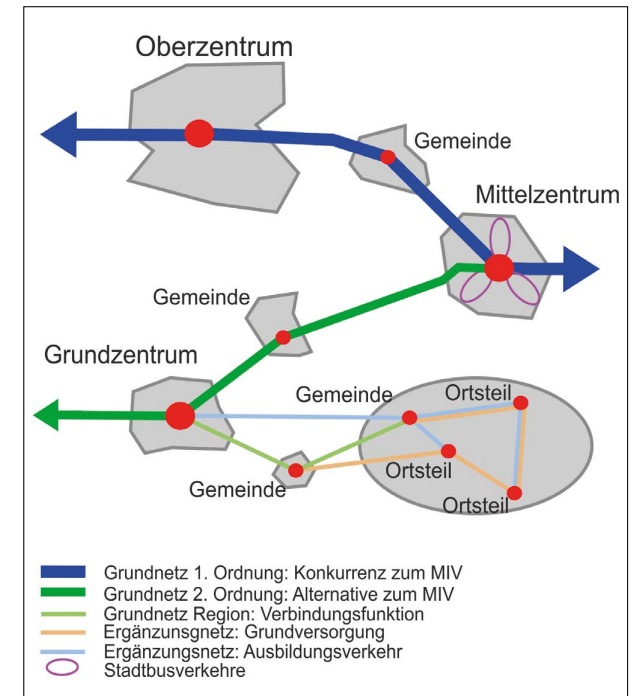
- ▶ Ein Integraler Taktfahrplan (ITF) soll gute Anschlüsse und eng aufeinander abgestimmte Reiseketten sowohl zwischen regionalen Busverkehrsangeboten als auch zwischen dem Busverkehr und dem Schienenverkehr sicherstellen.
- ▶ Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen bei festgestelltem Bedarf mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und Pkw (P+R) ausgestattet werden. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen sollen bei Bedarf erweitert werden. In Anbetracht der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs sollen die Anforderungen dieser bei Modernisierungen und Ausbaumaßnahmen berücksichtigt werden.
- ▶ Alle öffentlichen Verkehrsangebote im Landkreis Alzey-Worms sind in die jeweils relevanten Verbundtarife des VRN bzw. des RNN zu integrieren.
- ▶ Mit Maßnahmen im Mobilitätsmanagement soll der ÖPNV stärker im Bewusstsein der potenziellen Nutzer verankert werden.

Parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist federführend durch den Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehr ein Angebots- und Fahrplankonzept erarbeitet worden, das gegenüber dem Status Quo eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV im Landkreis vorsieht. Dieses ist in der Sitzung des Kreisausschusses vom 27.06.2017 beschlossen worden. Kern dieses Konzeptes ist es, Mittelzentren ohne direkte Schienenverbindung in einer dem SPNV äquivalenten Qualität miteinander zu verbinden. Hierdurch erhalten die entlang der Verbindungsachsen liegenden Städte und Gemeinden eine deutlich verbesserte Anbindung an die Mittelzentren. Darüber hinaus liegt dem Fahrplankonzept ein Integraler Taktfahrplan zugrunde: Somit werden attraktive Anschlüsse

sowohl zwischen Buslinien als auch zwischen Bus- und Bahnlinien an definierten Umsteigeknoten sichergestellt. Dieses Konzept bildet bereits eine wesentliche Grundlage, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

### 5.2 Netzhierarchie

Mit der Netzhierarchisierung werden Qualitätsstandards für Strecken unterschiedlicher Bedeutung definiert (vgl. Abb. 5, Abb. 6).



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des VRN

Abb. 5: Netzhierarchie

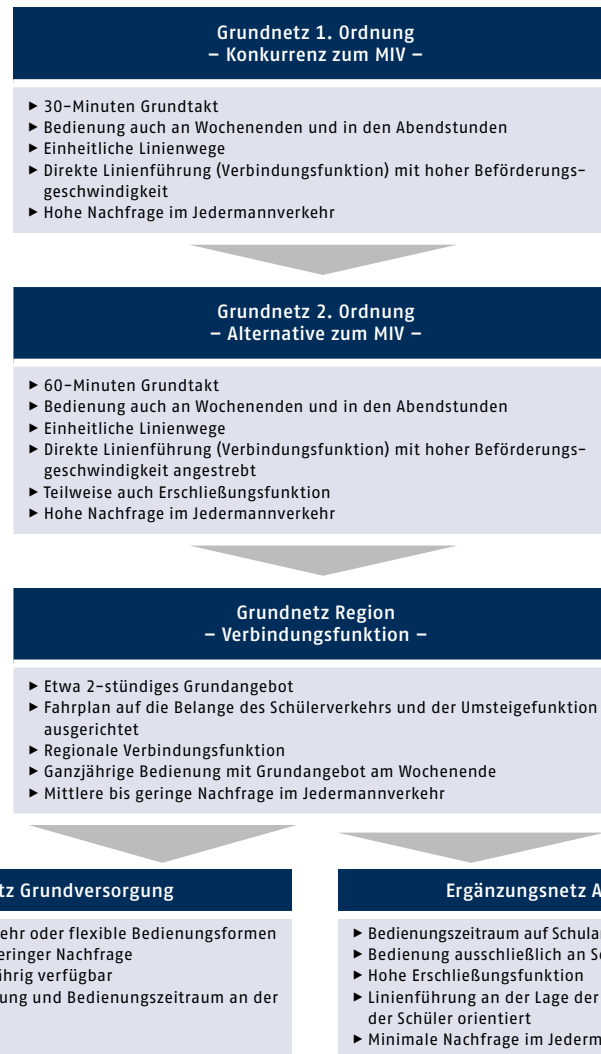
# 5. Grundlagen der Angebotskonzeption



Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Dieser bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort, die größte Bedienungshäufigkeit und stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität her. Im SPNV können Anteile von bis zu 20% am Jedermannverkehr – unter besonderen Bedingungen auch mehr – erreicht werden. Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden.

Auf dem **Grundnetz 1. Ordnung** soll der Busverkehr eine echte Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten. Grundsätzlich haben Pkw-Nutzer die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Choice Riders). Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren hierfür mindestens ein 30-Min-Takt notwendig ist. Hier können im Jedermannverkehr ÖPNV-Anteile von bis zu 10% vom Gesamtverkehr erreicht werden. Auf Strecken, die weniger dicht bedient werden, findet keine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV in nennenswertem Umfang statt. Unter Nachhaltigkeits- und Umweltgesichtspunkten bildet der 30-Min-Takt auf Strecken mit entsprechenden Potenzialen daher die Untergrenze.

Auf dem **Grundnetz 2. Ordnung** soll im Busverkehr ebenfalls ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Die zu erwartende Nachfrage rechtfertigt jedoch keinen 30-Min-Takt. Der ÖPNV stellt hier eine mögliche Alternative zum MIV dar. Im Grundnetz 2. Ordnung beträgt der Anteil des ÖPNV bis zu 5% am Gesamtverkehr. Damit der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird, ist mindestens ein 60-Min-Takt notwendig. Zu Zeiten schwacher Nachfrage können ggf. flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.



In Räumen wie dem Landkreis Alzey-Worms, der in Teilen ländlich geprägt ist, sind durchgängig vertaktete Angebote im Busverkehr aufgrund des hohen Schülerverkehrsanteils und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf ausgewählten Achsen möglich. Daher werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als **Grundnetz Region** festgelegt. In diesem wird ein regelmäßiges Angebot auch außerhalb der Schulzeiten bedient, damit die Linien auch für den Jedermannverkehr nutzbar sind. Angestrebt wird ein 120-Minuten-Takt, der je nach Nachfrage auf entsprechenden Strecken oder in entsprechenden Zeiträumen auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen kann.

Das **Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr** ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die Linien verkehren nur an Schultagen und zu den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Linienwege sind auf die Wohnorte der Schüler und die Schulstandorte ausgerichtet. Die Nachfrage kann in einzelnen Kursen sehr hoch sein. Schülern, welche die Angebote des Ausbildungsverkehrs nutzen, stehen in der Regel keine Verkehrsmittel alternativ zur Verfügung (Captive Riders).

Das **Ergänzungsnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines Pkw gewährleisten. Hier steht der Zugang zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten im Mittelpunkt. Die Bedienung kann durch den normalen Linienverkehr aber auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen. Das Angebot muss ganzjährig zur Verfügung stehen. Eine nennenswerte Nachfrage ist hier nicht vorhanden.

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des VRN

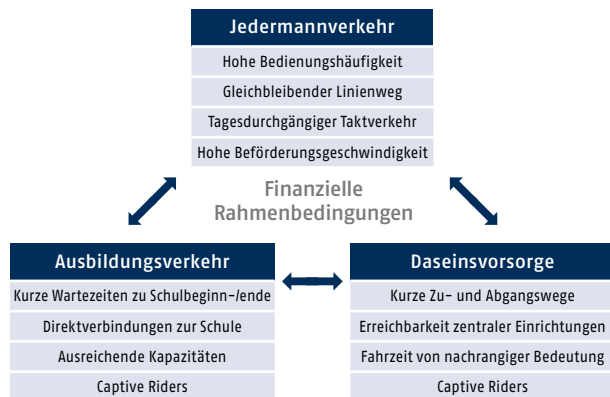
Abb. 6: Grundsätze der Bedienung



Die Netzhierarchien für den Regionalverkehr werden durch den **Stadtverkehr** ergänzt. Dieser ergänzt das Angebot der regionalen Netze mit besonderer Ausrichtung auf die innerörtliche Erschließung des Stadtgebiets.

### 5.3 Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen

Es gibt nicht den einheitlichen ÖPNV-Nutzer. Die unterschiedlichen Nutzergruppen stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche an das ÖPNV-Angebot. Vereinfacht können die Verkehrsegmente Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge unterschieden werden (vgl. Abb. 7).



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des VRN

Abb. 7: ÖPNV-Nutzergruppen

Die höchsten Ansprüche an das ÖPNV-Angebot stellt der **Jedermannverkehr**, da sich die Fahrgäste freiwillig für oder gegen die ÖPNV-Nutzung entscheiden und auf alternative Verkehrsmittel wie den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgreifen könnten. Hier hängt die Nachfrage in hohem Maße von der Angebotsqualität ab. Das ÖPNV-Angebot muss folglich über eine hohe Bedienungshäufigkeit, einen durch-

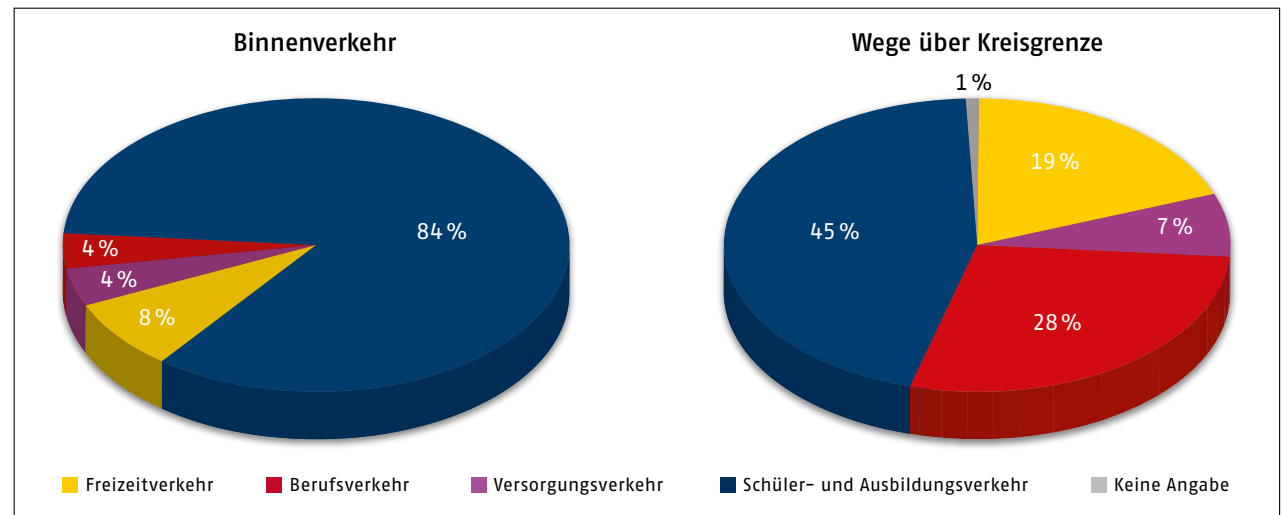
gängigen Taktverkehr, einen möglichst gleichbleibenden Linienweg sowie eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit verfügen, um die hohen Qualitätsansprüche der wahlfreien Personen an den ÖPNV zu erfüllen.

Bei den Kunden des **Ausbildungsverkehrs** und der **Daseinsvorsorge** handelt es sich in der Regel um sogenannte Captive Riders, die nicht über einen Pkw verfügen und daher ihr Verkehrsmittel nicht frei wählen können. Deshalb führen Veränderungen im ÖPNV-Angebot bei diesen Nutzergruppen nur zu geringen Änderungen der Nachfrage.

Die Angebotskonzeption muss den unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Ansprüche aus Kostengründen auch nicht überall und jederzeit gleichermaßen erfüllt werden können. Abb. 8 zeigt die Nachfragesegmente im ÖPNV. Die Verteilung

der Fahrtzwecke unterscheidet sich im Binnenverkehr und im kreisüberschreitenden Verkehr erheblich. So stellt im Binnenverkehr der Ausbildungsverkehr mit 84 % den mit Abstand größten Anteil dar. Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehre haben damit nur einen geringen Anteil am Binnenverkehrsaufkommen. Dies spiegelt sich auch in der heutigen Liniennetzstruktur wider. Die Konsequenz ist dabei häufig ein lückenhafter Fahrplan, der auf Schulzeiten ausgerichtet und für die übrigen Fahrgäste wenig verständlich und häufig unpassend ist.

Bei Fahrten mit dem ÖPNV, die über die Kreisgrenze hinausführen, sind die Wegezwecke gleichmäßiger verteilt. Obwohl auch hier der Schülerverkehr mit 45 % ebenso den größten Anteil darstellt, treten insbesondere der Berufsverkehr mit 28 % aller Fahrten und der Freizeitverkehr mit 19 % aller Fahrten in Erscheinung.



Quelle: eigene Auswertung auf Datengrundlage des VRN (2016)

Abb. 8: Reisezwecke im ÖPNV an Werktagen im Landkreis Alzey-Worms

## 5. Grundlagen der Angebotskonzeption

### 5.4 Entwicklung der demografischen Rahmenbedingungen

Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich durch demografische Entwicklungen zukünftig verändern. Trotz einer leicht gestiegenen Geburtenrate und verstärkter Migration erhöht sich der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Aufgrund der Änderung des Mobilitätsverhaltens und der unterschiedlichen Mobilitätsansprüche eines Menschen in verschiedenen Lebensabschnitten muss die Nahverkehrsplanung diese Entwicklungen berücksichtigen. Die verstärkte Alterung der Gesellschaft wird durch regionale Wanderungsbewegungen überlagert, welche zu einer Bevölkerungskonzentration in Städten und Ballungsräumen führen.

Die aktuellste langfristige Bevölkerungsprognose liefert das BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) aus dem Jahr 2014 mit dem Basisjahr 2012. Die hieraus abgeleitete Abb. 9 zeigt die Bevölkerungsentwicklung bezogen auf den Landkreis Alzey-Worms.

Insgesamt wird für den Landkreis Alzey-Worms vom Ausgangsjahr 2012 bis zum Jahr 2030 ein Bevölkerungszuwachs von rund 2.500 Personen prognostiziert. Dies entspricht einer Steigerung der Bevölkerungszahl um rund 2 % von rund 125.000 Personen auf 127.500 Personen. Dennoch wird sich zukünftig die Verteilung der Altersklassen verändern: Insbesondere die Zahl der Senioren (60 Jahre und älter) wird sowohl relativ als auch absolut zunehmen. Hier wird eine Veränderung von knapp 31.000 Personen im Jahr 2012 auf über 46.000 Personen im Jahr 2030 berechnet. Am stärksten wird die Bevölkerungszahl in der Gruppe der erwerbsfähigen Personen (zwischen 20 und 60 Jahren) abnehmen: Zwischen 2012 und 2030 berechnet das BBSR einen Rückgang um 23 %, was einer absoluten Reduzierung um fast 10.000 Per-

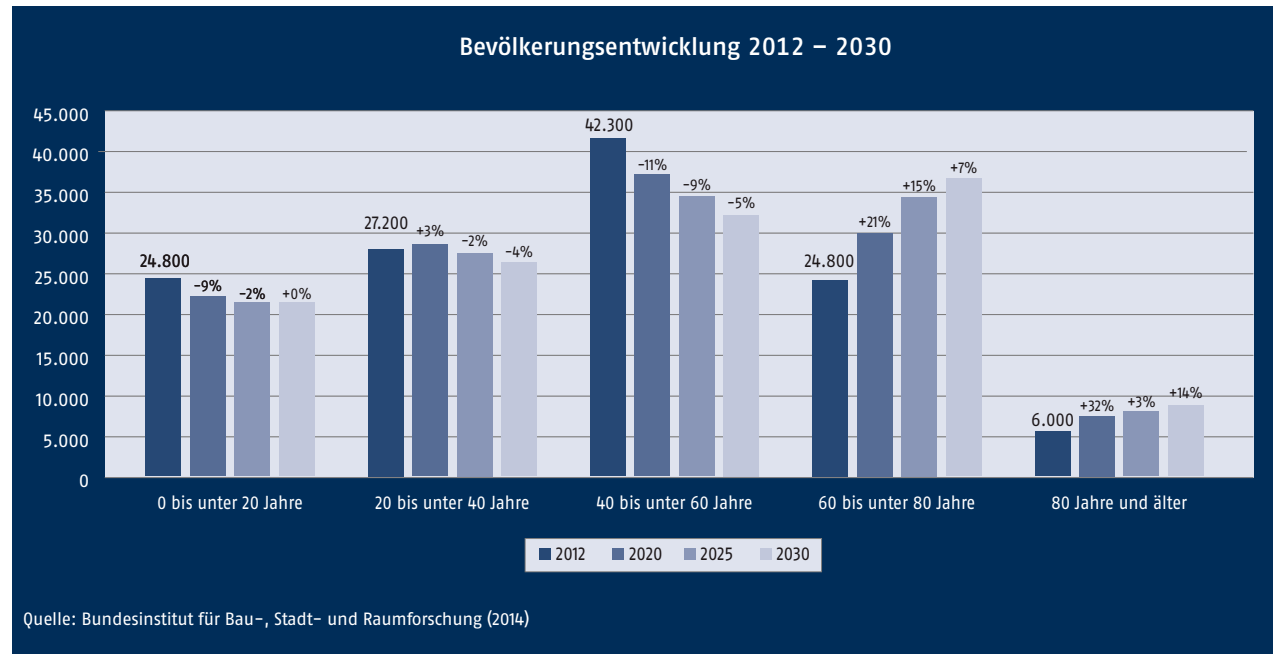


Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung 2012–2030

sonen entspricht. Auch die Bevölkerungszahl der Kinder und Jugendlichen wird sich zwischen 2012 und 2030 leicht reduzieren, wodurch auch die Anzahl der Schüler zukünftig abnehmen wird.

Aus diesen Veränderungen ergeben sich Anforderungen an die Planung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Alzey-Worms: Sowohl die wachsende Gruppe der älteren Menschen, von den Best Agern mit intensiver Pkw-Nutzung bis zu den Hochbetagten, als auch die rückgängigen Schülerzahlen verändern die Ansprüche an den ÖPNV. Barrierefreiheit und

Sitzplatzverfügbarkeit sind Handlungsfelder, die vor allem für ältere Menschen im ÖPNV wichtig sind. Im Ausbildungsverkehr müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Dies kann aufgrund von freier Schulwahl, neuen schulischen Angeboten, dispersen Unterrichtszeiten, Inklusion sowie einer räumlichen Konzentration von Schulen trotz zurückgehender Schülerzahlen unter Umständen zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

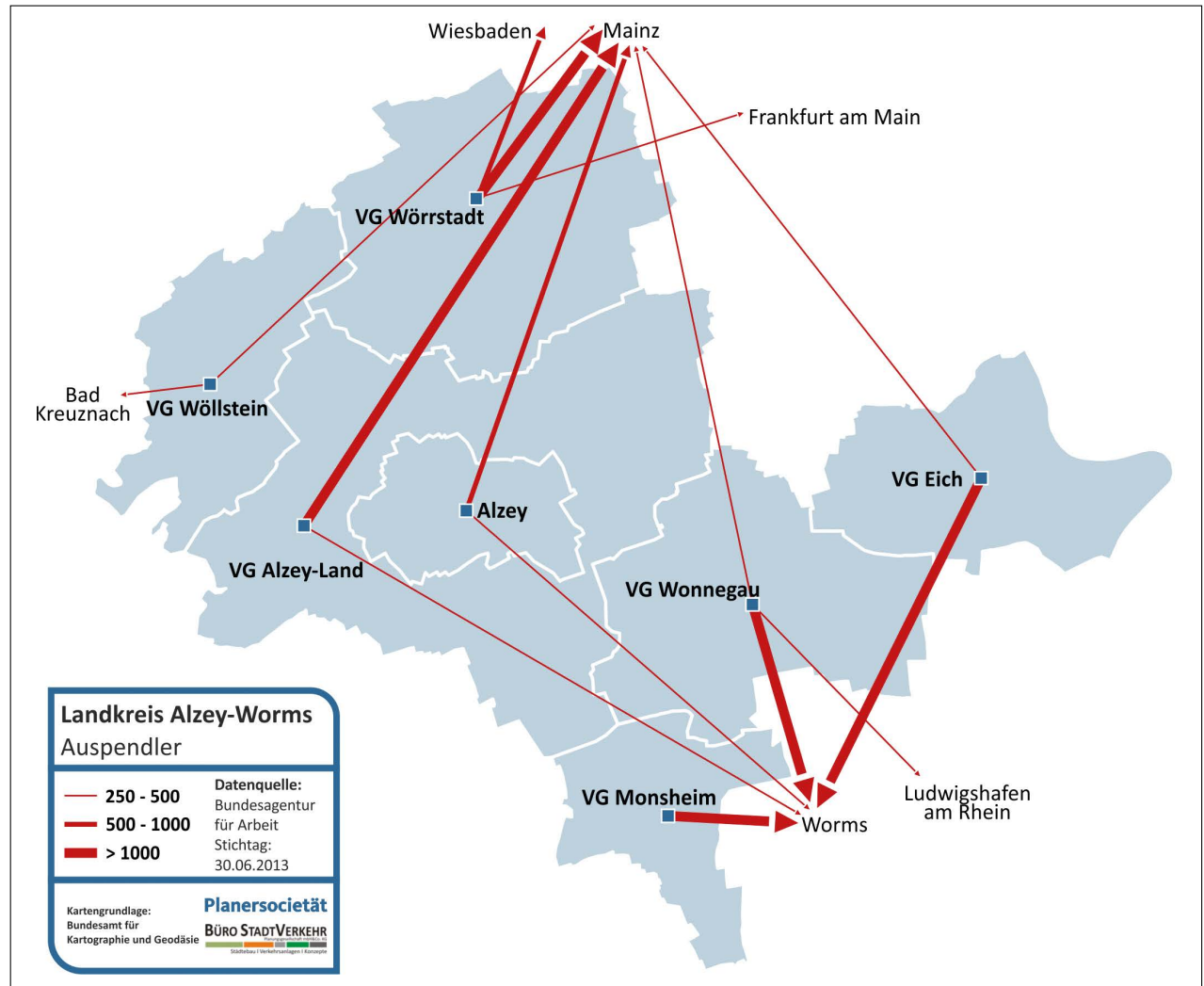


## 5.5 Verkehrsnachfrage

Aus der Analyse der Verkehrsnachfrage ergibt sich ein Bild über die Relevanz einzelner Wegebeziehungen. Relevant sind hier insbesondere die Berufs- und Ausbildungspendler, die wesentliche Nachfragegruppen des ÖPNV darstellen.

### 5.5.1 Berufspendler

Im Landkreis Alzey-Worms haben die grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen die größte Bedeutung. Die räumliche Orientierung der Auspendlerströme unterscheidet sich insbesondere zwischen dem nord-westlichen und dem süd-östlichen Kreisgebiet. Während die Bevölkerung aus dem nord-westlichen Kreisgebiet, insbesondere aus den Verbandsgemeinden Wörrstadt, Alzey-Land und der Stadt Alzey, zum Arbeiten vor allem ins Oberzentrum Mainz pendelt, sind die Bewohner des südöstlichen Kreisgebietes, insbesondere aus den Verbandsgemeinden Monsheim, Wonnegau und Eich, verstärkt in das angrenzende Mittelzentrum Worms orientiert. Die Oberzentren der Metropolregion Rhein-Neckar, Ludwigshafen und Mannheim sind insgesamt als Arbeitsorte für die Wohnbevölkerung des Landkreises Alzey-Worms von eher untergeordneter Bedeutung: So ist in diese Region nur aus der Verbandsgemeinde Wonnegau ein signifikanter Pendlerstrom, jedoch in schwächerer Ausprägung, erkennbar.



Quelle: eigene Darstellung

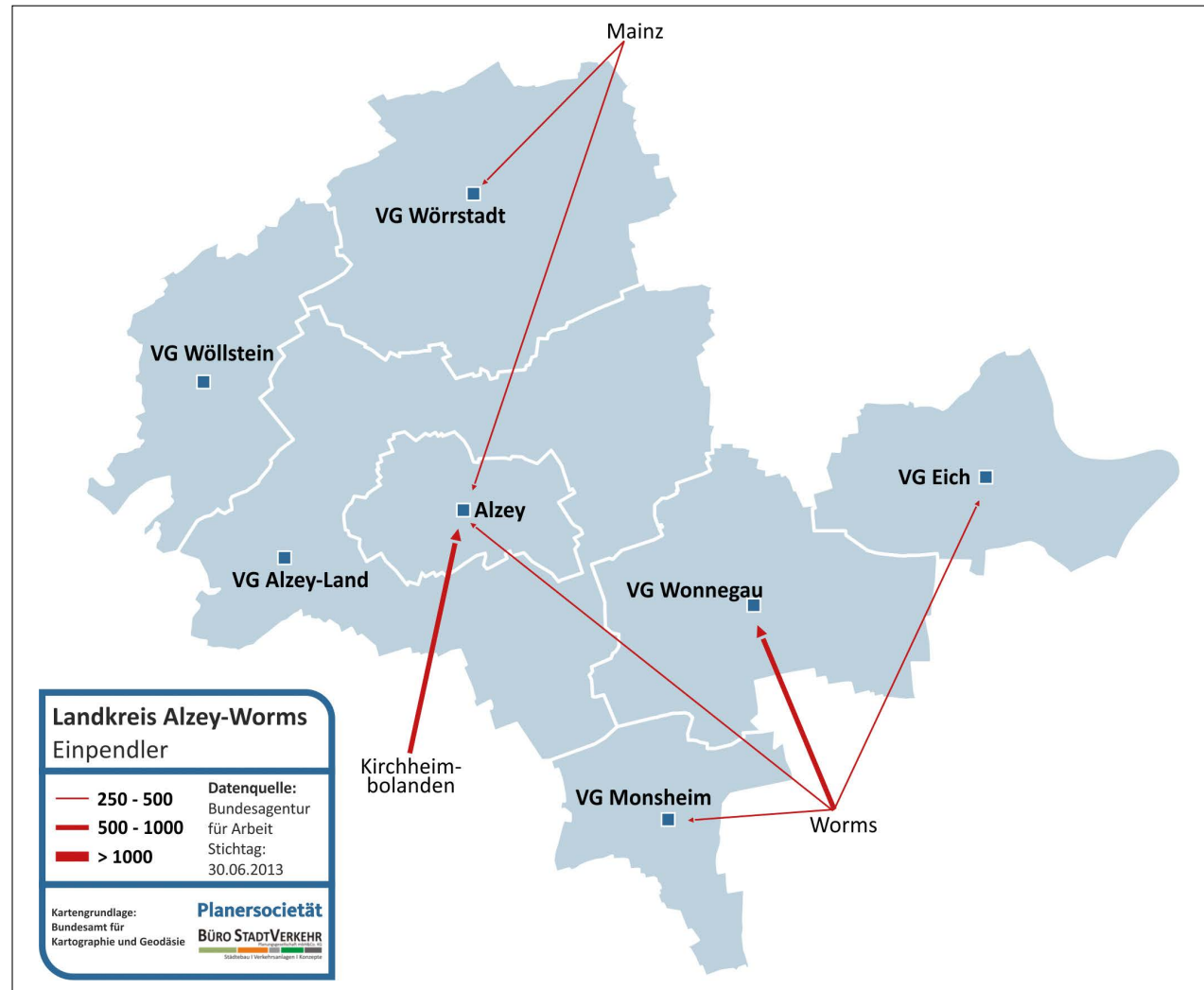
Abb. 10: Landkreis Alzey-Worms – Auspendler

## 5. Grundlagen der Angebotskonzeption



Bei der Betrachtung der Einpendler sind deutlich schwächere Verflechtungen als bei den Auspendlern erkennbar (vgl. Abb. 11). Die stärkeren Verflechtungen bestehen zwischen den Städten Kirchheimbolanden und Alzey sowie zwischen der Stadt Worms und der Verbandsgemeinde Wonnegau. Zusätzlich kommen noch in kleinerem Umfang Einpendler aus der Landeshauptstadt Mainz in die Stadt Alzey und die Verbandsgemeinde Wörrstadt hinzu.

Zusätzlich bestehen auch Pendlerverflechtungen zwischen den Verbandsgemeinden, welche aber am gesamten Pendleraufkommen des Landkreises Alzey-Worms ebenfalls einen kleineren Teil bilden. Stärkere Pendlerverflechtungen mit mehr als 1.000 Wegen bestehen aus der Verbandsgemeinde Alzey-Land in die Stadt Alzey. Hinzu kommen noch in geringerem Umfang weitere Verflechtungen zwischen der Stadt Alzey und den Verbandsgemeinden Wonnegau, Wörrstadt und Wöllstein. Signifikante Pendlerverflechtungen mit mindestens 250 Wegen, die somit eine Relevanz für den ÖPNV aufweisen, bestehen kreisintern zwischen den Verbandsgemeinden nicht.



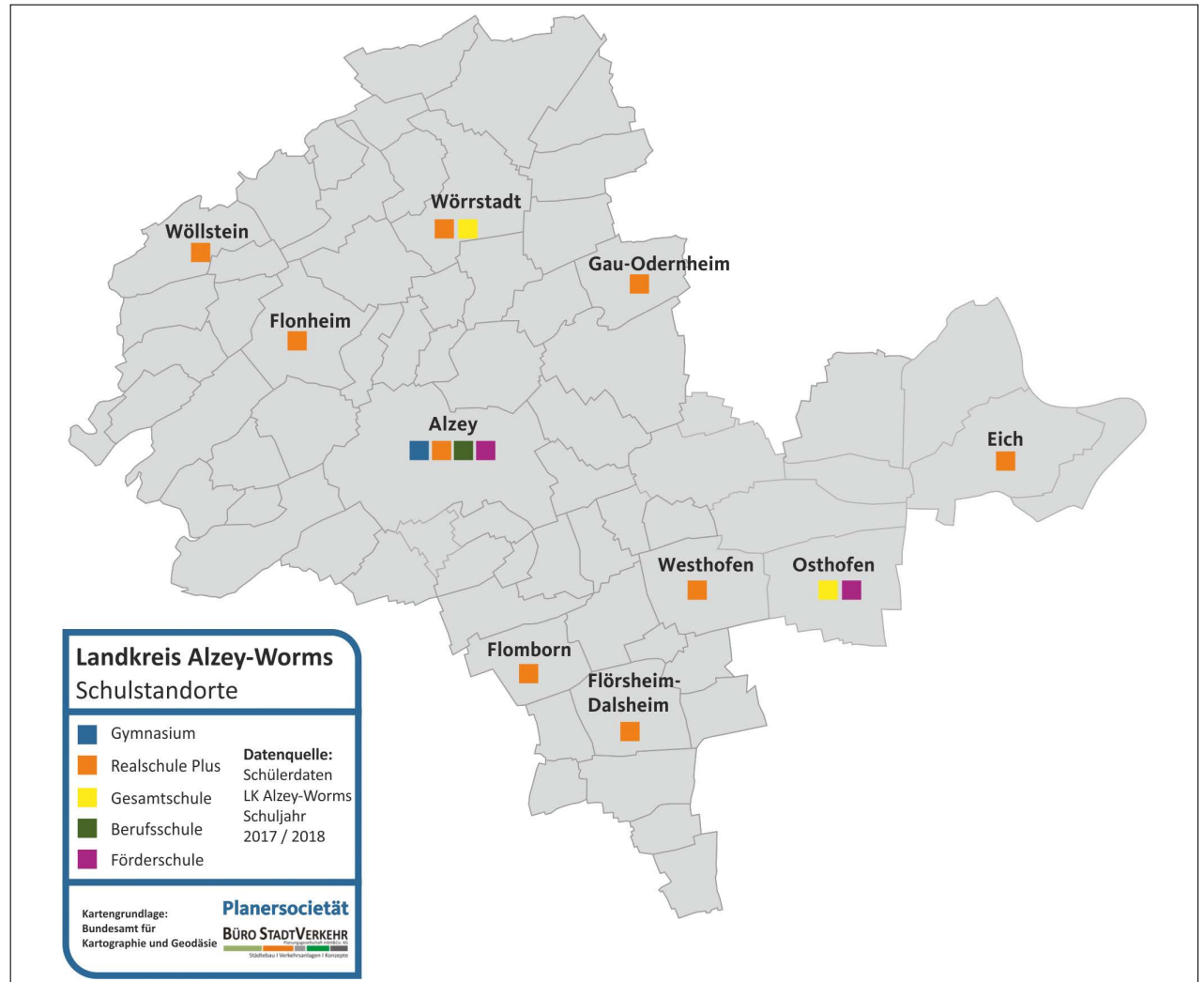
Quelle: eigene Darstellung

Abb. 11: Landkreis Alzey-Worms - Einpendler



## 5.5.2 Ausbildungspendler

Während in vielen kreisangehörigen Gemeinden Grundschulen existieren, konzentrieren sich weiterführende Schulen vor allem auf die Kreisstadt sowie die Unterzentren im Kreisgebiet (vgl. Abb. 12).



Quelle: eigene Darstellung

Abb. 12: Schulstandorte im Landkreis Alzey-Worms



## 5. Grundlagen der Angebotskonzeption



Die Stadt Alzey verfügt als Mittelzentrum über die einzigen drei Gymnasien im Kreisgebiet und stellt gemessen an der Schülerzahl kreisweit das bedeutendste Ziel im Schülerverkehr dar. Daher sind aus allen Verbandsgemeinden mit Ausnahme der VG Eich starke Schülerverkehrsströme in die Stadt Alzey festzustellen (vgl. Abb. 13). Gemessen an den angebotenen Schulformen und der Schülerzahlen weisen auch Osthofen und Wörrstadt eine Relevanz für den Schülerverkehr auf. Die Auswertung der Verkehrsbeziehungen (vgl. Abb. 13) zeigt jedoch, dass diese innerhalb des Kreisgebietes eher von lokaler Bedeutung innerhalb der Verbandsgemeinde sind.

Darüber hinaus pendeln auch zahlreiche Schüler über die Kreisgrenzen und fahren aus dem Landkreis Alzey-Worms in andere Kreise und Städte zur Schule bzw. kommen aus anderen Landkreisen in den Landkreis Alzey-Worms zur Schule. Bedeutende Pendlerbeziehungen im Schülerverkehr bestehen auf folgenden Relationen:

- ▶ VG Wörrstadt in den Landkreis Mainz-Bingen
- ▶ VG Eich in den Landkreis Mainz-Bingen
- ▶ VG Wonnegau in die Stadt Worms
- ▶ VG Monsheim in die Stadt Worms
- ▶ Landkreis Mainz-Bingen in die VG Wörrstadt

Wie in Kapitel 5.4 dargestellt, nimmt die Zahl der Schüler in Zukunft ab. Allerdings sind die verschiedenen Schulformen hiervon unterschiedlich stark betroffen: Grundschulabgänger wählen zunehmend Gymnasien als weiterführende Schulform, so dass diese vom Rückgang der Schülerzahlen nur gering betroffen sind. Dagegen verzeichnen die Realschulen plus in den Prognosen der Schulentwicklungsplanung bis 2022 rückläufige Schülerzahlen (vgl. Landkreis Alzey-Worms 2014).

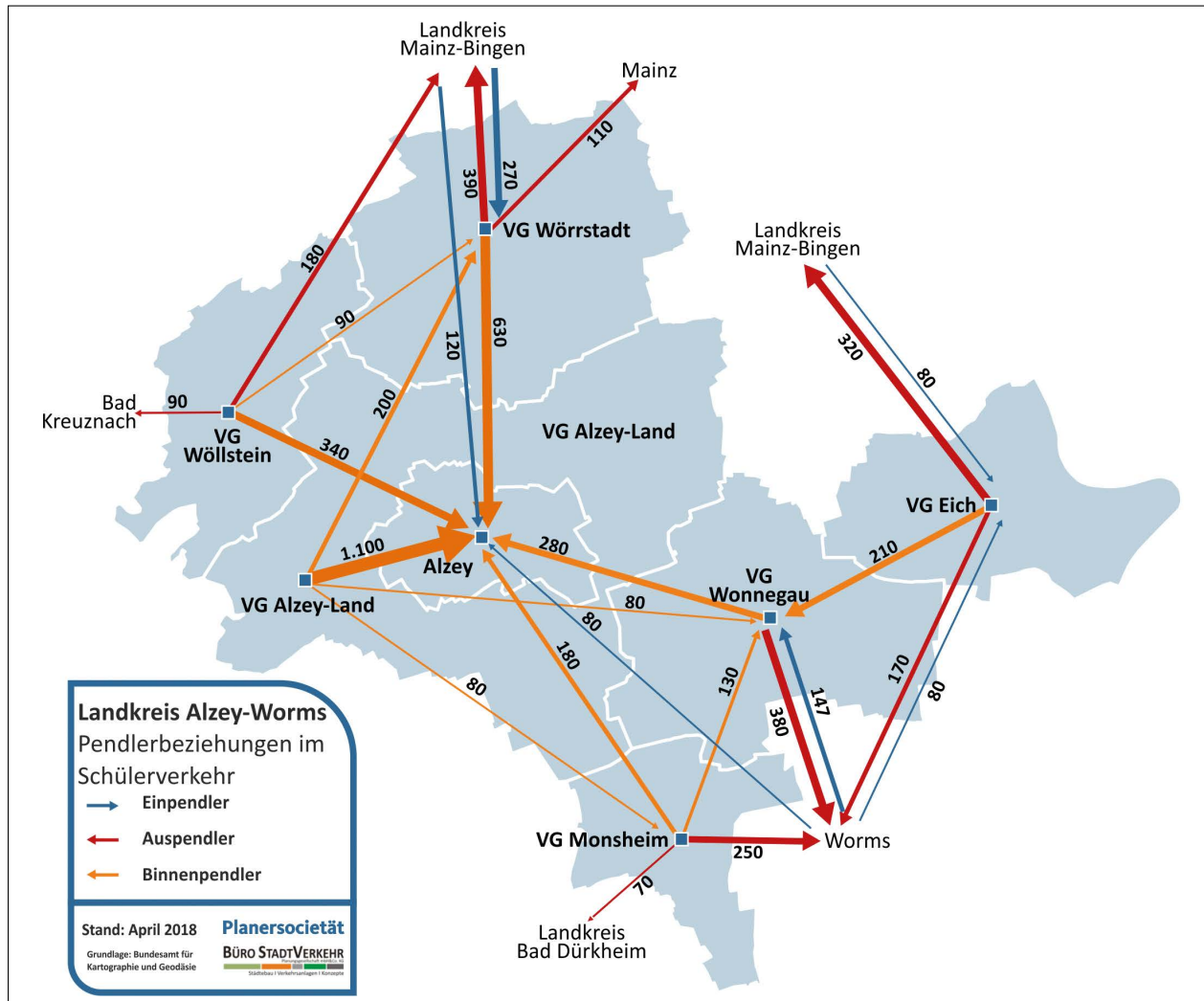
Aus diesem Grund sind in Zukunft Veränderungen in der Schullandschaft und in Verbindung damit die Aufgabe einiger Standorte zu erwarten, wenn die Anforderungen an die Mindestgrößen nicht mehr erreicht werden. Ausnahmen hiervon können aus siedlungsstrukturellen Gründen getroffen werden, wenn „im Falle einer Schließung eine alternative Schule in gleicher Schulform nicht innerhalb von 45 Minuten (einfache Fahrt) mit dem ÖPNV erreicht werden kann [...]“ (Schulentwicklungsplan 2014, S. 51).

Kommune	Anzahl Schüler <sup>1)</sup>	Anteil der Fahrschüler	Kommune	Anzahl Schüler <sup>1)</sup>	Anteil der Fahrschüler
Alzey	4.000	57 %	Gau-Odernheim	350	57 %
Eich	350	56 %	Osthofen	1.000	53 %
Flornborn	<sup>1)</sup>	88 %	Westhofen	500	61 %
Flonheim	200	56 %	Wöllstein	250	32 %
Flörsheim-Dalsheim	300 <sup>2)</sup>	79 %	Wörrstadt	1.700	68 %

<sup>1)</sup> Schüler der RS+ Flörsheim-Dalsheim/Flornborn werden statistisch am Standort Flörsheim-Dalsheim geführt  
<sup>2)</sup> einschl. Schüler der RS+ Flörsheim-Dalsheim/Flornborn am Standort Flornborn

Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage des Landkreises Alzey-Worms (Schuljahr 2017/2018)

Tab. 3: Schülerzahlen weiterführender Schulen und Anteil der Fahrschüler nach Kommunen



Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage des Landkreises Alzey-Worms (Schülerdaten 2017/2018)

Abb. 13: Bedeutende Verflechtungen im Schülerverkehr

## 5. Grundlagen der Angebotskonzeption

### 5.2.3 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

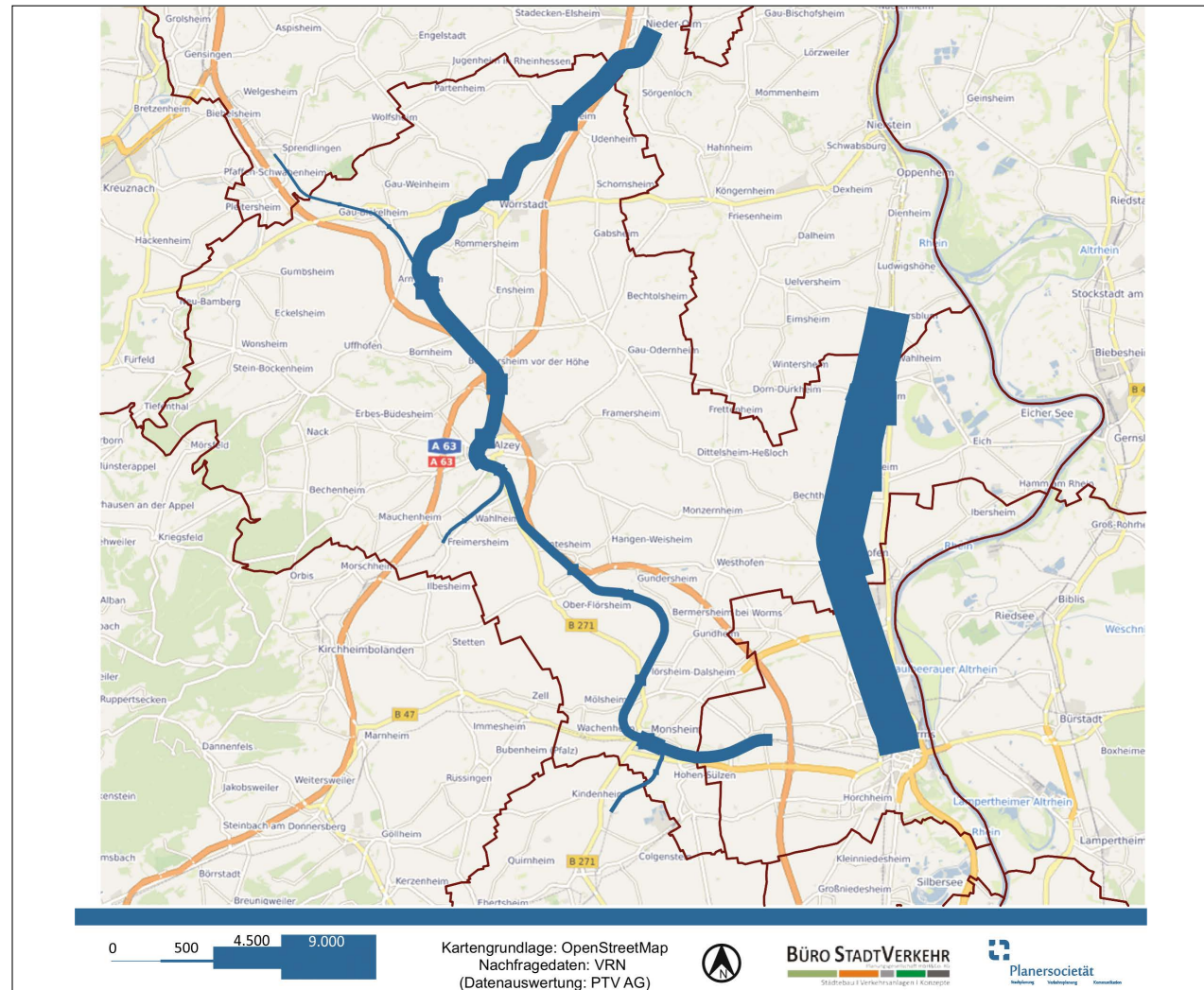
#### Schienerpersonennahverkehr

Im nachfolgenden Kapitel wird die Nachfrage auf Basis der Daten der Verkehrserhebung der VRN GmbH im ÖPNV dargestellt (vgl. Abb. 14).

Insgesamt werden pro Werktag im Landkreis Alzey-Worms ca. 30.000 Fahrten mit dem ÖPNV zurückgelegt. Davon führen rund 16.000 Fahrten über die Kreisgrenze, während knapp 14.000 Fahrten als Binnenverkehr innerhalb des Kreisgebietes erfolgen.

Die höchste Fahrgastnachfrage ist auf der SPNV-Achse Mainz – Worms – Osthofen – Mannheim zu verzeichnen. Hier verlaufen die Linien RB 44 und der RE 4, die an Werktagen tagsüber zwei bis drei Fahrten pro Stunde über diese Achse anbieten. Ebenfalls eine hohe Nachfrage ist auf der Achse Mainz – Wörrstadt – Armsheim – Alzey sowie auf dem Abschnitt zwischen Monsheim und Worms zu verzeichnen. Die Strecken zwischen Alzey und Kirchheimbolanden sowie zwischen Armsheim und Gensingen-Horrweiler sind im Vergleich zu den genannten Strecken schwächer nachgefragt. Dies spiegelt sich auch im geringeren Fahrtenangebot, das im Vergleich zu den Achsen Mannheim – Mainz und Alzey – Mainz eine geringere Fahrtenhäufigkeit und kürzere Bedienungszeiträume aufweist (s. Kap. 4).

Mannheim sowie weiter in Richtung Westen über Ludwigshafen in Kombination zwischen S-Bahn und Regionalbahnen festzustellen.



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMaps

Abb. 14: Werktägliche Verkehrsnachfrage im SPNV

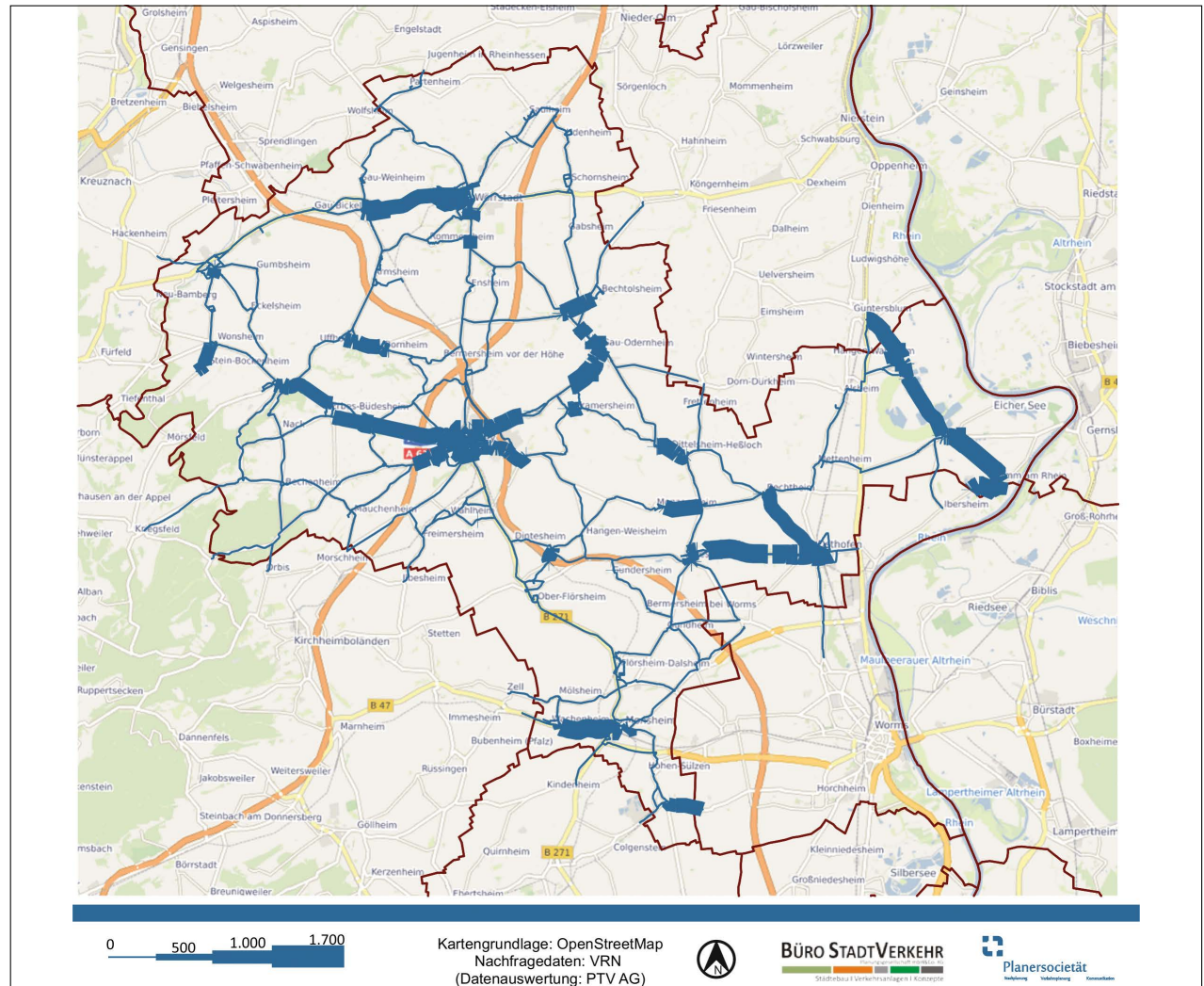


## Busverkehr

Im Busverkehr ergibt sich ein heterogenes Bild der Fahrgastnachfrage (vgl. Abb. 15). Die nachfragestärksten Strecken im Kreisgebiet sind:

- ▶ Worms – Rheindürkheim – Ibersheim – Eich – Guntersblum
- ▶ Wendelsheim – Alzey
- ▶ Wörrstadt – Gau-Bickelheim

Auf diesen Abschnitten nutzen jeweils mehr als 500 Fahrgäste pro Werktag den ÖPNV. Umgekehrt gibt es auch Streckenabschnitte im Landkreis Alzey-Worms, die mit weniger als 100 Fahrgästen pro Tag eher schwach nachgefragt sind. Dies sind zumeist Streckenabschnitte, auf denen bisher ausschließlich ein Fahrtenangebot im Ergänzungsnetz (mit Ausrichtung auf den Ausbildungsverkehr bzw. als Grundangebot zur Daseinsvorsorge) besteht.



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMaps

Abb. 15: *Werktägliche Verkehrsnachfrage im Busverkehr*

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen

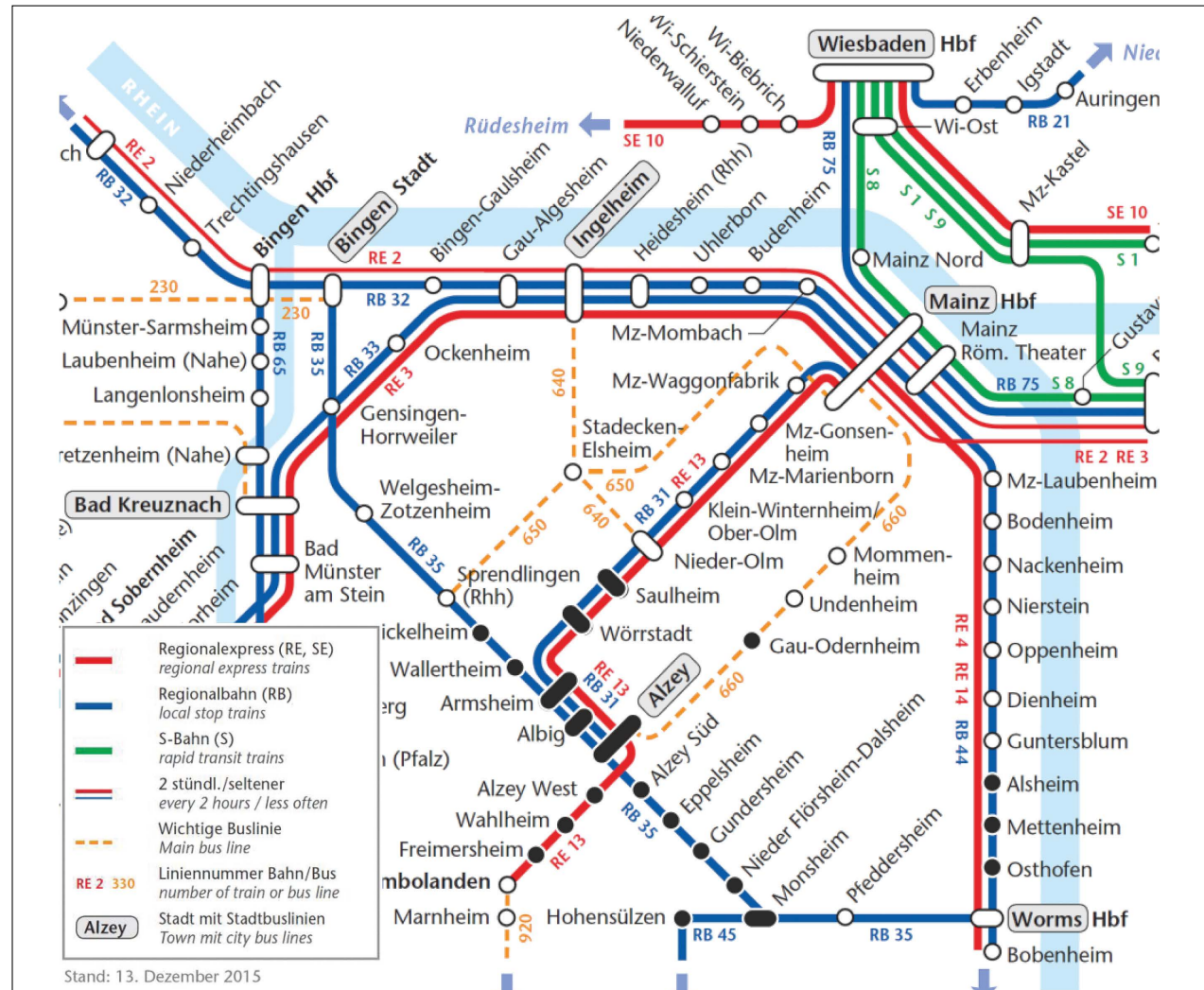
### 6. Angebotskonzept und Maßnahmen

#### 6.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der ÖPNV soll gemäß § 3 (1) des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes (NVG) bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet hierbei entsprechend der unter Kapitel 5.2 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan trifft keine unmittelbar gültigen Aussagen zur Gestaltung des SPNV-Angebotes, gleichwohl hat er gemäß § 8 (2) die vom zuständigen SPNV-Aufgabenträger beschlossene Gestaltung der SPNV-Angebote zu beachten. Die Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre liegt in Rheinland-Pfalz bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, die zu zwei kommunalen Zweckverbänden zusammengeschlossen sind. Für das Gebiet des Landkreises Alzey-Worms ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) zuständig. Da sich das Busangebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachrichtlich dargestellt. Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Mittel- und Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher (vgl. Abb. 16).

##### 6.1.1 Bestandsaufnahme

Der Landkreis Alzey-Worms wird durch mehrere Bahnstrecken mit einem regelmäßigen Angebot erschlossen (vgl. Tab. 4). Zwischen den Städten Alzey und Mainz überlagern sich die Linien RE13 und RB31 zu einem angenäherten 30 Minuten-Takt und bieten eine schnelle und leistungsfähige Verbindung ins Oberzentrum Mainz. Der einzige Halt entlang der Strecke, der im Landkreis Alzey-Worms nicht durch die Linie RE 13 bedient wird, ist der Haltepunkt Albig. Die Linie RE13 sowie einzelne Fahrten während der Hauptverkehrszeit auf der Linie RB31 verkehren ab Alzey weiter nach Kirchheimbolanden.



Quelle: Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (2015), bearbeitet

Abb. 16: Halte im Schienenverkehr im Landkreis Alzey-Worms (schwarz)

Die zweite Bahnstrecke im Landkreis führt von Worms nach Bingen und weist mit den Stationen in Monsheim, Flörsheim-Dalsheim, Gundersheim, Eppelsheim, Alzey Süd, Alzey, Albig, Armsheim, Wallertheim und Gau-Bickelheim eine weitreichende Erschließung des Landkreises Alzey-Worms auf. Die Strecke wird durch die Linie RB35 befahren, welche montags bis freitags im 60-Minuten-Takt verkehrt und an allen Stationen entlang der Strecke hält.

Zwei weitere Bahnlinien tangieren den Landkreis Alzey-Worms im Süden (RB45) und Osten (RB44). Die Linie RB44 verkehrt zwischen Mannheim und Mainz und hält im Landkreis in Osthofen, Mettenheim und Alsheim. Das Angebot erfolgt überwiegend halbstündlich. Die Linie RB45 beginnt in Monsheim und fährt über Hohen-Sülzen nach Bad Dürkheim und Neustadt (Weinstraße). Der Streckenabschnitt im Landkreis Alzey-Worms wird überwiegend im 60-Minuten-Takt bedient.

Die Linien RE 4 (Mainz – Worms – Ludwigshafen – Karlsruhe) und RE 14 (Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim) erschließen den Landkreis Alzey-Worms nur eingeschränkt: Zum einen hält ein Zugpaar während der Hauptverkehrszeit montags bis freitags in Osthofen. Zum anderen werden die übrigen Fahrten durch einen Umstieg im Bahnhof Worms Hbf aus dem Landkreis Alzey-Worms erreicht.

Des Weiteren besteht auf der Zellertalbahn ein Angebot im Freizeitverkehr. Dieses erfolgt grundsätzlich zwischen Mai und Oktober an Sonn- und Feiertagen zwischen Monsheim und Kaiserslautern.

Im Rückblick auf die letzten Jahre konnten im SPNV durch die Umsetzung des *Rheinland-Pfalz-Takts 2015* wesentliche Verbesserungen erzielt werden. Neben vielen neuen barrierefreien Zügen, die das alte Zugmaterial abgelöst haben, wurde darüber hinaus ein landesweites Regional-Express Netz geschaffen, welches alle Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz miteinander verbindet sowie z.T. eine Verbindung zu den Oberzentren der benachbarten Bundesländer schnell

und umsteigefrei herstellt. Hiervon profitiert der Landkreis Alzey-Worms vor allem durch die Linien RE 13 und RE 4/14.

Aufbauend auf dem *Rheinland-Pfalz-Takt 2015* wird durch das Land und die Zweckverbände derzeit ein Nachfolgekonzept *Rheinland-Pfalz-Takt 2025/2030* entwickelt. Im Rahmen dieses Zukunftsprojektes soll geprüft werden, wie das SPNV-Angebot weiter verbessert werden kann.

Linie	Streckenabschnitt	Zeitraum	Takt	Betreiber
RE 13 / RB 31	Mainz – Armsheim – Alzey	Mo-Fr: 04:00 – 00:00 <sup>1</sup> Sa: 04:00 – 01:00 So: 04:00 – 00:00 <sup>2</sup>	etwa Takt 30	vlexx
RE13 / RB 31	Alzey – Freimersheim – Kirchheimbolanden	Mo-Fr: 05:30 – 23:00 <sup>3</sup> Sa: 06:30 – 01:00 So: 08:00 – 23:00	Takt 60 + Zusatzfahrten	vlexx
RB 35	Bingen – Alzey – Worms	Mo-Fr: 05:00 – 00:45 Sa: 06:30 – 00:45 So: 07:30 – 00:45 <sup>4</sup>	Takt 60 + Zusatzfahrten (Mo-Fr)	DB Regio/ vlexx
RE 4	Mainz – (Osthofen) – Worms – Ludwigshafen – Speyer – Karlsruhe	Mo-Fr: 06:00 – 07:00 16:45 – 17:00	Einzelfahrten im LK Alzey-Worms	DB Regio
RB 44 <sup>5</sup>	Mainz – Worms – Osthofen – Mannheim	Mo-Fr: 04:15 – 00:45 Sa: 04:15 – 01:45 So: 06:30 – 00:45	Mo.-Fr. Takt 60 Sa./So. Takt 60	DB Regio
RB 45	Monsheim – Grünstadt – Bad-Dürkheim – Neustadt (Weinstraße)	Mo-Fr: 04:50 – 21:10 Sa: 07:05 – 21:10 So: 07:56 – 21:10	Takt 30 und Takt 60	DB Regio

Quelle: eigene Recherche

Tab. 4: SPNV-Bedienungsangebot im Landkreis Alzey-Worms

<sup>1</sup> An Fr in Fahrtrichtung Alzey bis 1:00 Uhr

<sup>2</sup> Alzey Richtung Mainz ab 4:00 Uhr

<sup>3</sup> An Fr zusätzliche Fahrt um 1:00 Uhr von Alzey nach Kirchheimbolanden

<sup>4</sup> Letzte Fahrt von Worms Richtung Bingen um 17:48 Uhr

<sup>5</sup> Ab 2021 als Linie S6 Bestandteil der S-Bahn Rhein-Neckar mit 30-Min.-Takt auch am Wochenende



### 6.1.2 Sachstand: Vergabeverfahren SPNV

Die Vergabe von SPNV-Verkehrsleistungen erfolgt durch den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd. Die Linien, die den Landkreis Alzey-Worms betreffen, sind nach Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Südwest und des RE-Netzes Südwest bis ins Jahr 2037 bzw. 2039 und somit weit über den Planungshorizont dieses Nahverkehrsplanes hinaus vergeben.

### 6.1.3 Dieselnetz Südwest – Los 1

Die Linie RB 35 ist Bestandteil des Dieselnetzes Südwest (Los 1). Hier werden seit Dezember 2015 von DB Regio bis ins Jahr 2038 moderne Dieseltriebwagen des Typs Alstom LINT eingesetzt.

Alle Linien des Netzes stellen an allen Wochentagen als Mindeststandard ein verlässliches Angebot im Stundentakt sicher, welches auf dem Abschnitt zwischen Neustadt a. d. Weinstraße und Grünstadt zum Halbstundentakt verdichtet ist. Spätestens ab Dezember 2019 soll mit der Fertigstellung des Kreuzungsbahnhofes in Kirchheim auch in der Relation Frankenthal – Grünstadt ein 30-Minutentakt eingerichtet werden. Gleichzeitig ist dann vorgesehen, die Linie Monsheim – Grünstadt bis nach Frankenthal durchzubinden, so dass der bisher notwendige Umstieg in Grünstadt entfallen würde.

### 6.1.4 Dieselnetz Südwest – Los 2

Das Los 2 des Dieselnetzes Südwest mit den Linien RE 13, RB 31 und RB 44 (einzelne Fahrten auf dem Streckenabschnitt Mainz – Worms) und RB 35 (nur einzelne Zugfahrten) im Landkreis Alzey-Worms sowie weiteren Verbindungen in Rheinland-Pfalz wurde zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014 durch die vlexx GmbH übernommen. Mit der

Aufnahme des Betriebs des Dieselnetzes Südwest gibt es erstmals stündliche Direktverbindungen zwischen Mainz und Kirchheimbolanden, wodurch im Landkreis Alzey-Worms vor allem Fahrgäste aus Wahlheim und Freimersheim profitieren. Morgens werden einzelne direkte Fahrten nach Frankfurt und nachmittags aus Frankfurt ohne Umstieg in Mainz angeboten. Der Verkehrsvertrag mit vlexx besteht bis ins Jahr 2037.

### 6.1.5 RE-Netz Südwest

Die Linien RE 4 und RE 14 sind Bestandteil des RE-Netzes Südwest, das seit dem 14.12.2014 für 15 Jahre und somit bis in Jahr 2029 durch die DB Regio Südwest betrieben wird. Mit Ausnahme von zwei Fahrtenpaaren bedient diese Linie jedoch keine Halte im Landkreis Alzey-Worms (s. oben). Allerdings profitieren Fahrgäste aus dem Landkreis Alzey-Worms trotzdem von den Linien RE 4 und RE 14, da in Worms jeweils (nahezu) stündlich eine Umsteigemöglichkeit von/zur Linie RB 44 besteht.

### 6.1.6 S-Bahn Rhein-Neckar (Netz 6b)

Die Linie RB 44 wird ab Dezember 2021 als Linie S6 in das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar integriert. Zum Einsatz kommen hier zukünftig Neufahrzeuge, die im Gegensatz zu den bisher eingesetzten Fahrzeugen über großzügiger dimensionierte Stellflächen für Rollstühle und Kinderwagen sowie weitere Komfortmerkmale wie kostenfreies W-LAN und Steckdosen am Sitzplatz verfügen.

Das Leistungsangebot wird mindestens im Status Quo fortgeführt. Darüber hinaus sind weitere Leistungsausweitungen am Wochenende, insbesondere auf dem Abschnitt Worms – Mainz, gegenwärtig in der Diskussion. Während der Hauptverkehrszeit wird darüber hinaus geprüft, mindestens ein Zugpaar über Mainz hinaus bis in die hessische Landeshaupt-

stadt Wiesbaden zu verlängern. Bereits ab Juni 2018 wird das Bestandsangebot in die neue Liniennummer S6 überführt.

## 6.2 Künftiges Verkehrsangebot im SPNV

Die Strecken im SPNV sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt in langfristigen Verkehrsverträgen gebunden. Insbesondere mit der Betriebsaufnahme der aktuellen Verkehrsverträge hat sich sowohl das Fahrtenangebot als auch die Qualität durch den Einsatz moderner Fahrzeuge deutlich verbessert. Daher ist zu empfehlen, dass sich der Landkreis Alzey-Worms im SPNV im Grundsatz für den Erhalt des Status Quo einsetzt. Mögliche Weiterentwicklungen, die durch den Landkreis Alzey-Worms anzustreben sind, sind im Folgenden aufgeführt.

### RE 13 / RB 31 Kirchheimbolanden – Alzey – Wörrstadt – Mainz (– Frankfurt a. Main)

Durch die Überlagerung der Linien RE 13 und RB 31 sowie verschiedener Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit besteht auf der Strecke Alzey – Mainz bereits gegenwärtig ein umfassendes und bewährtes Verkehrsangebot. Jedoch ist das Halteschema der Linie RE 13 insbesondere in den Berufsverkehrszeiten teilweise unterschiedlich. Im Sinne einer verbesserten Transparenz sollte hier ein gleiches Halteschema für alle Fahrten, auch während der Hauptverkehrszeiten, umgesetzt werden. Darüber hinaus sollte die Durchbindung weiterer Fahrten der RB 31 nach Frankfurt (Main) Hauptbahnhof auch während der Nebenverkehrszeit geprüft werden.

### RB 35 Bingen – Alzey – Worms

Für die RB 35 wird eine Ausweitung des Fahrtenangebotes durch Einführung eines Spätverkehrs im Abschnitt Bingen bis Alzey zwischen 20 Uhr und 22 Uhr montags bis freitags



sowie Schließung der Taktücke zwischen 20 Uhr und 24 Uhr an Samstagen angeregt.

### S6 / RB 44 Mainz – Worms – Osthofen – Mannheim

Bei der S6 (bisher RB 44) handelt es sich um ein bewährtes Fahrtenangebot, das montags bis freitags auf der Gesamtstrecke im angenäherten 30-Minuten-Takt stattfindet. Auch am Wochenende besteht ein 30-Minuten-Takt zwischen Worms und Mannheim sowie ein 60-Minuten-Takt zwischen Mainz und Worms. Ab Dezember 2018 wird ein täglicher 30-Minuten-Takt auf der Gesamtstrecke angeboten. Damit besteht bereits ein umfassendes Fahrtenangebot, das auch zukünftig im Status Quo beibehalten werden sollte. Das Fahrtenangebot der DB Regio auf der S6 wird durch einzelne Fahrten der RB 44 von vlexx ergänzt.

Zukünftig ist ergänzend zu empfehlen, einzelne Zugfahrten während der Hauptverkehrszeiten von/bis Frankfurt am Main zu verlängern, um zumindest zu diesen Zeiten eine umsteigefreie Verbindung aus dem Landkreis Alzey-Worms in die Rhein-Main-Metropole anzubieten und damit die Wohnstandortqualität im Landkreis Alzey-Worms weiter zu steigern.

Ebenso sind die Bedienungszeitfenster zu überprüfen. Eine Erreichbarkeit der Metropolregion Rhein-Neckar in den Oberzentren Mannheim und Ludwigshafen an Werktagen in den Morgenstunden bis 6 Uhr sollte ermöglicht werden.

### RB 45 Monsheim – Grünstadt – Bad-Dürkheim – Neustadt (Weinstraße)

Das Fahrtenangebot der RB 45 besteht gegenwärtig ausschließlich auf einzelnen Teilabschnitten. Durchgehende Fahrten auf dem gesamten Linienweg bestehen nicht. Perspektivisch sollte die Einführung direkter Fahrten zwischen

Monsheim und Neustadt (Weinstraße) geprüft werden. Für die bisher zwischen Grünstadt und Frankenthal geführten Fahrten sollte überprüft werden, ob diese als Flügelzugkonzept in das Verkehrsangebot integriert werden können, so dass umsteigefreie Verbindungen auf der Gesamtstrecke angeboten werden könnten.

### Zellertalbahn: Monsheim – Kaiserslautern

Der Landkreis Alzey-Worms setzt sich für den Ausbau der Streckeninfrastruktur und die Einführung eines regelmäßigen Angebotes im SPNV auf der Zellertalbahn ein. Dabei sollten Direktverbindungen in die Kreisstadt Alzey angestrebt werden oder im Bahnhof Monsheim Anschlüsse in Richtung Alzey hergestellt werden.

### 6.3 Künftiges Verkehrsangebot im Busverkehr

Die Angebotskonzeption für den Busverkehr ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. Hier legt der Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienug im Sinne des § 8 PBefG fest. In diesem Kapitel wird die Angebotskonzeption beschrieben. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf die Belange des Jedermannverkehrs ausgerichtet. Der Ausbildungsverkehr ist stetig auf sich verändernde Belange anzupassen. Zu berücksichtigen sind hier u. a. Veränderungen in der Schullandschaft, bei Schulanfangs- und -endzeiten sowie Veränderungen in den Pendelbeziehungen zwischen Wohnstandorten der Schüler und besuchten Schulen. Die daraus resultierenden Anforderungen können daher nicht im Sinne eines detailliert festgelegten Bedienungsangebotes im Nahverkehrsplan festgelegt werden. Diese müssen in einem direkten Dialog zwischen den betroffenen Schulen, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen umgesetzt werden.

### ÖPNV-Konzept ZRNN / MWVLW / ZSPNV RLP Süd

Parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Alzey-Worms erarbeitet der Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (ZRNN) gemeinsam mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV RLP Süd) ein Linienkonzept für die Landkreise Birkenfeld, Bad Kreuznach, Mainz-Bingen und Alzey-Worms sowie für die regionalen Verbindungen in die Stadt Mainz. In Anbetracht der Vergabe der Verkehrsleistungen im Linienbündel Alzey-Worms Nord zum August 2019, ist das Liniennetz für den Landkreis Alzey-Worms aufgestellt, abgestimmt und durch den Kreistag beschlossen worden.

Das durch das Planungsbüro IGDB erarbeitete Linienkonzept unterscheidet zwischen einem Haupt- und einem Ergänzungsnetz. Für das Hauptnetz werden folgende Qualitätsanforderungen definiert, um eine hohe Attraktivität des ÖPNV zu gewährleisten:

- ▶ eine attraktive Verknüpfung zwischen regionalen Buslinien sowie zwischen regionalen Buslinien und dem Schienenpersonennahverkehr;
- ▶ ein verlässliches Bedienungsangebot an allen Wochentagen;
- ▶ direkte Linienführungen für kurze Reisezeiten.

Im Grundsatz entspricht das Hauptnetz damit den Anforderungen, die in den VRN-Netzhierarchien an das Grundnetz 1. und 2. Ordnung gestellt werden (s. Kap. 5.2). Im Ergänzungsnetz wird das Hauptnetz durch bedarfsgerechte Angebote zur Erschließung potenzialschwächerer Streckenabschnitte und



## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



Siedlungsbereiche ergänzt. Hierbei können auch alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Damit können die vorgesehenen Angebote des Ergänzungsnetzes im Schema der VRN-Netzhierarchien entweder dem Grundnetz Region oder dem Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge zugeordnet werden.

Das beschriebene Linienkonzept stellt auf Grund der Aktualität und der Zielsetzung, ein abgestimmtes und integriertes ÖPNV-Angebot zu schaffen, eine wesentliche Planungsgrundlage für den Busverkehr im Landkreis Alzey-Worms dar (vgl. Tab. 5).

Linie	Strecke	Netzkategorie
421	Stadtbus Alzey	Stadtbus
424	Alzey-Weinheim – Alzey – Eppelsheim – Flörsheim-Dalsheim	Grundnetz 2. Ordnung
425	Wöllstein – Alzey	Grundnetz Region
426	Alzey – Mörsfeld / Kirchheimbolanden	Grundnetz Region
429	Alzey – Hochborn – Westhofen	Grundnetz 2. Ordnung
430	Alzey – Westhofen – Worms	Alzey – Westhofen: Grundnetz 2. Ordnung
		Westhofen – Worms: Grundnetz 1. Ordnung
431	Osthofen – Rheindürkheim – Worms	Grundnetz 2. Ordnung
432	Guntersblum – Eich – Worms	Grundnetz 1. Ordnung
434	Osthofen – Gundersheim – Mörsstadt – Worms	Grundnetz 2. Ordnung
435	Gau-Odernheim – Dittelsheim-Heßloch – Worms	Grundnetz 2. Ordnung
440	Alzey – Erbes-Büdesheim – Wendelsheim – Wonsheim – Wöllstein – Bad Kreuznach	Grundnetz 2. Ordnung
441	Saulheim – Gabsheim – Wörrstadt / Gau-Odernheim	Grundnetz Region
442	Wörrstadt – Spiesheim – Biebelnheim – Gau-Odernheim	Grundnetz Region
443	Wörrstadt – Spiesheim – Ensheim – Alzey	Grundnetz Region
444	Wöllstein – Wörrstadt	Grundnetz Region
445	Schimsheim – Armsheim – Flonheim – Wendelsheim	Grundnetz 2. Ordnung
446	Wendelsheim – Flonheim – Lonsheim – Heimersheim – Alzey	Grundnetz 2. Ordnung
451	Worms – Grünstadt	Grundnetz 2. Ordnung
678	Wörrstadt – Vendersheim – Partenheim	Grundnetz Region

Quelle: eigene Darstellung nach IGDB Verkehrsplanung + Beratung (2017)

Tab. 5: Zukünftige Buslinien im Landkreis Alzey-Worms (ohne Linien ausschließlich im Ausbildungsverkehr)

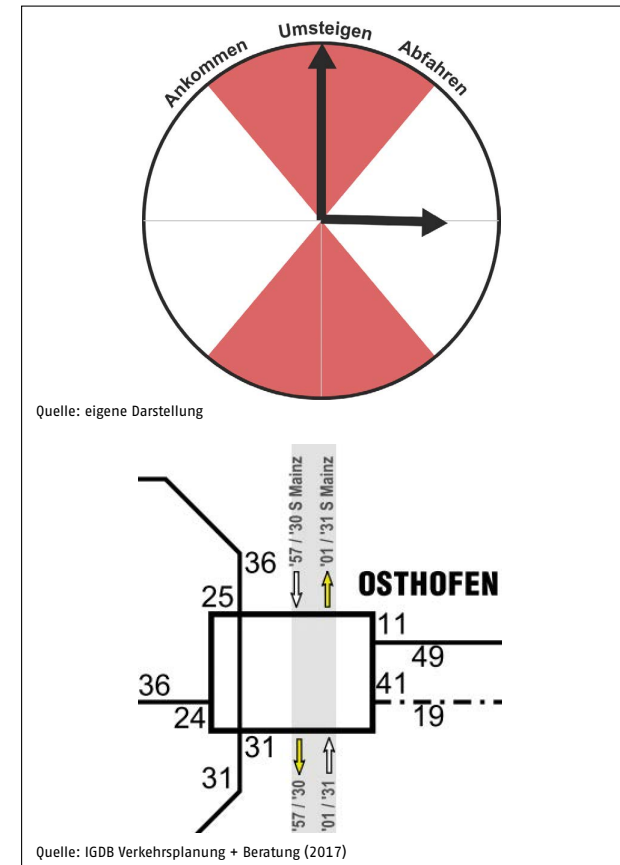


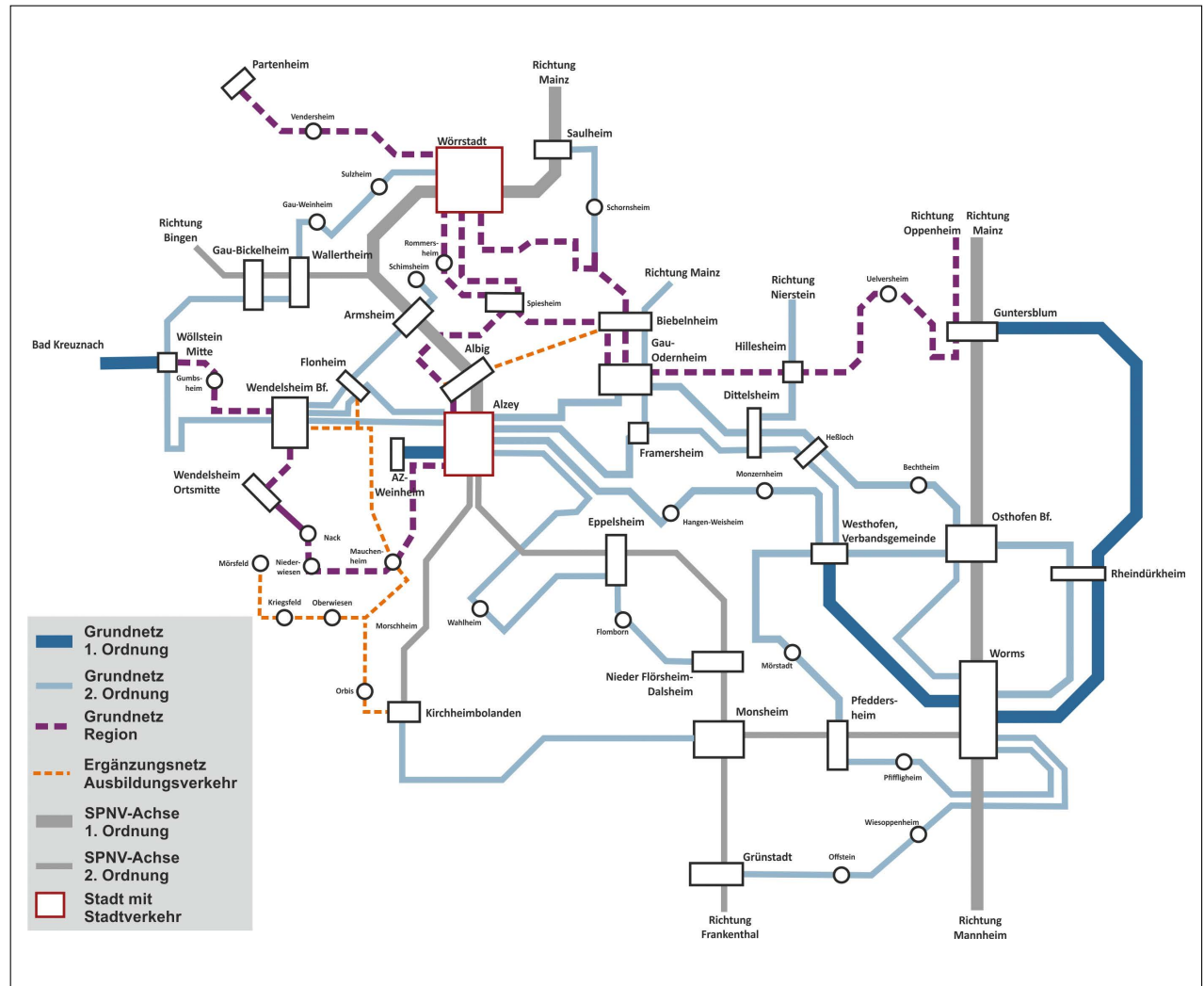
Abb. 17: Funktionsweise IIF-Vollknoten

Alle Linien im Jedermannverkehr werden in einen Integralen Taktfahrplan (ITF) integriert. Der Grundgedanke des Integralen Taktfahrplans ist die Verknüpfung aller Linien an so genannten Taktknoten. Dort treffen rund um die volle bzw. rund um die halbe Stunde alle Linien zusammen, so dass für die Fahrgäste direkte Anschlüsse in alle Richtungen bestehen.



Entsprechend des Liniennetzkonzeptes werden die Stationen Alzey Bahnhof, Osthofen Bahnhof und Gau-Odernheim Marktplatz als Vollknoten Umstiege in alle Richtungen ermöglichen. Darüber hinaus besteht eine Vielzahl von Teilknoten an denen jeweils in eine Fahrtrichtung Umsteigebeziehungen bestehen.

Künftig wird Alzey nicht mehr von allen Linien direkt angefahren. Die Bedienung wird dafür durch eine integrierte Netz- und Fahrplangestaltung über direkte Umsteigebeziehungen sichergestellt. Diese vermeintliche Verschlechterung gegenüber dem Status Quo wird jedoch an vielen Stellen durch ein deutlich ausgeweitetes Fahrtenangebot mehr als ausgeglichen. Die folgende Abb. 18 zeigt das vorgesehene Liniennetz sowie die Zuordnung zu den Netzhierarchien.



Quelle: eigene Darstellung

Abb. 18: Liniennetzhierarchien im Landkreis Alzey-Worms

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



### 6.3.1 Neues Linienkonzept für den regionalen Busverkehr

#### Linie 226: Bad Kreuznach – Wöllstein – Stein-Bockenheim

Die Linie 226 wird durch die neue direkte Buslinie 440 zwischen Bad Kreuznach und Alzey mit einem deutlich verbesserten Bedienungsangebot ersetzt und entfällt daher vollständig.

#### Linie 423: Mauchenheim – Erbes-Büdesheim – Flonheim

Mit der neuen Linie 423 werden relevante Verkehrsbeziehungen im Schülerverkehr zwischen Mauchenheim, Bechenheim, Erbes-Büdesheim, Wendelsheim und Flonheim angeboten. Die Linie gehört daher zum Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr.

#### Linie 424: Flörsheim-Dalsheim – Eppelsheim – Esselborn – Alzey-Dautenheim – Rheinhessen-Center – Bahnhof – Weinheim

Die Linie 424 wird in ihrer Verkehrsfunktion aufgewertet. Während die Linie im Status Quo zum Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge gehört, soll sie künftig montags bis freitags stündlich, an Samstagen zweistündlich verkehren. Somit erfüllt die Linie zukünftig die Anforderungen an das Grundnetz 2. Ordnung.

Darüber hinaus übernimmt die Linie durch die vorgesehene Verlängerung von Alzey Bahnhof bis nach Alzey-Weinheim gemeinsam mit der Linie 423 auch zukünftig innerörtliche Verkehrsfunktionen in der Stadt Alzey. Sie ersetzt damit gemeinsam mit der neuen Linie 423 die entfallende Stadtbuslinie 422. Die Linien 423 und 424 ergänzen sich auf diesem Abschnitt montags bis freitags tagsüber zu einem Halbstun-

dentakt und samstags zu einem 30/90-Minuten-Takt, so dass dieser Abschnitt in der Überlagerung dem Grundnetz 1. Ordnung zuzuordnen ist.

#### Linie 425: Alzey, Bahnhof – Mauchenheim – Bechenheim – Nieder-Wiesen – Nack – Wendelsheim – Gumbsheim – Wöllstein

Die Linienführungen im südwestlichen Kreisgebiet werden im Rahmen des neuen Linienkonzeptes zugunsten einer höheren Übersichtlichkeit und eines verbesserten Fahrtenangebotes neugestaltet. In der Stadt Alzey übernimmt die Linie 425 die Erschließung des Bereichs „Am Herdry“ von der entfallenden Stadtbus-Linie 422. Die Bedienung von Alzey-Weinheim entfällt und wird durch das regelmäßige Angebot der Linien 423 und 424 ersetzt.

Die Linie 425 verkehrt montags bis sonntags zweistündlich. Die Linie ist somit dem Grundnetz Region zuzuordnen.

#### Linie 426: Alzey, Bahnhof – Mauchenheim – Kettenheim – Mörsfeld / Kirchheimbolanden

Die Linie 426 wird in ihrer Linienführung geringfügig angepasst und dient weiterhin vorrangig der Schülerbeförderung. Somit verkehren alle Fahrten der Linie 426 ausschließlich an Schultagen, so dass die Linie dem Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr zuzuordnen ist.

Der bisherige Streckenabschnitt zwischen Kirchheimbolanden und Marnheim (außerhalb des Landkreises) entfällt.

#### Linie 427: Alzey, Bahnhof – Gau-Heppenheim – Flornborn – Westhofen / Gau-Odernheim

Die bisherige Erschließung der Linie 427 auf der Achse Alzey – Gau-Heppenheim – Westhofen wird weitgehend von der

neuen Linie 423 mit einem deutlich verbesserten Bedienungsangebot übernommen. Darüber hinaus bietet die neue Linie umsteigefreie Verbindungen bis Worms. Aus diesem Grund wird die Linie 427 auf das erforderliche Angebot im Schülerverkehr auf dem Streckenabschnitt Ober-Flörsheim – Osthofen – Dittelsheim-Heßloch – Gau-Odernheim reduziert und gehört damit zum Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr.

#### Linie 428: Alzey/Mauchenheim – Freimersheim – Esselborn – Flornborn

Die Linie 428 verkehrt ausschließlich im Schülerverkehr mit Ausrichtung auf die beiden Standorte der Realschule Plus Flörsheim-Dalsheim in Flörsheim-Dalsheim und Flornborn und wird somit dem Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr zugeordnet. Aufgrund der verbesserten Angebote im regulären Taktverkehr kann der Linienweg auf den Streckenabschnitt zwischen Freimersheim über Kettenheim und Eppelsheim nach Flornborn reduziert werden.

#### Linie 429: Alzey-Weinheim – Alzey – Dautenheim – Hochborn – Monzernheim – Westhofen – Worms

Mit der Linie 429 wird eine neue Linie von Worms über Westhofen nach Alzey eingeführt. Durch den Linienweg stellt die Linie keinen Parallelverkehr zur bestehenden Regionalbahn dar. Im Abschnitt zwischen der Kernstadt Alzey und Alzey-Weinheim übernimmt diese die Erschließung von der Linie 422 (Stadtkverkehr Alzey), welche künftig entfällt. Zwischen Alzey und Westhofen wird durch die neue Linie 429 die Erschließung der auch außerhalb der Schultage stattfindenden Fahrten der bisherigen Linie 427 übernommen, die dadurch auf diesem Abschnitt vollständig ersetzt wird.

Die Linie wird dem Grundnetz 2. Ordnung zugeordnet. Zwischen Alzey-Dautenheim und Weinheim werden die



Linien 429 und 424 vertaktet und ergänzen sich zu einem Halbstundentakt montags bis freitags sowie zu einem 30/90-Minten-Takt an Samstagen.

### **Linie 430: Alzey – AZ-Dautenheim – Dittelsheim-Heßloch – Framersheim – Westhofen – Worms**

Die neue Linie 430 verbindet Alzey mit dem benachbarten Mittelzentrum Worms und erschließt dabei u. a. Dittelsheim-Heßloch und Worms-Abenheim. Die Linie verkehrt zwischen den Haltestellen Worms ZOB/Hbf und Westhofen, Verbandsgemeinde montags bis samstags halbstündlich sowie sonntags stündlich. Eine Fahrt pro Stunde bzw. an Samstagen eine Fahrt pro zwei Stunden wird in Westhofen, Verbandsgemeinde mit der Linie 423 verknüpft. Auf dem übrigen Streckenabschnitt zwischen Alzey Bahnhof und Westhofen, Verbandsgemeinde verkehrt die Linie montags bis samstags stündlich und sonntags zweistündlich.

Der Linienabschnitt zwischen Worms und Westhofen ist damit dem Grundnetz 1. Ordnung zuzuordnen, während der Abschnitt zwischen Westhofen und Alzey zum Grundnetz 2. Ordnung gehört.

### **Linie 431: Osthofen – Rheindürkheim – Worms Hbf/ZOB**

Die Linienführung der 431 bleibt innerhalb des Landkreises Alzey-Worms unverändert. Das bisherige Fahrtenangebot wird neu über den Tagesverlauf verteilt und teilweise ausgeweitet, so dass zukünftig innerhalb der Hauptverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt angeboten wird und in der Nebenverkehrszeit ein 60-Minuten-Takt. An Sonntagen wird die Linie 431 tagsüber im 2-Stunden-Takt verkehren. Während der Schwachverkehrszeit (abends) besteht weiterhin kein Verkehrsangebot auf der Linie 431. Die Zuordnung zum Grundnetz 2. Ordnung bleibt damit bestehen.

### **Linie 432: Guntersblum – Gimsheim – Eich – Hamm – Ibersheim – Rheindürkheim – Worms Hbf/ZOB**

Die Linienführung der 432 bleibt unverändert. Das bisherige Fahrtenangebot wird verständlicher strukturiert und insbesondere in den Abendstunden von ca. 21:30 Uhr Montag bis Freitag bzw. von ca. 19:30 am Wochenende auf ein Bedienungszeitende um etwa 23 Uhr an allen Wochentagen ausgeweitet. Werktags (montags bis freitags) zwischen 6.00 und 20.00 Uhr wird auf der Linie zukünftig ein 30-Minuten-Takt angeboten. Samstags wird überwiegend ein 60-Minuten-Takt und an Sonntagen ein 120-Minuten-Takt angeboten. Mit diesem zum Autoverkehr konkurrenzfähigen Verkehrsangebot wird die Linie zukünftig dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet.

Um auch nach Geschäftsschluss in den Mittel- und Oberzentren montags bis freitags noch halbstündliche Rückfahrmöglichkeiten anzubieten und auch in diesen Zeiten Anschlüsse zu allen S-Bahn-Fahrten in Gimsheim Bahnhof anzubieten, sollte der 30-Minuten-Takt entsprechend der Fahrtenhäufigkeit der S6, jedoch mindestens bis 21 Uhr, ausgeweitet werden. Ebenso sollte mit Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes auf der Linie S6 überprüft werden, ob auch an Sonntagen ein Stundentakt auf der Linie 432 angeboten werden kann, um ideale Umsteigemöglichkeiten zu schaffen.

Um zu verdeutlichen, dass das Freibad Gimsheim über die Haltestelle Gimsheim Marktplatz erreichbar ist, sollte die Haltestelle in Gimsheim Marktplatz / Freibad umbenannt werden.

### **Linie 434: Osthofen – Westhofen – Gundersheim – Mörstadt – Worms-Pfeddersheim – Worms Hbf/ZOB**

Die Linie 434 stellt im Wesentlichen eine Verbindung zwischen Westhofen und Osthofen her und bindet die entlang

des Linienwegs gelegenen Gemeinden an das Mittelzentrum Worms an. Hervorzuheben ist dabei auch die Bedienung der Hochschule Worms. Zukünftig verkehrt die Linie im Stundentakt montags bis freitags sowie mit einem Zweistundentakt am Wochenende, wodurch sich die Verständlichkeit des Verkehrsangebotes gegenüber ohne Takt verteilten Einzelfahrten im Status Quo deutlich erhöht. Montags bis freitags wird die Linie bis etwa 21 Uhr verkehren; am Wochenende bis etwa 20 Uhr. Die Linie wird damit zukünftig dem Grundnetz 2. Ordnung zugeordnet.

### **Linie 435: Gau-Odernheim – Dittelsheim-Heßloch – Osthofen – Worms Hbf / ZOB**

Die regelmäßigen Fahrten auf der Linie 435 werden auf den Streckenabschnitt zwischen Gau-Odernheim, Alzeyer Straße und Worms Hbf/ZOB verkürzt. Weiterführende Fahrten bis Alzey bleiben ausschließlich im Schülerverkehr erhalten. Alzey wird zukünftig über einen direkten Anschluss in Gau-Odernheim, Alzeyer Straße von bzw. zur Linie 660 erreicht und somit auch außerhalb der Schulfahrten attraktive Verbindungen in die Kreisstadt erhalten.

Die Linie wird zukünftig montags bis freitags im Stundentakt und samstags im Zweistundentakt verkehren. Somit wird das Angebot durch die Einführung eines Taktfahrplans verbessert. Die Anzahl der Fahrten wird dabei weitgehend dem Status Quo entsprechen.

### **Linie 436: Weinolsheim – Eich**

Die Linie 436 übernimmt den Schülerverkehr zwischen Weinolsheim, Hillesheim im Landkreis Mainz-Bingen und dem Schulzentrum in Eich. Entsprechend verkehrt die Linie aktuell mit insgesamt drei Fahrten ausschließlich an Schultagen und gehört damit zum Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr. Aufgrund der geringen Schülerzahlen, die auf dieser Relation

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



pendeln, sollte die Nachfrage kontinuierlich beobachtet werden. Zunächst ist die Beibehaltung des Status Quo vorgesehen.

### **Linie 437: Offstein/Kindenheim – Flörsheim-Dalsheim – Mörrstadt – Flornborn – Osthofen – Monsheim**

Die Linie 437 dient bisher der Sicherung der Grundversorgung mit einem ÖPNV-Angebot sowie dem Schülerverkehr einer Vielzahl von Schulen im Gebiet des Landkreises. In Anbetracht der Vielzahl an ausgeweiteten Linien im Gebiet des Landkreises wird das Verkehrsangebot der Linie 437 auf die Belange des Schülerverkehrs reduziert. Auf den aufgegebenen Streckenabschnitten zwischen Monsheim über Hohen-Sülzen bis Offstein ist keine nennenswerte Fahrgastnachfrage außerhalb des Ausbildungsverkehrs feststellbar. Die Bedienung auf der Teilstrecke zwischen Flornborn, Flörsheim-Dalsheim und Monsheim wird zukünftig die Linie 424 mit einem deutlich verbesserten Bedienungsangebot übernehmen.

Somit wird diese Linie zukünftig nicht mehr dem Ergänzungsnetz Grundversorgung, sondern dem Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr angehören und flexibel an die Belange des Schülerverkehrs anzupassen sein.

### **Linie 440: Bad Kreuznach – Wöllstein – Wendelsheim – Alzey**

Mit der Linie 440 wird eine neue umsteigefreie Verbindung zwischen den Mittelzentren Bad Kreuznach und Alzey geschaffen. Dabei erhalten auch die Gemeinden Erbes-Büdesheim, Wendelsheim und Wonsheim eine neue direkte Verbindung nach Bad Kreuznach. Im Abschnitt Stein-Bockenheim – Wöllstein – Bad Kreuznach wird das bisherige Verkehrsangebot der Linie 226 ersetzt.

Auf der Gesamtstrecke ist ganztägig von den Morgen- bis in die Abendstunden montags bis samstags ein Stunden- und sonntags ein Zweistundentakt vorgesehen. Auf dem Teilstück zwischen Bad Kreuznach, Bahnhof und Wöllstein, Ortsmitte wird die Linie montags bis freitags während der Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet, so dass dieser Abschnitt die Qualitätsstandards für das Grundnetz 1. Ordnung erfüllt.

### **Linie 441: Saulheim – Udenheim – Gabsheim – Gau-Odernheim / Wörrstadt**

Die Linie 441 bekommt eine neue Linienführung und wird zukünftig von Saulheim über Udenheim, Schornsheim, Biebelnheim nach Gau-Odernheim, Marktplatz führen. Die bisher teilweise direkte Anbindung an die Kreisstadt Alzey entfällt und wird über eine Umsteige Verbindung mit direktem Anschluss in Gau-Odernheim von/zur Linie 660 in Richtung Alzey angeboten. Ebenso entfällt die gelegentliche Bedienung zwischen Wörrstadt, Vendersheim und Partenheim, die von der Linie 678 übernommen wird.

Die Linie verkehrt montags bis sonntags im Stundentakt bis ca. 20 Uhr.

Zur Verbesserung der Erschließung des Seniorenzentrums Wörrstadt sollte eine Linienführung ab Wörrstadt Bahnhof über die Haltestelle Wörrstadt Schulzentrum zur Haltestelle Pariser Straße geprüft werden. Weiterhin sollte zur Verbesserung der Erschließung der Seniorenresidenz Saulheim die Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der Ober-Saulheimer Straße auf Höhe der Einmündung „Am Kapellenberg“ geprüft werden. Alternativ kann eine veränderte Linienführung über die Ritter-Hundt-Straße und Bedienung der Haltestelle Grundschule in Saulheim geprüft werden, um die Erschließung der Senioreneinrichtung entsprechend zu verbessern.

### **Linie 442: Gau-Odernheim – Bechtolsheim – Biebelnheim – Wörrstadt**

Die Linie 442 wird auf den Abschnitt Gau-Odernheim – Wörrstadt verkürzt. In Gau-Odernheim, Marktplatz besteht ein unmittelbarer Anschluss zur Linie 660 Richtung Alzey, um die Verkehrsbeziehung nach Alzey weiterhin aufrechtzuerhalten. Direkte Fahrten zwischen Alzey und Wörrstadt können künftig mit der neuen Linie 443 und weiterhin mit dem Zugverkehr zurückgelegt werden.

Das Bedienungsangebot wird deutlich ausgeweitet und montags bis samstags durchgehend ein zweistündliches Angebot eingeführt.

### **Linie 443: Alzey – Bermersheim v.d.H – Spiesheim – Rommersheim – Wörrstadt**

Die neue Linie 443 verbindet Wörrstadt, Rommersheim, Spiesheim, Ensheim, Bermersheim vor der Höhe sowie Albig mit der Kreisstadt Alzey und ergänzt bzw. ersetzt teilweise das bisherige Bedienungsangebot der Linie 442 mit einem deutlich erweiterten Bedienungsangebot. So ist künftig von montags bis sonntags ein Zweistundentakt vorgesehen.

### **Linie 444: Wöllstein – Wallertheim – Wörrstadt**

Der Verkehr auf der Linie 444 wird neu geordnet und ein verständliches Bedienungsangebot geschaffen. Alle Fahrten werden künftig montags bis samstags im Stundentakt mit allen Fahrten auf demselben Linienweg zwischen Wöllstein und Wörrstadt verkehren. Die direkten Fahrten bis Alzey entfallen, wobei die Verbindungen in die Kreisstadt mit einem Umstieg in Wöllstein, Ortsmitte von/zur neuen Linie 440 erhalten bleiben.



### Linie 445: Armsheim – Armsheim-Schimsheim – Flonheim – Uffhofen – Wendelsheim

Die neue Linie 445 ist Bestandteil eines neuen Verkehrskonzeptes für den Bereich Alzey / Albig / Armsheim / Wendelsheim mit veränderten Linienführungen. Auf der Strecke zwischen Armsheim und Wendelsheim über Flonheim und Uffhofen wird das Fahrtenangebot deutlich ausgeweitet. So wird mit Umsetzung des Linienkonzeptes die Linie 445 aus dem Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge eine Linie des Grundnetzes 2. Ordnung, auf der montags bis freitags ein Stundentakt sowie samstags, sonntags und feiertags ein Zweistundentakt angeboten wird.

### Linie 446: Alzey – Heimersheim – Lonsheim – Wendelsheim

Die Linie 446 ist ebenfalls wie die neue Linie 445 Bestandteil des neuen Verkehrskonzeptes und wird zukünftig zwischen Alzey, Bahnhof und Wendelsheim, Ortsmitte auf einem einheitlichen Linienweg verkehren. Damit einher geht die Einführung eines ganztägigen Betriebs sowie die Ausweitung des Fahrtenangebotes auf einen Stundentakt montags bis freitags sowie auf einen Zweistundentakt an Samstagen und Sonntagen.

### Linie 448: Gau-Odernheim – Bermersheim v.d.H. – Biebelnheim – Albig – Lonsheim – Flonheim

Die Linie 448 gehört zum Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr und ist somit auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet. Dabei wird durch die Linie die Anbindung der Ortsgemeinden Albig, Bermersheim, Lonsheim und Bornheim an die Schulstandorte in Gau-Odernheim gesichert.

### Linie 659: Wöllstein – Sprendlingen

Mit der neuen Linien 659 kann der bisher freigestellte Schülerverkehr zwischen Wöllstein und Sprendlingen in ein reguläres ÖPNV-Angebot überführt werden. Die Fahrzeiten bleiben insbesondere auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet, so dass die Linie dem Grundnetz Ausbildungsverkehr zuzuordnen ist.

### Linie 678: Wörrstadt – Gau-Weinheim – Vendersheim – Partenheim – Sprendlingen / Stackeden

Die Linie 678 wird montags bis freitags um ein regelmäßiges Verkehrsangebot zwischen Wörrstadt, Vendersheim und Partenheim im Stundentakt erweitert. Außerhalb der für den Schülerverkehr notwendigen Fahrten, kann die Linie 678 mit Rufbussen betrieben werden.

#### 6.3.2 Stadtbus- und Ortsverkehre

### Linie 421: Stadtbusverkehr innerhalb der Kernstadt Alzey

Die Stadtbuslinie 421 erschließt den südwestlichen Bereich der Kernstadt Alzeys und verbindet diesen mit der Innenstadt und dem Bahnhof. Die Linie verkehrt im Status Quo nur an den Werktagen von Montag bis Freitag im Zeitraum zwischen 6.00 und 19.00 Uhr und weist deutliche Angebotslücken im Fahrplan auf.

Aufgrund der neuen Linienführungen im regionalen Busverkehr wird die Linienführung und der Angebotszeitraum an das ausgeweitete Angebot im regionalen Busverkehr angepasst. So verkehrt die Linie 421 zukünftig stündlich zwischen 6.00 und 20.00 Uhr. Darüber hinaus wird die Linie 421 zukünftig als Ringverkehr mit Start- und Endpunkt am Alzeyer Bahnhof gestaltet.

Zur Verdeutlichung der von den folgenden Haltestellen erreichbaren Zielen im Stadtverkehr, werden folgende Umbenennungen der Haltestellen empfohlen:

- ▶ Tiefgarage in Museum
- ▶ Weyprechtstraße in Finanzamt

### Linie 450: Wörrstadt Bahnhof – Gewerbepark

Zur verbesserten Anbindung des Gewerbeparks Wörrstadt verkehrt die neue Linie 450 zwischen Wörrstadt Bahnhof und dem Gewerbepark als Rundlinie. Die Bedienungszeiträume werden auf die Belange der Arbeitnehmer im Gewerbepark individuell angepasst. Vorgesehen ist die Bedienung insbesondere während der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit.

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



### 6.4 Barrierefreiheit

Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert als politische Zieldefinition, dass der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“ (§ 8 (3) PBefG).

Ein barrierefreier ÖPNV erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste. Zur Umsetzung ist ein ganzheitlicher Planungsansatz erforderlich: Die gesellschaftliche Betroffenheit ist dabei deutlich größer, als der Begriff der Barrierefreiheit vermuten lässt. Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch Blinde und Gehörlose. Barrierefreiheit betrifft daneben auch Personen die nur vorübergehend, wie z.B. Eltern mit Kinderwagen, oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind (vgl. Abb. 19). Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Beeinträchtigung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Durch die seit 2013 im PBefG verankerte Formulierung zur vollständigen Barrierefreiheit kommt dem Thema eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot barrierefrei im Sinne § 4 BGG, das heißt ohne besondere Erschwernisse und insbesondere ohne fremde Hilfe zugänglich sein.

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
Menschen mit Körperbehinderung	Menschen mit Gehbehinderung	reise- bedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Menschen mit Rollstuhl		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Menschen mit Arm- und Handbehinderung		Fahrgäste mit Einkaufs-/ Gepäckwagen
Menschen mit Sinneseinschränkungen	Blinde und sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Hunden
	Schwerhörige und Gehörlose		Schwangere
Menschen mit Sprachbehinderung			Menschen mit Übergewicht
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Menschen mit Lernbehinderung		Menschen ohne Ortskunde
	Menschen mit geistiger Behinderung		Menschen mit temporären Einschränkungen
Menschen mit psychischer Behinderung			Menschen mit Allergien
			sprachunkundige Menschen
		alters- bedingt	ältere Menschen (Rollatoren)
			Kleinkinder

Quelle: eigene Darstellung nach Vorlage des VRN

Abb. 19: Formen von Mobilitätseinschränkungen

### Barrierefreiheit im SPNV

Im SPNV ist mit Betriebsaufnahme der aktuellen Verkehrsverträge nahezu eine vollständige Barrierefreiheit erreicht. Die Verkehrsunternehmen DB Regio und Vlexx setzen auf den Linien des Dieselnetzes Südwest (RE 13 und RB 31 von Vlexx sowie RB 35 und RB 45 von DB Regio) moderne Dieseltriebwagen des Typs Alstom LINT ein. Die Fahrzeuge erfüllen mit einem barrierefrei zugänglichen WC, einer Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer mit der Möglichkeit zur Höhenüberbrückung zwischen 34 cm und 76 cm sowie einem akustischen wie visuellen Fahrgastinformationssystem sämtliche Merkmale der Barrierefreiheit, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Auf der Linie RE 4 als Bestandteil des RE-Netzes Südwest kommen moderne Elektrotriebwagen vom Typ Stadler FLIRT zum Einsatz, die ebenfalls die genannten Merkmale für eine Barrierefreiheit erfüllen.

Auf der Linie RB 44, die zukünftig als Linie S6 in das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar integriert wird, kommen gegenwärtig noch etwas ältere Elektrotriebwagen der Baureihe 425 von DB Regio zum Einsatz. Diese erfüllen mit einem akustischen und visuellen Fahrgastinformationssystem, einem rollstuhlgerechten WC und einer Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer die wesentlichen Merkmale für ein barrierefreies Fahrzeug. Die Einstiegshöhe des Fahrzeuges entspricht den Bahnsteighöhen an den Haltebahnhöfen Alsheim, Mettenheim und Osthofen im Landkreis Alzey-Worms, so dass dort eine ideale Einstiegssituation besteht.

### Barrierefreiheit im Busverkehr

Im Busverkehr werden derzeit noch nicht flächendeckend Niederflerbusse garantiert. Positiv hervorzuheben ist, dass auf vielen Linien die Fahrten, die garantiert mit Niederflerfahrzeugen bzw. nicht mit Niederflerfahrzeugen bedient werden, im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet sind.

Zukünftig soll hier auf eine weitere Vereinheitlichung und eine flächendeckende Anwendung hingewirkt werden.

Während im Linienbündel Wonnegau-Altrhein bereits seit Juni 2014 ausschließlich Niederflerfahrzeuge unterwegs sind, wird der Niederfleranteil auf den übrigen Linienbündeln sukzessive erhöht und mit neuen Vergaben jeweils eine Niederfleranteil von 100% angestrebt. So werden ab August 2019 auf den Linien des Linienbündels Alzey-Worms Nord ausschließlich Niederfler- oder Low-Entry-Fahrzeugen eingesetzt. Damit wird mit den Betriebsaufnahmen ein weiterer Schritt zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit erreicht.

Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Dies bedeutet, dass neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden muss. Der VRN verfügt über eine eigens entwickelte Fahrplanauskunft für Sehbehinderte. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft. Wichtige Haltestellen im Schienen- und Busnetz sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen auszustatten. Dieses „Zwei-Sinne-Prinzip“ ist auch in den Fahrzeugen fortzuführen.

### Barrierefreier Haltestellenausbau

Der barrierefreie Haltestellenausbau stellt, insbesondere im Zusammenhang mit Niederflerfahrzeugen, auch für Personen mit Geheinschränkungen die Zugänglichkeit des Busverkehrs sicher. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund relevant, dass der Busverkehr zu meist die wohnortnahe Feinerschließung darstellt und daher insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste das Rückgrat des ÖPNV darstellt.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibung hat eine vollständige Erfassung aller Haltestellen im Kreisgebiet stattgefunden, anhand derer mithilfe einer Vielzahl erhobener Kriterien (z.B. Bordsteinhöhe, Gestaltung des Blindenleitsystems), die Barrierefreiheit bewertet wurde. Ausgehend von der Bestandsaufnahme ist anhand von standardisierten Kriterien des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar ein Haltestellenausbauprogramm entwickelt worden (vgl. Abb. 20).



Abb. 20: Vorgehensweise zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit





### Status Quo

In der Vergangenheit sind nur wenige Haltestellen barrierefrei ausgebaut worden. So sind insgesamt rund 8 % der Haltestellen im Landkreis mindestens teilweise nach dem aktuellen Stand der Barrierefreiheit ausgebaut. Unter dem Begriff teilweise barrierefrei wird dabei gefasst, wenn entweder nur einzelne Haltepositionen ausgebaut sind oder wenn nur einzelne Merkmale der Barrierefreiheit erfüllt sind (z. B. nur für Geheingeschränkte zugänglich und keine Bodenindikatoren für Seheingeschränkte). Der überwiegende Teil (92 %) der Haltestellen ist jedoch aktuell noch nicht barrierefrei zugänglich.

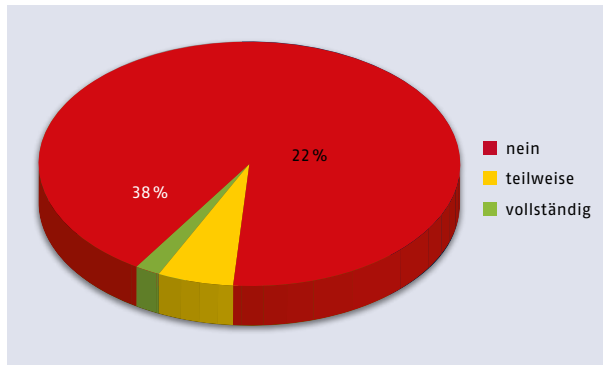


Abb. 21: Gegenwärtiger Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus

### Haltestellenausbau

Im ersten Schritt erfolgt eine Kategorisierung aller Haltestellen nach räumlichen und verkehrsfunktionalen Kriterien. Die Parameter Fahrgastaufkommen, Netzhierarchie entsprechend des definierten Zielnetzes im Maßnahmenkonzept (s. Kap. 6.3), Lage im Ort sowie relevante Einrichtungen im Umkreis der Haltestelle werden dazu für jede Haltestelle ermittelt. Haltestellen, die ausschließlich im Ausbildungsverkehr bedient werden, werden nicht in die Betrachtung einbezogen, da hier kein ganzjährig nutzbares Verkehrsangebot zur Verfügung steht. Die ermittelten Kategorien bilden die Grundlage für die Ableitung und Abstimmung des Haltestellenausbauprogramms. Das Spektrum der Haltestellenkategorien reicht von Kategorie A als am höchsten kategorisierte Haltestelle bis zur Kategorie D als niedrigste Einstufung einer Haltestelle. Die vollständige Methodik ist dem Anhang 3 zu entnehmen.

Auf Grundlage dieser Kategorisierung erfolgte die Priorisierung bezüglich des erforderlichen barrierefreien Ausbaus und die Hinterlegung mit einem Zeitplan. Unterschieden wird ein Ausbau bis 2022 und ein Ausbau nach 2022. Bis 2022 sollen verkehrlich wichtige Haltestellen sowie mindestens eine Haltestelle pro Siedlungsbereich barrierefrei ausgebaut werden. Weitere Haltestellen, für die entsprechend der räumlichen und verkehrlichen Funktion ein barrierefreier Ausbau sinnvoll ist, werden für den mittelfristigen Ausbau nach 2022 vorgesehen. Gründe, weshalb ein Ausbau nicht bis 2022 erfolgen kann, sind unter anderem noch nicht abgeschlossene städtebauliche Entwicklungen oder Straßenbaumaßnahmen. Darüber hinaus verhindern auch fehlende Kapazitäten für Planung und Realisierung, aber auch die finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte einen fristgemäßen Ausbau gemäß PBefG bis zum Jahr 2022.

Entsprechend der Methodik des VRN sowie der Abstimmung mit den Städten und Gemeinden im Gebiet des Landkreises ist das Haltestellenausbauprogramm für den Landkreis Alzey-Worms aufgestellt worden, das in der folgenden Tab. 6 dargestellt ist:

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



Kommune	Ausbau bis 2022 (Priorität 1)	Ausbau nach 2022 (Priorität 2)
Albig	▶ Bahnhof	
Alsheim	Bedienung ausschließlich im Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	
Alzey	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Arbeitsamt (Kat. C)</li> <li>▶ Bahnhof (Kat. A)</li> <li>▶ Bavaria (Kat. B)</li> <li>▶ Friedhof (Kat. B)</li> <li>▶ Kulturzentrum (Kat. B)</li> <li>▶ Obermarkt (Kat. B)</li> <li>▶ REWE Markt (Kat. B)</li> <li>▶ Rheinhessen-Center (Kat. B)</li> <li>▶ Rheinhessen-Fachklinik (Kat. B)</li> <li>▶ Schafhausen, Ortsmitte (Kat. B)</li> <li>▶ Stadtverwaltung (Kat. B)</li> <li>▶ Talstraße (Kat. A)</li> <li>▶ Tiefgarage (Kat. A)</li> <li>▶ Dautenheim, Ortsmitte (Kat. A)</li> <li>▶ Heimersheim, Staffelstraße (neue Haltestelle im Zuge Linien-netzumsetzung ab 2019)</li> <li>▶ Weinheim, Grundschule (Kat. B)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Albert-Schweitzer-Schule (Kat. B)</li> <li>▶ Am Herdry (Kat. B)</li> <li>▶ Am Hochzeitswald (Kat. C)</li> <li>▶ Badeweg (Kat. C)</li> <li>▶ Bleichstraße (Kat. B)</li> <li>▶ Gustav-Heinemann-Straße (Kat. B)</li> <li>▶ Justus-von-Liebig-Straße (Kat. B)</li> <li>▶ Kurt-Schumacher-Straße (Kat. B)</li> <li>▶ Ostdeutschestraße (Kat. B)</li> <li>▶ Otto-Wels-Straße (Kat. B)</li> <li>▶ Pfalzgrafenstraße (Kat. B)</li> <li>▶ Stadion (Kat. B)</li> <li>▶ Theodor-Heuss-Ring (Kat. B)</li> <li>▶ Weyprechtstraße (Kat. B)</li> <li>▶ Wilhelm-Leuschner-Straße (Kat. B)</li> <li>▶ Dautenheim, Friedhof (Kat. B)</li> <li>▶ Heimersheim, Ortsmitte (Kat. B)</li> <li>▶ Weinheim, Kapellenberg (Kat. C)</li> <li>▶ Weinheim, Offenheimer Str. (Kat. B)</li> </ul>
Armsheim	▶ Hauptstraße (Kat. B)	▶ Kirche (Kat. B)
Bechenheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Bechthelm	▶ Markt (Kat. B)	▶ Abzw. Heßloch (Kat. B)
Bechtolsheim	▶ Rathaus (Kat. B)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Brückesgasse (Kat. B)</li> <li>▶ Grundschule (Kat. B)</li> <li>▶ Musikhalle (Kat. B)</li> </ul>
Bermersheim (b. Worms)	▶ Dorfplatz (Kat. B)	▶ Bürgerhaus (Kat. B)
Bermersheim v. d. Höhe	▶ Bermersheim/vdH (Kat. B)	
Biebelnheim	▶ Mitte (Kat. A)	
Bornheim (Rheinhessen)	▶ Bahnhofstraße (Kat. B)	▶ Mitte (Kat. B)
Dintesheim	▶ Kirche (Kat. B)	

Kommune	Ausbau bis 2022 (Priorität 1)	Ausbau nach 2022 (Priorität 2)
Dittelsheim-Heßloch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bahnhof (Kat. A)</li> <li>▶ Kirche (Kat. B)</li> <li>▶ Heßloch, Marktplatz (B)</li> </ul>	▶ Raiffeisenstraße (Kat. B)
Eckelsheim	▶ Lehnert (Kat. B)	
Eich	▶ Gasthaus zur Sonne (Kat. B)	▶ Gasthaus Gutjahr (Kat. B)
Ensheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Eppelsheim	▶ Bahnhof (Kat. A)	▶ Römer (Kat. A)
Erbes-Büdesheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Esselborn	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Flornborn	▶ Burgstraße (Kat. B)	
Flonheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Marktplatz (Kat. B)</li> <li>▶ Uffhofen Dorfplatz (Kat. B)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Friedhof (Kat. B)</li> <li>▶ Langgasse (Kat. B)</li> <li>▶ Uffhofen Sporthalle (Kat. B)</li> </ul>
Flörsheim-Dalsheim	▶ Nieder-Flörsheim-Dalsheim Bf. (Kat. A)	
Framersheim	▶ Kirchstraße (Kat. B)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bahnhof (Kat. B)</li> <li>▶ Bahnhofstraße (Kat. B)</li> <li>▶ Café Strubel (Kat. B)</li> <li>▶ Sportplatz (Kat. C)</li> </ul>
Freimersheim	Bedienung ausschließlich im Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	
Frettenham	▶ Ort (Kat. C)	
Gabsheim	▶ Raiffeisen (Kat. B)	
Gau-Bickelheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Gau-Heppenheim	▶ Markt (Kat. B)	▶ Raiffeisen (Kat. B)
Gau-Odernheim	▶ Marktplatz (Kat. A)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Alzeyer Straße (Kat. B)</li> <li>▶ Post (Kat. B)</li> <li>▶ Wormser Straße (Kat. B)</li> </ul>
Gau-Weinheim	▶ Untere Pforte (Kat. B)	▶ Bürgerhaus (Kat. B)
Gimbsheim	▶ Marktplatz (Kat. B)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Apotheke (Kat. B)</li> <li>▶ Geflügelfarm (Kat. C)</li> <li>▶ Lichtspiele (Kat. B)</li> </ul>

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



Kommune	Ausbau bis 2022 (Priorität 1)	Ausbau nach 2022 (Priorität 2)
Gumbsheim	▶ Gemeindehalle (Kat. C)	
Gundersheim	▶ Sportplatz (Kat. B)	▶ Wormser Straße (Kat. B)
Gundheim	▶ Bahnhof (Kat. B)	▶ Abzw. Bermersheim (Kat. C)
Hamm am Rhein	▶ Hauptstraße (Kat. B)	▶ Bahnhof (Kat. B) ▶ Eicher Straße (Kat. B) ▶ Gärtnerei (Kat. B)
Hangen-Weisheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Hochborn	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Hohen-Sülzen	Bedienung ausschließlich im Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	
Kettenheim	▶ Kirche (Kat. B)	
Lonsheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Mauchenheim	▶ Mitte (Kat. B)	▶ Alzeyer Straße (Kat. B)
Mettenheim (Rhein Hessen)	Bedienung ausschließlich im Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	
Mölsheim	▶ Kalkofen (Kat. B)	▶ Brunnenstraße (Kat. B)
Monsheim	▶ Bahnhof (Kat. A)	▶ Bahnhofstraße (Kat. C)
Monzernheim	▶ Ortsende (Kat. B)	
Mörstadt	▶ Am Plätzchen (Kat. B)	
Nack	▶ Ortsmitte (Kat. C)	
Nieder-Wiesen	▶ Wendelsheimer Straße (Kat. B)	
Ober-Flörsheim	▶ Denkmal (Kat. B)	▶ Alzeyer Straße (Kat. B)
Offenheim	▶ Ort (Kat. B)	▶ Abzw. Heßloch (Kat. B)
Offstein	▶ Mitte (Kat. B)	▶ Heppenheimer Straße (Kat. B) ▶ Neuoffsteiner Straße (Kat. C)
Osthofen	▶ Zentrale Haltestelle Bahnhof (Kat. A) bereits ausgebaut	▶ Eiche (Kat. B) ▶ Gewerbegebiet Süd/Ost (Kat. B) ▶ Herrnsheimer Straße (Kat. B) ▶ Lessingstraße (Kat. B) ▶ Ringstraße (Kat. B) ▶ Ruhebänke (Kat. B) ▶ Schumannstraße (Kat. B)

Kommune	Ausbau bis 2022 (Priorität 1)	Ausbau nach 2022 (Priorität 2)
Partenheim	▶ Hauptstraße (Kat. A)	▶ Brücke (Kat. B)
Rommersheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Saulheim	Saulheim Bf. als einzige relevante Haltestelle bereits ausgebaut	
Schornsheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Siefersheim	▶ Mitte (Kat. B)	▶ Am Gänsborn (Kat. C)
Spiesheim	▶ Ort (Kat. B)	
Stein-Bockenheim	▶ Gemeindehalle (Kat. B)	
Sulzheim (Rhein Hessen)	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Udenheim	▶ Ortsmitte (Kat. B)	
Vendersheim <sup>1)</sup>	▶ Ortsmitte (Kat. B)	▶ Kindergarten (Kat. C)
Wachenheim	▶ Abzw. Mölsheim (Kat. C)	
Wahlheim	▶ Ortseingang (Kat. C)	
Wallertheim	▶ Marktplatz (Kat. A)	
Wendelsheim	▶ Bahnhof (Kat. A)	▶ Ortsmitte (Kat. B)
Westhofen	▶ Verbandsgemeinde (Kat. A)	▶ Gundheimer Straße (Kat. B) ▶ Jahnstraße (Kat. B) ▶ Köhn (Kat. B) ▶ Otto-Hahn-Schule (Kat. B) ▶ Wormser Straße (Kat. B)
Wöllstein	Zentrale Haltestelle Mitte (Kat. A) bereits ausgebaut	▶ Ernst-Ludwig-Straße (Kat. B) ▶ Gumbsheimer Straße (Kat. B) ▶ JVA-Rohrbach (Kat. B) ▶ Kissel (Kat. B)
Wonsheim	▶ Rathaus (Kat. B)	▶ Kreuzung (Kat. B)
Wörrstadt	▶ Zentrale Haltestelle Bahnhof (Kat. B) bereits ausgebaut	▶ Abzw. Rommersheim (Kat. B) ▶ Pariser Straße (Kat. B)

<sup>1)</sup> Ausbau in Abhängigkeit des eingesetzten Fahrzeugtyps auf der zukünftigen Linie 678 abzustimmen  
Angaben in Klammern stellen die ermittelte Haltestellenkategorie dar (zur Ermittlung siehe Anhang)

Quelle: eigene Darstellung

Tab. 6: Haltestellenausbauprogramm



Der Haltestellenausbau hat durch den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger zu erfolgen. Der Landkreis als Aufgabenträger hat hierbei jedoch keine Handhabe, den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger, in der Regel die Kommunen, zum Haltestellenausbau zu verpflichten. Die Straßenbaulastträger sollten im Sinne der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans sowie darüber hinaus den barrierefreien Haltestellenausbau möglichst rasch und vollständig umsetzen. Dabei sind insbesondere auch Bedarfe zu berücksichtigen, die sich über die systematische Planung des Haltestellenausbaus

hinaus ergeben. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat als Hilfestellung einen Leitfaden erstellt, in dem die baulichen Merkmale für barrierefreie Haltestellen erläutert und Umsetzungsbeispiele aufgezeigt werden (vgl. Verkehrsverbund Rhein-Neckar 2016). Dieser ist bereits im Jahr 2016 an die Ortsgemeinden und Verbandsgemeinden im Landkreis Alzey-Worms mit dem entsprechenden Hinweis auf die rechtlichen Regularien des PBefG verteilt worden.

Der Nahverkehrsplan ist neben der Festlegung eines Ausbauprogramms gemäß § 8 (3) PBefG auch das relevante Instru-

ment, um Ausnahmen vom barrierefreien Haltestellenausbau zu definieren. Diese Ausnahmen sind ebenfalls entsprechend der oben dargestellten Kategorisierung ermittelt worden. Gründe hierfür können in der Verkehrsfunktion – ausschließliche Bedienung im Ausbildungsverkehr oder auch in räumlichen Gegebenheiten (z. B. Topografie oder siedlungsstrukturelle Erschließungswirkung) – liegen, die einen barrierefreien Ausbau nicht zulassen oder unter Abwägung aller Belange nicht rechtfertigen. Die gemäß § 8 (3) PBefG vom barrierefreien Ausbau ausgenommenen Haltestellen sind in der nachfolgenden Tab. 7 dargestellt.

Kommune	Ausnahme vom barrierefreien Haltestellenausbau	Begründung
Albig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ B 271</li> <li>▶ Freier Platz</li> <li>▶ Waage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ab 8 /2019 ohne Bedienung</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Alsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Rathaus</li> <li>▶ Schule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Alzey	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abzw. Dautenheim</li> <li>▶ Dr. Georg-Durst-Straße</li> <li>▶ Nibelungenschule</li> <li>▶ Nibelungenstraße</li> <li>▶ Heimersheim, Turnhalle</li>   <li>▶ Gustav-Heinemann-Schulzentrum</li> <li>▶ Weinheim, Poppenmühle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ Ersatz durch neue Haltestelle Staf-felstraße ab 2019</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> </ul>
Armsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schimsheim, Effenweg</li> <li>▶ Schimsheim, Frankenweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Bechenheim	–	–
Bechtheim	▶ West	▶ nur Ausbildungsverkehr
Bechtolsheim	–	–
Bermersheim (b. Worms)	–	–
Bermersheim v. d. Höhe	–	–
Biebelnheim	–	–

Kommune	Ausnahme vom barrierefreien Haltestellenausbau	Begründung
Bornheim (Rheinessen)	–	
Dintesheim	–	
Dittelsheim-Heßloch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Heßloch, Grundschule</li> <li>▶ Heßloch, Hillesheimer Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Eckelsheim	▶ Villa Bäder	▶ geringe Erschließungswirkung
Eich	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ibersheimer Straße</li> <li>▶ Osthofener Straße</li> <li>▶ Sandhof</li> <li>▶ Schulzentrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Ensheim	–	–
Eppelsheim	–	–
Erbes-Büdesheim	▶ Grundschule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Esselborn	–	–
Flornborn	▶ Schule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Flonheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schule</li> <li>▶ Uffhofen Geistemühle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> </ul>
Flörsheim-Dalsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bollmann</li> <li>▶ Post</li> <li>▶ Schule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>





Kommune	Ausnahme vom barrierefreien Haltestellenausbau	Begründung
Schornsheim	▶ Grundschule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Siefersheim	▶ Grundschule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Spiesheim	▶ Raiffeisen	▶ nur Ausbildungsverkehr
Stein-Bockenheim	▶ Wendepplatz	▶ geringe Erschließungswirkung
Sulzheim (Rheinhessen)	–	
Udenheim	▶ Alte Schule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Vendersheim	–	
Wachenheim	▶ Bockenheimer Straße ▶ Friedhof ▶ Römerstraße ▶ Tankstelle	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Wahlheim	▶ Bahnhofstraße ▶ Ortsmitte	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr

Kommune	Ausnahme vom barrierefreien Haltestellenausbau	Begründung
Wahlheim	▶ Bahnhofstraße ▶ Ortsmitte	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Wallertheim	–	
Wendelsheim	–	
Westhofen	–	
Wöllstein	▶ Grundschule ▶ Realschule plus	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Wonsheim	–	
Wörstadt	▶ Gewerbegebiet ▶ Grundschule ▶ Kindergarten ▶ Schulzentrum	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr

Quelle: eigene Darstellung

Tab. 7: Ausnahmen vom barrierefreien Haltestellenausbau nach § 8 (3) PBefG

Die ermittelten Kosten sind in das Investitionsprogramm des Nahverkehrsplans aufgenommen worden und in Kap. 7.1 differenziert nach allen landkreisangehörigen Städten und Gemeinden dargestellt.

Wird das Haltestellenausbauprogramm wie aufgeführt umgesetzt, ergibt sich der in Abb. 22 dargestellte Ausbauzustand. Im Jahr 2022 können unter diesen Voraussetzungen 70% der Fahrgäste im Jedermannverkehr barrierefrei ein-, aus- oder umsteigen. Nach vollständiger Umsetzung des Ausbauprogramms kann der Anteil auf 92% der Fahrgäste erhöht werden (vgl. Abb. 22).

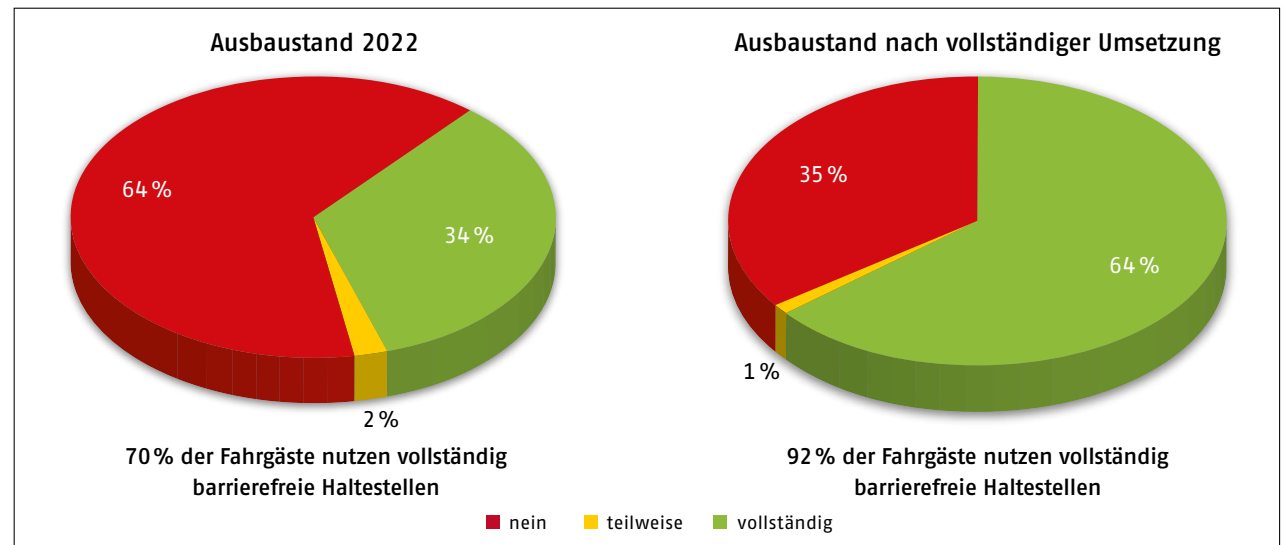


Abb. 22: Ausbaustand der Haltestellen mit Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms



### 6.5 Verknüpfungspunkte

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV.

Täglich nutzen weit über 50.000 Kunden im VRN den eigenen Pkw oder das Fahrrad für die Fahrt zu Umsteigepunkten, insbesondere zu den Haltestellen des SPNV-Netzes. P+R- sowie B+R-Anlagen stellen daher einen wesentlichen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität dar. Diese intermodalen Schnittstellen<sup>6</sup> tragen dazu bei, die Innenstädte von MIV zu entlasten und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Verkehrslärm zu reduzieren.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber Fußgängern um das bis zu Zehnfache. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine gleichwertige Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist. Eine weitere Erhöhung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes<sup>7</sup> ermöglicht werden.

Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, da nur mit deren Hilfe der Ausbau des Umweltverbundes Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) weiter vorangebracht werden kann.

Für die Nahmobilität gelten im Wesentlichen ähnliche Qualitätsanforderungen wie für P+R-Anlagen. Die Verknüpfungspunkte müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein. Sie müssen in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegnetz ebenso eingebunden werden, wie dies bereits heute für P+R in das Straßennetz gilt. Ein entsprechendes Leitsystem zur Orientierung und die problemlose Auffindbarkeit der ÖPNV-Zugangsstellen auch für Ortsunkundige sind somit unabdingbar.

An wichtigen Knoten sollen optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien (ITF-Konzept) hergestellt werden. Die Umsteigewege sollen möglichst ohne Umwege und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus sind diese mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten.

An größeren Verknüpfungspunkten sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen.

### Wesentliche Verknüpfungspunkte im ÖPNV

Entsprechend des umzusetzenden ITF-Konzeptes im ÖPNV ergeben sich neben den bestehenden Verknüpfungspunkten neue Verknüpfungssituationen. Insgesamt existieren 30 Verknüpfungspunkte mit verkehrlichem Bezug zum Landkreis Alzey-Worms. Dabei sind mit den Bahnhöfen in Bad Kreuznach, in Guntersblum, in Kirchheimbolanden, in Pfeddersheim (Stadt Worms) sowie dem Wormser Hauptbahnhof auch einige Verknüpfungspunkte relevant, die außerhalb des Landkreises liegen, jedoch verkehrlich für den Landkreis von Bedeutung sind.

<sup>6</sup> Intermodale Schnittstellen sind Verknüpfungspunkte des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. dem Auto oder dem Fahrrad) oder Mobilitätsangeboten wie einem Fahrradverleihsystem oder Carsharing-Angebot

<sup>7</sup> Pedelecs sind Fahrräder mit Unterstützung durch elektrischen Antrieb beim Treten bis 25 km/h; E-Bikes werden auch ohne Tretunterstützung elektrisch angetrieben und sind daher ab einer Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h zulassungspflichtig und dürfen Sonderwege für den Radverkehr nicht benutzen



Verknüpfungspunkte	SPNV	BUS	P+R	B+R	Bemerkungen
Albig, Bahnhof	X		X	X	
Alsheim, Bahnhof	X		X	X	
Alzey, Bahnhof	X	X	X	X	
Armsheim, Bahnhof	X	*	X	X	
Bad Kreuznach, Bahnhof	X	X	X	X	Verknüpfungspunkt außerhalb des Landkreises
Biebelnheim, Mitte		X			
Dittelsheim, Bahnhof		X			
Eppelsheim, Bahnhof	X	X	X	X	
Gabsheim, Raiffeisen		X		X	
Gau-Bickelheim, Bahnhof	X		X	X	
Gau-Odernheim, Marktplatz		X			
Gundersheim, Bahnhof	X		X	X	
Guntersblum, Bahnhof	X	X			Verknüpfungspunkt außerhalb des Landkreises
Hohen-Sülzen, Bahnhof	X		X	X	
Kirchheimbolanden, Bahnhof	X	X			Verknüpfungspunkt außerhalb des Landkreises
Mettenheim, Bahnhof	X		X	X	

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 23: Verknüpfungspunkte mit Bezug zum Landkreis Alzey-Worms und ihre Ausstattungsmerkmale

Verknüpfungspunkte	SPNV	BUS	P+R	B+R	Bemerkungen
Monsheim, Bahnhof	X	X	X	X	
Nieder Flörsheim-Dalsheim, Bahnhof	X	X	X	X	
Osthofen, Bahnhof	X	X	X	X	
Partenheim, Schulstraße		X			
Pfieddersheim, Bahnhof	X	X		X	Verknüpfungspunkt außerhalb des Landkreises
Rheindürkheim, Kirchstr.		X			Verknüpfungspunkt außerhalb des Landkreises
Saulheim, Bahnhof	X	X	X	X	
Spiesheim, Ort		X		X	
Wallertheim, Bahnhof	X	X	X	X	
Wendelsheim, Bahnhof		X			
Westhofen, Verbandsgemeinde		X			
Wöllstein, Mitte		X			
Worms, Hbf/ZOB	X	X	X	X	Verknüpfungspunkt außerhalb des Landkreises
Wörrstadt, Bahnhof	X	X	X	X	

\*: mit neuem Linienskonzept in Umsetzung



## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



### Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R) im Landkreis Alzey-Worms

Durch eine attraktive Verknüpfung mit dem Auto- und Fahrradverkehr kann der ÖPNV auch wahlfreie Nutzer im Jeder-mannverkehr gewinnen. Daher sollten Verknüpfungen zwischen Auto- und Fahrradverkehr vor allem an Linien, die dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet sind, eingerichtet werden. Ein Neu- und Ausbau solcher Anlagen ist aufgrund der damit verbundenen Kosten sorgfältig unter Berücksichtigung des ÖPNV-Angebotes und den erreichbaren Nutzerpotenzialen zu planen. Hinweise zur Bedarfsermittlung sowie qualitative Standards hat der Verkehrsverbund Rhein-Neckar diesbezüglich in einem Leitfaden „Parken am Bahnhof – Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R und B+R-Anlagen“ manifestiert. Im Wesentlichen ergeben sich hieraus folgende Anforderungen an P+R und B+R-Plätze.

P+R	B+R
Bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleis bzw. zur Abfahrtshaltestelle (< 100 m)	
ausreichende Beleuchtung	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	gute Einsehbarkeit der Anlage
markierte Stellplätze	Überdachung sowie rahmenanschließbare Fahrradständer als Standard
übersichtliche Verkehrsführung der Anlage	Fahrradboxen / Sammelschließanlagen (zwingend erforderlich bei mehr als 50 Abstellplätzen)
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben/Kindersitzen)
	möglichst direkte Lage an den Bahnsteigen

Quelle: Kriterien des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar

Tab. 8: Anforderungen an P+R / B+R-Anlagen (Auszug aus den VRN-Anforderungen)

Als Planungsgrundlage ist im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Alzey-Worms eine Erhebung der Stellplatzauslastung der Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Anlagen erfolgt. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle 9 dargestellt.

Insgesamt zeigt sich eine stark unterschiedliche Nutzung der Park-and-Ride-Anlagen. Relativ schwach ausgelastet sind die P+R-Stellplätze in Albig, in Gau-Bickelheim sowie in Hohen-Sülzen. Umgekehrt ist die vergleichsweise kleine Park-and-Ride-Anlage in Osthofen bereits voll ausgelastet. Auch die größeren Park-and-Ride-Plätze in Alzey, in Monsheim und in Wörrstadt weisen hohe Auslastungsgrade und geringe Restkapazitäten auf. Alle Bike-and-Ride-Anlagen im Landkreis Alzey-Worms weisen noch Restkapazitäten auf. Die am stärksten ausgelastete Anlage befindet sich in Osthofen, die mit einer Auslastung von knapp 80 % jedoch auch noch Restkapazitäten aufweist. Überlastet sind relevante Bike-and-Ride-Anlagen außerhalb des Kreisgebietes: So haben die Bike-and-Ride-Anlagen in Worms und Bad Kreuznach ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.

Verknüpfungspunkte	Park-and Ride		Bike-and-Ride	
	Stellplätze insgesamt	Auslastung [%]	Abstellplätze insgesamt	Auslastung [%]
Albig, Bahnhof	41	20 %	40	3 %
Alsheim, Bahnhof	30	100 %	10	30 %
Alzey, Bahnhof	76	87 %	100	50 %
Armsheim, Bahnhof	104	52 %	35	34 %
Bad Kreuznach, Bahnhof <sup>3)</sup>	70 <sup>1)</sup>	k. A.	22	>100 %
Eppelsheim, Bahnhof	ca. 30	ca. 50 %	36	22 %
Gabsheim, Raiffeisen	–	–	5	0 %
Gau-Bickelheim, Bahnhof	10	20 %	15	33 %
Gundersheim, Bahnhof	10	50 %	46	35 %
Hohen-Sülzen, Bahnhof	10	10 %	3	0 %
Mettenheim, Bahnhof	k. A. <sup>2)</sup>	k. A.	44	18 %
Monsheim, Bahnhof	105	82 %	81	12 %
Nieder Flörsheim-Dalsheim, Bahnhof	52	37 %	30	17 %
Osthofen, Bahnhof	9	100 %	45	78 %
Saulheim, Bahnhof	32	94 %	36	31 %
Spiesheim, Ort	–	–	4	25 %
Wallertheim, Bahnhof	–	–	10	30 %
Worms, Hbf/ZOB	396 <sup>1)</sup>	65 %	161	>100 %
Wörrstadt, Bahnhof	87	94 %	68	12 %

<sup>1)</sup> kostenpflichtig

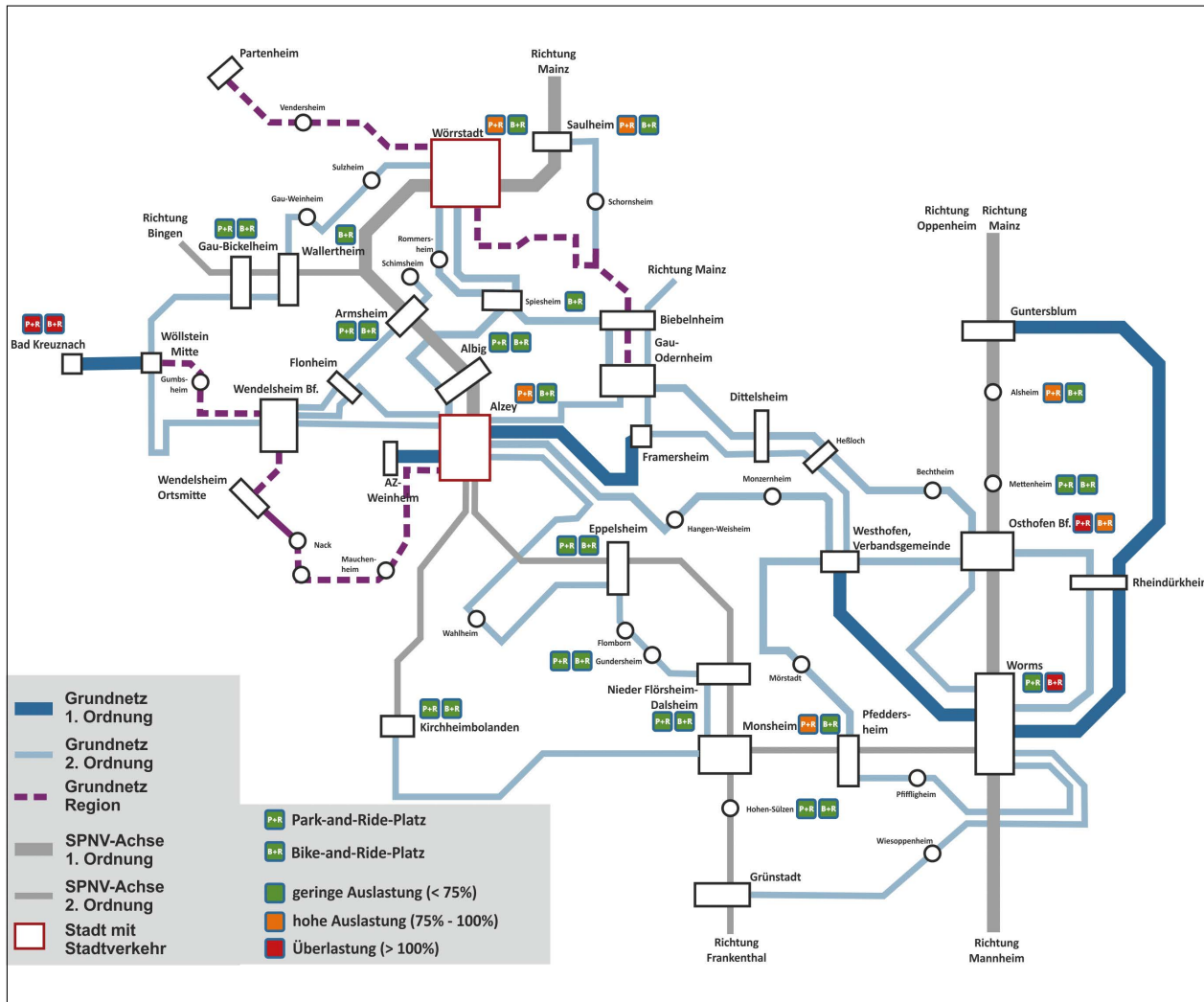
<sup>2)</sup> keine Einteilung der Parkstände

<sup>3)</sup> Quelle: Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Bad Kreuznach (2015)

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage eigener Erhebung

Tab. 9: Auslastung P+R und B+R an Verknüpfungspunkten

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Linienkonzeptes von IGDB Verkehrsplanung + Beratung 2017

Abb. 24: Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Anlagen im Kontext der Netzhierarchien

In der folgenden Abb. 24 ist die Lage der Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Plätze entlang der zukünftigen Netzhierarchien dargestellt. Im Abgleich mit der Auswertung der Auslastungen zeigt sich, dass insbesondere Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Plätze an Verknüpfungspunkten mit Schienenstrecken des Grundnetzes 1. Ordnung besonders stark ausgelastet sind (z. B. Alzey, Worms, Würzburg). Aufgrund dieser Erkenntnisse sollte der Ausbau von Park-and-Ride sowie Bike-and-Ride-Stellplätzen insbesondere vorangetrieben werden.

Die Maßnahmen im Bereich von Verknüpfungspunkten sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.



Umsetzung einer Mobilitätsstation am Bahnhof Alzey	
Beschreibung	Der Bahnhof Alzey ist ein Verknüpfungspunkt mehrerer SPNV-Linien sowie vieler regionaler Hauptlinien im Busverkehr. Aus diesem Grund kann der Bahnhof Alzey durch die Erweiterung zu einer Mobilitätsstation zur Verkehrsdrehscheibe für den Landkreis Alzey-Worms werden, um die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote zu verbessern.
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gestalterische Aufwertung durch einheitliche Außendarstellung</li> <li>▶ Einrichtung einer Informationsplattform über die verfügbaren Mobilitätsangebote im Internet</li> <li>▶ Nachfragegerechte Erweiterung des Park-and-Ride-Angebotes</li> <li>▶ Eröffnung einer Mobilitätszentrale</li> <li>▶ Einrichtung hochwertiger und sicherer Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeit für E-Bikes, ggf. als Radstation vergleichbar mit dem Radhaus in Worms</li> <li>▶ Prüfung der Einrichtung eines Carsharing-Angebotes</li> <li>▶ Prüfung von Kombitarifen, z. B. kostenfreies Parken für ÖPNV-Abonnenten, Carsharing-Guthaben für ÖPNV-Abonnenten</li> </ul>
Akteure	Landkreis Alzey-Worms, Stadt Alzey, Deutsche Bahn AG, vlexx, Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, ggf. weitere Mobilitätsanbieter (insb. Carsharing)
Umsetzung	Machbarkeitsprüfung bis 2019 sukzessive Umsetzung bis 2021
Sonstiges	Gestaltungsbeispiele für Mobilstationen sind bspw. beim Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen verfügbar <sup>8</sup>

Erweiterung von Park-and-Ride-Kapazitäten	
Beschreibung	Die Park-and-Ride-Plätze im Landkreis sind insbesondere an Bahnhöfen mit einem guten Verkehrsangebot teilweise stark ausgelastet. Für wahlfreie Kunden, die auf die Verknüpfung zwischen Pkw und ÖPNV setzen, ist es notwendig, dass ausreichend Stellplätze an relevanten ÖPNV-Stationen zur Verfügung stehen, damit diese ihr ÖPNV-Abonnement dauerhaft behalten.
Maßnahmen	<p>Erweiterung der P+R-Kapazitäten in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Alsheim</li> <li>▶ Monsheim</li> <li>▶ Osthofen</li> <li>▶ Saulheim</li> <li>▶ Wörrstadt</li> </ul> <p>Eine Kapazitätserweiterung kann zum einen durch bauliche Maßnahmen erfolgen, zum anderen kann in einem ersten Schritt auch überprüft werden, inwieweit die zur Verfügung stehenden Stellplätze durch Fremdparker genutzt werden, die nicht mit dem ÖPNV weiterreisen. In diesem Fall sind alternativ auch regulative Maßnahmen denkbar, mit denen die (kostenfreie) Nutzung des Park-and-Ride-Platzes an die Nutzung des ÖPNV gebunden wird. Beispielsweise kann das durch kostenlose Parkscheine für Inhaber von ÖPNV-Fahrscheinen umgesetzt werden.</p>
Akteure	Landkreis Alzey-Worms
Umsetzung	Machbarkeitsprüfung bis 2019 sukzessive Umsetzung bis 2021
Sonstiges	

<sup>8</sup> vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017)

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen



Förderung der Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV durch neue Bike-and-Ride-Anlagen	
Beschreibung	Mit Aufwertung des Busangebotes steigen auch die Potenziale für die Verknüpfung zwischen Radverkehr und Busverkehr. Hier sind insbesondere stark frequentierte Haltestellen an Linien im Grundnetz der 1. bzw. 2. Ordnung zu betrachten. Um die Potenziale abzuschöpfen, sind qualitativ hochwertige und sichere Abstellanlagen empfehlenswert.
Maßnahmen	Einrichtung zusätzlicher Bike-and-Ride-Anlagen in <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wöllstein Mitte</li> <li>▶ Gau-Odernheim, Marktplatz</li> <li>▶ Westhofen, Verbandsgemeinde</li> <li>▶ Wendelsheim, Marktplatz</li> </ul> mit überdachten Anlehnbügel, die ggf. je nach Entwicklung der Fahrgastnachfrage auf den neu konzipierten Buslinien auch durch Schließfächer mit Ablagemöglichkeit für einen Fahrradhelm und ggf. Lademöglichkeit für Akkus von Pedelecs ergänzt werden können.
Akteure	Landkreis Alzey-Worms, landkreisangehörige Städte und Gemeinden Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund, ggf. Verkehrsunternehmen
Umsetzung	Sukzessive Umsetzung in Abstimmung mit Kommunen als Baulastträger
Sonstiges	

Aufwertung bestehender Bike-and-Ride-Anlagen	
Beschreibung	Durch den anhaltenden Pedelec-Boom werden die Anforderungen an Radabstellanlagen höher. Für eine erfolgreiche Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr muss diesen höher werdenden Anforderungen Rechnung getragen werden.
Maßnahmen	Aufwertung der Bike-and-Ride-Anlage in <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Osthofen, Bahnhof (10 Fahrradboxen + 20 überdachte Abstellplätze)</li> </ul> mit Erweiterung der Kapazität und Einrichtung von Fahrradboxen.
Akteure	Landkreis Alzey-Worms, landkreisangehörige Städte und Gemeinden Verkehrsverbund Rhein-Neckar, ggf. Verkehrsunternehmen
Umsetzung	Sukzessive Umsetzung in Abstimmung mit Kommunen als Baulastträger
Sonstiges	

### Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. zu ihrem eigentlichen Ziel. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellt gerade der Fußverkehr relativ hohe Anforderungen an die Ausgestaltung und Qualität des Wegenetzes. Fußgänger sind sehr umwege- und zeitempfindlich. Außerdem müssen die Wege im Umfeld von Verknüpfungspunkten so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellende Fußgängerströme sicher aufgenommen werden können. Ebenfalls wichtig ist es, auch die Wege innerhalb der Verknüpfungspunkte in die Betrachtung mit einzubeziehen, da Verknüpfungspunkte sowohl Quelle als auch Ziel von Fußwegen sind. Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden. Bei Verknüpfungspunkten, an denen zum Umstieg oder Wechsel des Verkehrsmittels eine Straße überquert werden muss, sind der Straßenbeschaffenheit angemessene Querungsmöglichkeiten einzurichten.

Die Wege für Fußgänger müssen demnach folgende Ansprüche erfüllen:

- ▶ direkt
- ▶ überschaubar
- ▶ attraktiv
- ▶ sicher
- ▶ barrierefrei

Hinweise zur Gestaltung von Fußverkehrsanlagen geben die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als anerkanntes Regelwerk, das auch für die Zuwegung zu Haltestellenbereichen anzuwenden ist.

### Zuwegung Radverkehr

Analog dem Fußverkehr stellen auch Fahrradfahrer vielfältige Anforderungen an eine sichere und attraktive Wegeführung. Sie soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen. Unter Berücksichtigung der Topographie und möglichst geringer Umwege sollte dem Radfahrer, unterstützt durch geeignete Wegweisung, ein direktes und verkehrssicheres Wegenetz als Zugang zum ÖPNV angeboten werden. Im Nahbereich des Verknüpfungspunktes sollten die Radfahrer, möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zur B+R-Anlage geführt werden.

Hinweise zur sicheren Führung des Radverkehrs geben die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV. Hier sind geeignete Führungsformen für unterschiedliche Straßentypen (nach Verkehrsstärke und Geschwindigkeitsniveau) aufgeführt, um eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs zu gewährleisten.

### 6.6 Mobilitätsmanagement

Mit einem Mobilitätsmanagement findet eine positive Beeinflussung der Verkehrsnachfrage statt, mit dem unter anderem eine Verkehrsverlagerung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden soll. Mobilitätsmanagement konzentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, um die Einstellung der Menschen langfristig zugunsten des ÖPNV und weiterer umweltverträglicher Mobilitätsarten zu verändern. Insbesondere Beratung z. B. in Mobilitätszentralen oder über Informationsplattformen im Internet steht dabei im Vordergrund, um Alternativen zum privaten Pkw aufzuzeigen und aktiv zu bewerben. Die Maßnahmen

des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen und Dienstleister zusammenbringt. Zu den positiven ökologischen Auswirkungen des Mobilitätsmanagements nämlich Verringerungen von Emissionen, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Ressourcenverbrauch kommt ein ökonomischer Vorteil: Die „weichen“ Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte“ Vorhaben wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur.

Mobilitätsmanagement kann mit verschiedenen Ansatzpunkten betrieben werden:

- ▶ Kommunales Mobilitätsmanagement
- ▶ Betriebliches Mobilitätsmanagement
- ▶ Schulisches Mobilitätsmanagement

**Kommunales Mobilitätsmanagement** hat zum Ziel, die Mobilitätssituation in den Städten und Gemeinden zu verbessern und weiterzuentwickeln. Die Maßnahmen richten sich hierbei an die Ämter und Betriebe der Stadt bzw. Gemeinde selbst, umfassen aber auch ganzheitliche organisatorische Ansätze, welche die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger einbeziehen.

Als Maßnahmen in der verkehrlichen Angebotsgestaltung kommen unter anderem Systeme zur gemeinschaftlichen Nutzung von Pkw (Carsharing), Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften (privates Carsharing) und das örtliche Parkraummanagement in Betracht. Gleichsam kann mit der Bereitstellung von Leihfahrrädern die Nutzung des Radverkehrs begünstigt werden.

Im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements sollten zur Förderung des ÖPNV **Mobilitätstrainings für Senioren** angeboten werden: Insbesondere ältere Menschen können häufig aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr auf das eigene Auto zurückgreifen. Bus und Bahn sind hier eine Alternative, um auch im Alter mobil zu bleiben. Allerdings ist die Nutzung für viele ungewohnt und auch Hilfsmittel wie Rollatoren erfordern einen geübten Umgang bei einer Reise mit Bus und Bahn. Dies kann durch Schulungsveranstaltungen für Senioren zur ÖPNV-Nutzung (Ein- / Ausstieg mit Rollator; sicherer Halt während der Fahrt; Erwerb von Fahrkarten) gefördert werden. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar unterstützt in Kooperation mit Verkehrsunternehmen die Einführung von Mobilitätstrainings. Die Mobilitätstrainings können auch weitere Verkehrsmittel wie etwa Veranstaltung zum Umgang mit Pedelecs umfassen.

Darüber hinaus sind auch Maßnahmen denkbar, mit denen beispielsweise die Mitarbeiter der Kommunalverwaltungen angeregt werden, für Dienstfahrten vermehrt auf den ÖPNV oder das Fahrrad zurückzugreifen. Aber auch Steuerungsmöglichkeiten in der Siedlungsentwicklung, so dass diese fokussiert an bereits bestehenden Hauptachsen (Grundnetz 1. oder 2. Ordnung) erfolgt, können zum Bereich der kommunalen Mobilitätsplanung gehören.

Neben dem kommunalen Mobilitätsmanagement ist auch das betriebliche Mobilitätsmanagement zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage relevant. Hier stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens mit seinen Mitarbeitern im Fokus.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement bezweckt zum einen die Arbeitnehmer an ein bewussteres Mobilitätsverhalten heranzuführen, und zum anderen die Unternehmen dabei zu unterstützen, Mobilität innerhalb des Unternehmens nachhaltiger auszugestalten. Analog zu den beschriebenen

## 6. Angebotskonzept und Maßnahmen

Vorzügen des kommunalen Mobilitätsmanagements lassen sich die Belange des Umweltschutzes mit ökonomischen Zielen des Unternehmens nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und -zufriedenheit verbinden.

Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen hängt dabei zum einen stark vom Engagement der einzelnen Unternehmen ab und zum anderen aber auch von einer Vielzahl weiterer Faktoren wie der Betriebsgröße, den erforderlichen Transportkapazitäten auf Dienstfahrten oder der Mitarbeiterstruktur. Betriebe können sich z. B. durch die **Einführung von Job-Tickets** einen Beitrag zur Förderung des ÖPNV leisten, wodurch neben einer Vergünstigung für die Arbeitnehmer auch ein Imagegewinn für das Unternehmen einhergeht und ggf. ein Beitrag zum Abbau eines Parkdrucks geleistet werden. Entsprechende Rahmenangebote befinden sich sowohl beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar als auch im Rhein-Nahe-Verkehrsverbund im Portfolio. Dabei eignen sich Job-Tickets bereits als Bestandteil für ein Mobilitätsmanagement für Unternehmen oder Kooperationen mehrerer Unternehmen ab 20 Mitarbeitern.

**Organisation von Mitfahrbörsen** für eine nachhaltige Mobilität engagieren. Diese haben das Ziel, Fahrten von Arbeitnehmern, die entlang einer Strecke wohnen, zu bündeln. Damit kann auch aus Räumen, in denen der ÖPNV gegenüber dem Auto nicht konkurrenzfähig ist, ein Anreiz für ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten gegeben werden.

Der Bereich des **schulischen Mobilitätsmanagements** greift neben dem Ziel einer Verkehrsverlagerung aus ökologischen Gründen vor allem auch die Verkehrssicherheit auf. Hier ist insbesondere der Schulweg in den Fokus zu rücken. Mit Fuß- und Radweg-Konzepten sowie einer guten ÖPNV-Anbindung kann eine Alternative zum „Mama-“ bzw. „Papa-Taxi“ geschaffen werden. Die folgenden Handlungsansätze zeigen ein Handlungsspektrum auf, um den Schulweg für Kinder

und Jugendliche sicherer und besser zu gestalten. Zwei wesentliche Handlungsfelder des schulischen Mobilitätsmanagements sind die Mobilitäts-erziehung und die Verkehrsüberwachung.

Mit der Mobilitäts-erziehung in Schulen wird eine wesentliche Grundlage gelegt, um Kindern ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr beizubringen, damit diese ihren Schulweg sicher und selbstständig zurücklegen können. Ergänzend sollte hierzu auch das Verhalten im ÖPNV trainiert werden: Wesentliche Bausteine sind hier das Verhalten auf dem Weg zur Bushaltestelle, an der Bushaltestelle sowie im Fahrzeug. Aber auch das Fahrrad sollte bei der Mobilitäts-erziehung in Schulen thematisiert werden: So kann das Fahrrad auf kürzeren Distanzen den Ausbildungsverkehr im ÖPNV entlasten und hier zu einem Abbau von Überlastungen beitragen. Wesentlich ist hier das Lernen von Verkehrsregeln und das Training eines sicheren Fahrens im Straßenverkehr.

Mit einer Verkehrsüberwachung an Schulen kann ebenfalls die Verkehrssicherheit für Schüler insbesondere im Schulumfeld erhöht werden. Insbesondere der Hol- und Bringverkehr durch Eltern mit dem Auto führt oft zu unübersichtlichen Verkehrssituationen. Das führt teilweise zu einem Teufelskreis, wodurch auch weitere Eltern aufgrund der fehlenden Verkehrssicherheit ihre Kinder zur Schule fahren, als sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus zur Schule zu schicken. Aus diesem Grund leistet die Verkehrsüberwachung an Schulen auch einen Beitrag dazu, dass Schüler den ÖPNV sicherer nutzen können.

### 6.7 Ergänzende Mobilitätsangebote

Immer mehr Menschen werden bei ihrer Verkehrsmittelwahl flexibler und nutzen sowohl verschiedene Verkehrsmittel für einen Weg (intermodal) als auch mehrere Verkehrsmittel im

Zeitverlauf (multimodal) (vgl. Abb. 25). Hierin liegen Chancen für den Erfolg des ÖPNV-Angebotes, denn insbesondere für Verbindungen in Ballungsräume, in denen die Straßen oft überlastet sind und der Parkraum knapp ist, bieten schienengebundene Verkehrsmittel Vorteile. Werden diese Angebote durch weitere Mobilitätsangebote ergänzt, kann damit ein Fundament geschaffen werden, auch in ländlicheren Räumen eine vom Auto unabhängige Mobilität zu schaffen und so vor allem die Anzahl der Autos pro Haushalt zu reduzieren.

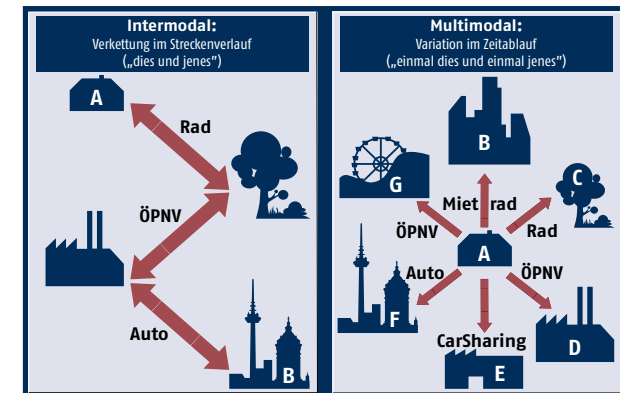


Abb. 25: Intermodales und multimodales Verkehrsverhalten

### Carsharing / Dorfauto

Carsharing-Angebote erweitern das ÖPNV-Angebot um eine bedarfsweise, flexible Autonutzung und erleichtern somit bei einer Kombination der Vorteile aus ÖPNV und Auto den Verzicht auf ein eigenes Auto oder zumindest den Zweitwagen. Ein attraktives ÖPNV-Angebot sowie eine nahmobilitätsfreundliche Siedlungsstruktur bilden jedoch das erforderliche Rückgrat dafür, dass ein Verzicht auf das Auto möglich ist.

In Raumstrukturen wie dem Landkreis Alzey-Worms ist ein Carsharing-Angebot mit einer konventionellen Betreiber-



struktur besonders in der Kreisstadt Alzey denkbar. Im übrigen Kreisgebiet lassen die Nutzerpotenziale in erster Linie bürgerschaftliche Betreiberstrukturen zu. Diese können dort beispielsweise auch mit einem ehrenamtlichen Fahrdienst für Senioren kombiniert werden.

### Integrierte Rad+ÖPNV-Angebote

Im Berufsverkehr bestehen intensive Verflechtungen zwischen Kommunen des Landkreises Alzey-Worms und den Zentren Worms und Mainz. Beide Städte verfügen über Fahrradverleihsysteme. Um die Fahrradnutzung am Arbeitsort zu vereinfachen, wird ein integriertes Ticketangebot zur Nutzung des ÖPNV sowie zur Nutzung der Fahrradvermietsysteme (MVGmeinRad in Mainz und VRNnextbike in Worms) empfohlen. Während für MVGmeinRad eine neue Kooperation erforderlich ist, wird VRNnextbike durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar bereits federführend verwaltet.

Mit einer Integration und offensiven Bewerbung dieser Angebote kann die intermodale Nutzung des ÖPNV in Kombination mit dem Radverkehr auch am Zielort, z. B. am Arbeitsort, attraktiver gestaltet werden. Insbesondere der für viele Nutzer, aber auch für viele Verkehrsunternehmen problematische Transport von Fahrrädern in den Bussen und Zügen entfällt somit als Nutzungshemmnis, wenn an der Einstiegsstation sichere Fahrradabstellanlagen für das eigene Fahrrad (Bike-and-Ride) und an der Ausstiegsstation eine Weiterreisemöglichkeit per Leihfahrrad bestehen.

### Bürgerbusse

Hinter dem Begriff Bürgerbus verbergen sich hinsichtlich Angebotszeiträumen, Fahrtenhäufigkeiten und Bedienungskonzept unterschiedliche Angebotsformen. Grundsätzlich gilt: Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG.

Hierzu gehört auch die Festlegung von Mindestbedienungsstandards, die im Bedarfsfall durch den Einsatz von Ruf-Taxis erfüllt werden. Ehrenamtlich betriebene Fahrdienste können daher nur eine weitere Ergänzung dieses ÖPNV-Angebotes darstellen. Bürgerbusse lassen sich in der Regel durch folgende drei Kriterien definieren:

- ▶ der Fahrbetrieb wird ehrenamtlich – und damit auch freiwillig – durchgeführt,
- ▶ der Betrieb findet regelmäßig statt,
- ▶ das Angebot kann von allen Personengruppen genutzt werden.

Die typischen Fahrtzwecke der Bürgerbusse sind Einkaufen, Arztbesuch oder die Fahrt zum Friedhof. Entsprechend besteht der größte Bedarf tagsüber von Montag bis Freitag. Bürgerbusse basieren auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Die Initiative geht zumeist von Bürgern aus, die ein fehlendes oder unattraktives ÖPNV-Angebot wahrnehmen. Die Akzeptanz und Identifikation ist zumeist sehr hoch, sofern die Bevölkerung rechtzeitig eingebunden wird und im Idealfall die Initiative zur Gründung eines Bürgerbusses selbst auslöst.

Die von Bürgerbussen angebotenen Verkehre sind sehr unterschiedlich. Zumeist sind sie stark von innerörtlichen Verkehrsbedürfnissen geprägt. Die Verknüpfungen zu überörtlichen Verkehren sind zumeist gering. Neben der tageszeitlichen Beschränkung findet die Bedienung oftmals nur an bestimmten Wochentagen statt. Sie kann regelmäßig, auf festem Linienweg oder auch nur auf Anmeldung und Haustürbedienung erfolgen. Als Fahrzeuge werden Kleinbusse bis maximal 9 Personen (inkl. Fahrer) oder Großraum-Pkw eingesetzt. Weitere örtliche Rahmenbedingungen sind neben der Nachfrage die finanzielle Ausstattung und die Zahl der Fahrer.

Der Landkreis Alzey-Worms begrüßt grundsätzlich die Einrichtung von Bürgerbussen als komplementäres Verkehrsangebot. Diese können insbesondere in ländlichen Räumen den ÖPNV vor Ort sinnvoll ergänzen, aber nicht ersetzen. Auch das Land Rheinland-Pfalz engagiert sich erheblich bei der Unterstützung entsprechender Initiativen (<http://www.buergerbus-rlp.de>).

Bei der Einrichtung von Bürgerbussen ist eine Konkurrenz zum klassischen ÖPNV zu vermeiden, um gegenseitige Kannibalisierungseffekte auszuschließen. Dies betrifft insbesondere parallele Verkehrsbedienungen, die zu vermeiden sind. Dies ist die Voraussetzung, dass sich beide Angebotsformen erfolgreich entsprechend der dargestellten Teilung von Verkehrsfunktionen ergänzen können. Klassische ÖPNV-Angebote, die in ein Gesamtnetz sowie einen Verbundtarif integriert sind, sollen gegenüber Bürgerbus-Angeboten prioritär umgesetzt werden.

Im Landkreis Alzey-Worms werden bisher folgende Bürgerbusse betrieben:

- ▶ Stadt Wörrstadt
- ▶ Verbandsgemeinde Wörrstadt
- ▶ Verbandsgemeinde Eich
- ▶ Ortsgemeinde Offstein
- ▶ Verbandsgemeinde Alzey Land

Darüber hinaus bestehen konkrete Planungen zur Einrichtung eines Bürgerbus-Angebotes in den Verbandsgemeinden Wöllstein und Wonnegau.





## 7. Umsetzung

### 7.1 Angebotsseitige Maßnahmen

Ein Großteil der Angebotsmaßnahmen wird mit der Betriebsaufnahme des Bündels Alzey-Worms zum 01. August 2019 umgesetzt. Hierzu ist bereits am 26. Juli 2017 die Vorabkennzeichnung über die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erfolgt.

Diese bezieht sich auf die Linien: 421, 425, 426, 429, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 659 und

678. Bestandteil der Vorabkennzeichnung sind auch die ausgeweiteten Betriebszeiten und Fahrtenhäufigkeiten, wie in Kap. 6 beschrieben.

Um die Konsistenz des Liniennetzes zu gewährleisten und das neue Konzept sukzessive umzusetzen, werden ebenfalls zum 01. August 2019 Anpassungen im Linieneinheit Wonnegau-Altrhein an das neue Konzept im Busverkehr umgesetzt. Die neuen Linieneinheiten sind im Detail den Linieneinheitenbriefen in Anhang 7 zu entnehmen.

### 7.2 Investive Maßnahmen

Schwerpunkt der investiven Maßnahmen sind im Landkreis Alzey-Worms insbesondere die Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau. Da der Haltestellenausbau im Wesentlichen in der Zuständigkeit der landkreisangehörigen Städte und Gemeinden liegt, erfolgt die Auflistung der voraussichtlich notwendigen Investitionskosten differenziert nach Städten und Gemeinden sowie gestaffelt nach Investitionszeitraum bis 2022 und nach 2022 (vgl. Tab. 10). Diese Umsetzungshorizonte entsprechen dem in Kap. 6.4 dargestellten Haltestellenausbauprogramm.

Kommune	Investitionsvolumen bis 2022	Investitionsvolumen nach 2022
Albig	Neubau 2 Haltepositionen: 40.000 €	–
Alsheim	–	–
Alzey	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Neubau 2 Haltepositionen: 40.000 €</li> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 14 Haltepositionen: 210.000 €</li> <li>▶ Ergänzung von Bodenindikatoren für Sehingeschränkte an 13 Haltepositionen: 13.000 €</li> </ul>	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 39 Haltepositionen: 585.000 €
Armsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Bechenheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Bechthelm	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Bechtolsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 6 Haltepositionen: 90.000 €
Bermersheim (b. Worms)	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Bermersheim v. d. Höhe	▶ Ergänzung der Bodenindikatoren für Sehingeschränkte an 2 Haltepositionen: 2.000 €	–
Biebelnheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–



Kommune	Investitionsvolumen bis 2022	Investitionsvolumen nach 2022
Bornheim (Rheinhausen)	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €
Dintesheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Dittelsheim-Heßloch	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 5 Haltepositionen: 75.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Eckelsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Eich	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Ensheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Eppelsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Erbes-Büdesheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Esselborn	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Flornborn	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Flonheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 € ▶ Ergänzung von Bodenindikatoren für Seheingeschränkte an einer Halteposition: 1.000 €	–
Flörsheim-Dalsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 € ▶ Ergänzung von Bodenindikatoren für Seheingeschränkte an einer Halteposition: 1.000 €	–
Framersheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 7 Haltepositionen: 105.000 €
Freimersheim	–	–
Frettenheim	▶ Ergänzung von Bodenindikatoren für Seheingeschränkte an einer Halteposition: 1.000 €	–

## 7. Umsetzung



Kommune	Investitionsvolumen bis 2022	Investitionsvolumen nach 2022
Gabsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 30.000 €</li> <li>▶ Ergänzung von Bodenindikatoren für Seheingeschränkte an einer Halteposition: 1.000 €</li> </ul>	–
Gau-Bickelheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	–
Gau-Heppenheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>
Gau-Odernheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 6 Haltepositionen: 90.000 €</li> </ul>
Gau-Weinheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>
Gimbsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 5 Haltepositionen: 450.000 €</li> </ul>
Gumbsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	–
Gundersheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>
Gundheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>
Hamm am Rhein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 6 Haltepositionen: 90.000 €</li> </ul>
Hangen-Weisheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €</li> </ul>	–
Hochborn	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ergänzung von Bodenindikatoren für Seheingeschränkte an 2 Haltepositionen: 2.000 €</li> </ul>	–
Hohen-Sülzen	–	–
Kettenheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	–
Lonsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	–
Mauchenheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €</li> </ul>



Kommune	Investitionsvolumen bis 2022	Investitionsvolumen nach 2022
Mettenheim (Rheinhausen)	–	–
Mölsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Monsheim	▶ Ergänzung von Bodenindikatoren für Sehingeschränkte an einer Halteposition: 1.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €
Monzernheim	▶ Ergänzung von Bodenindikatoren für Sehingeschränkte an einer Halteposition: 1.000 €	–
Mörstadt	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €	–
Nack	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €	–
Nieder-Wiesen	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 € ▶ Neubau einer neuen Halteposition: 20.000 €	–
Ober-Flörsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 € ▶ Neubau einer neuen Halteposition: 20.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Offenheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Offstein	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 4 Haltepositionen: 60.000 €
Osthofen	–	–
Partenheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Rommersheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Saulheim	–	–
Schornsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Siefersheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €

## 7. Umsetzung



Kommune	Investitionsvolumen bis 2022	Investitionsvolumen nach 2022
Spiesheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €	–
Stein-Bockenheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Sulzheim (Rheinhessen)	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Udenheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Vendersheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €
Wachenheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	–
Wahlheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 € ▶ Bauliche Modifizierung einer Halteposition zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit: 8.000 €	–
Wallertheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €	–
Wendelsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an einer Halteposition: 15.000 €
Westhofen	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 8 Haltepositionen: 120.000 €
Wöllstein	–	–
Wonsheim	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 2 Haltepositionen: 30.000 €	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 8 Haltepositionen: 120.000 €
Wörrstadt	–	▶ Bauliche Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit an 4 Haltepositionen: 60.000 €

Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage von Erfahrungswerten

Tab. 10: Investitionsplan für den Haltestellenausbau



Neben dem barrierefreien Haltestellenausbau sind weitere investive Maßnahmen im Bereich der intermodalen Verknüpfungspunkte vorgesehen. Hier steht insbesondere die Verbesserung der Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und Rad- bzw. Autoverkehr im Fokus. Die Investitionskosten sind auf Grundlage der Maßnahmen in Kap. 6.5 ermittelt worden.

Bei den aufgeführten Werten handelt es sich um durchschnittliche Erfahrungswerte. Abweichungen können durch höhere Qualitätsansprüche sowie auch von spezifischen Rahmenbedingungen wie etwa Topografie und der Straßenraumbeschaffung verursacht werden.

Maßnahme	Umsetzungshorizont	Investitionskosten
Einrichtung einer Mobilitätsstation am Bf. Alzey	mittelfristig	ca. 20.000 € bis 30.000 € <sup>1)</sup>
Errichtung einer Radstation am Bf. Alzey	langfristig	ca. 150.000 € bis 200.000 €
Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage Bf. Alzey	mittelfristig	ca. 90.000 €
Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage Alsheim	mittelfristig	ca. 45.000 €
Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage Monsheim	mittelfristig	ca. 80.000 €
Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage Osthofen	kurzfristig	ca. 200.000 €
Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage Saulheim	kurzfristig	ca. 50.000 €
Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage Wörrstadt	kurzfristig	ca. 150.000 €
Neuerrichtung einer Bike-and-Ride-Anlage in Wöllstein	kurzfristig	ca. 5.000 €
Neuerrichtung einer Bike-and-Ride-Anlage in Gau-Odernheim	kurzfristig	ca. 5.000 €
Neuerrichtung einer Bike-and-Ride-Anlage in Westhofen	kurzfristig	ca. 5.000 €
Neuerrichtung einer Bike-and-Ride-Anlage in Wöllstein	kurzfristig	ca. 5.000 €
Erweiterung der Bike-and-Ride-Anlage in Osthofen Bf.	kurz- bis mittelfristig	ca. 25.000 €

<sup>1)</sup> exkl. Erweiterung P+R / B+R und Baukosten für zusätzliche Gebäude

Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage von Erfahrungswerten

Tab. 11: Investive Maßnahmen an intermodalen Verknüpfungspunkten



## 7.3 Vergabe / Linienbündelung

Alle Buslinien im Landkreis Alzey-Worms sind zu Linienbündeln zusammengefasst, welche die Grundlage für die Vergabe der Verkehrsleistungen darstellen. Ziel der Linienbündel ist es, einen linienübergreifend abgestimmten Verkehr sicherzustellen. Damit können entsprechend § 8a (2) PBefG die Verkehre ausschließlich als Gesamtleistung vergeben werden.

Im Rahmen der in diesem Nahverkehrsplan festgesetzten Qualitätsstandards und Vorgaben zum Bedienungsangebot (s. Kap. 6.3, Anhang 4, Anhang 7) werden seitens des Landkreises eigenwirtschaftliche Verkehre angestrebt. Sollte das definierte Verkehrsangebot im Sinne der ausreichenden Verkehrsbedienug nach §8 (3) PBefG nicht durch eigenwirtschaftliche Verkehre realisiert werden können, werden zur

Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienug öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben.

Im Folgenden werden die gegenüber dem Status Quo veränderten Linienbündel (s. Kap. 4.2) kurz beschrieben.

### 7.3.1 Bündel Alzey-Worms Nord

Die bisherigen Linienbündel Stadtbus Alzey / Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt sind im Rahmen der neuen Linienkonzeption des ZRNN, des MWVLW und des ZSPNV RLP Süd neu konzipiert und zum neuen Linienbündel Alzey-Worms Nord zusammengefasst worden. Hiermit werden viele Änderungen des Busverkehrskonzeptes für den ZRNN insbesondere im nördlichen Teil des Kreisgebietes umgesetzt. Die erstmalige Betriebsaufnahme ist am 01.08.2019 vorgesehen.

## Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 421: Stadtbus Alzey
- ▶ Linie 423: Mauchenheim – Erbes-Büdesheim – Flonheim
- ▶ Linie 425: Alzey – Mauchenheim – Wendelsheim – Wöllstein
- ▶ Linie 426: Alzey – Mörsfeld / Kirchheimbolanden
- ▶ Linie 440: Alzey – Erbes-Büdesheim – Wendelsheim – Wonsheim – Wöllstein – Bad Kreuznach
- ▶ Linie 441: Saulheim – Gabsheim – Wörrstadt / Gau-Odernheim
- ▶ Linie 442: Wörrstadt – Spiesheim – Biebelnheim – Gau-Odernheim
- ▶ Linie 443: Wörrstadt – Spiesheim – Ensheim – Bermersheim v. d. H. – Alzey
- ▶ Linie 444: Wöllstein – Wörrstadt
- ▶ Linie 445: (Wörrstadt -) Schimsheim – Armsheim – Flonheim – Wendelsheim
- ▶ Linie 446: Wendelsheim – Flonheim – Lonsheim – Heimersheim – Alzey
- ▶ Linie 447: Saulheim – Wörrstadt
- ▶ Linie 448: Nieder-Wiesen – Flonheim – Lonsheim – Bermersheim v. d. H. – Gau-Odernheim

Linienbündel	Linien	Federführender Aufgabenträger	Nächste Vergabe
Alzey-Worms Nord	421, 425, 426, 423, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 659, 678	LK Alzey-Worms	01.08.2019
Wonnegau-Altrhein	424, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437	LK Alzey-Worms	09.06.2024
Grünstadt	451	LK Bad Dürkheim	09.12.2023
Mainz-Bingen Ost	660, 668	LK Mainz-Bingen	01.01.2021
Donnersbergkreis	921	Donnersbergkreis	01.01.2027
Stadtverkehr Bad Kreuznach	214	Stadt Bad Kreuznach	01.08.2019

Tab. 12: Linienbündel im LK Alzey-Worms



- ▶ Linie 449: Alzey – Gau-Odernheim (– Bechtoldsheim)
- ▶ Linie 450: Wörrstadt Bahnhof – Gewerbepark
- ▶ Linie 659: Wöllstein – Sprendlingen
- ▶ Linie 678: Wörrstadt – Vendersheim – Partenheim – Sprendlingen / Stackeden

Die Aufgabenträgerschaft für die Linien 440, 445 und 446 als regionale Hauptlinien des Busverkehrskonzeptes des ZRNN, MWVLW und ZSPNV RLP Süd wird ab 01. August 2019 für die jeweiligen Gesamtstrecken an den ZSPNV Süd übertragen und damit die regionale Bedeutung dieser Linien verdeutlicht.

### 7.3.2 Bündel Wonnegau-Altrhein

Auch das Linienbündel Wonnegau-Altrhein ist von Veränderungen durch das Linienkonzept von ZRNN, MWVLW und ZSPNV RLP Süd für den regionalen Busverkehr betroffen. Die nächste Vergabe erfolgt zum 10. Juni 2024. Die Umsetzung der Konzepte ist jedoch bereits vorgezogen ab 01.08.2019 vorgesehen, um ein konsistentes Liniennetz mit Betriebsaufnahme des Linienbündels Alzey-Worms Nord zu gewährleisten.

### Fahrplankonzept zur Betriebsaufnahme

- ▶ Linie 424: Alzey-Weinheim – Alzey – Eppelsheim – Flörsheim-Dalsheim
- ▶ Linie 427: Ober-Flörsheim – Eppelsheim – Osthofen / Gau-Odernheim
- ▶ Linie 428: Freimersheim – Flornborn

- ▶ Linie 429: Alzey-Weinheim – Alzey – Hochborn – Westhofen
- ▶ Linie 430: Alzey – Framersheim – Westhofen – Worms-Abenheim – Worms
- ▶ Linie 431: Osthofen – Worms-Rheindürkheim – Worms
- ▶ Linie 432: Gunterblum – Hamm – Eich – Worms
- ▶ Linie 433: Osthofen – Eich – Alsheim – Gimbsheim
- ▶ Linie 434: Osthofen – Westhofen – Gundersheim – Mörstadt – Worms-Pfeddersheim – Worms
- ▶ Linie 435: Gau-Odernheim – Dittelsheim-Heßloch – Osthofen – Worms
- ▶ Linie 436: Weinolsheim – Eich
- ▶ Linie 437: Osthofen – Flörsheim-Dalsheim – Monsheim – Offstein
- ▶ Linie 438: Alzey – Gau-Odernheim – Dittelsheim-Heßloch – Osthofen / Westhofen

### 7.4 Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Angebotsqualität eine wesentliche Rolle. Teil des Daseinsvorsorgeauftrages der Aufgabenträger ist deshalb neben der Sicherstellung eines ausreichenden Fahrplanan-

gebotes die Sicherstellung einer Mindestqualität im Betriebsangebot. Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

- Fahrzeugqualität
- Vertrieb
- Fahrgastinformation
- Betriebsqualität
- Haltestellenausstattung

Die ÖPNV-Aufgabenträger im VRN haben sich vor diesem Hintergrund auf einen Mindestkatalog an qualitativen Anforderungen an die Busverkehrsleistungen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geeinigt. Diese Mindestanforderungen sind in der Anlage „Qualitätsanforderungen“ zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar zusammengefasst.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität setzt neben der Definition von Qualitätsstandards auch die Implementierung eines Qualitätssicherungssystems voraus. Ohne regelmäßige Qualitätskontrollen und ein angemessenes Sanktionssystem gegenüber den Betreibern ist eine Qualitätssicherung nicht möglich. Die Aufgabenträger haben sich deshalb darauf verständigt, im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar ergänzend zu den Qualitätsstandards ein dazugehöriges Sanktionssystem festzulegen. Diese Festlegungen werden Gegenstand vertraglicher Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.







## 7. Anhang

7.1 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2005

7.2 Handlungsbedarf der Kommunen

7.3 Haltestellenausbauprogramm

7.4 Qualitätsanforderungen

7.5 Standard für Haltestellenschilder

7.6 Liniensteckbriefe (Status Quo)

7.7 Liniensteckbriefe (Zielnetz)



## Anhang 1: Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2005

Die Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2005 bezieht sich auf den Analysestand 2017/2018. Maßnahmen, die mit dem Linienkonzept ab 2019 umgesetzt werden, sind daher hierin nicht berücksichtigt.

Nr im NVP	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
<b>SPNV-Planungsziele</b>			
k.A.	▶ Reaktivierung der Strecke Monsheim – Marnheim für Regelbetrieb an Werktagen		Reaktivierung gegenwärtig in Planung; Erhalt der Strecke gegenwärtig in Umsetzung
k.A.	▶ Ausweitung der Betriebszeiten auf der R35 (Bingen – Alzey – Monsheim – Worms) und der R45 (Monsheim – Grünstadt – Freinsheim – Bad Dürkheim – Neustadt) bis 24.00 Uhr		Ausweitung auf RB 35 zwischen Bingen und Worms ist erfolgt und ist seit Dez. 2017 wg. fehlender Nachfrage wieder eingestellt.
k.A.	▶ teilweise zweigleisiger Ausbau der Strecke Alzey – Mainz		seit 2014 neuer Kreuzungsbahnhof in Wörrstadt
k.A.	▶ Durchbindung von Zügen nach Frankfurt		Verlängerung einzelner Züge auf der R31 (Alzey – Mainz) in der Hauptverkehrszeit von/bis Frankfurt
<b>Grundnetz 1. und 2. Ordnung</b>			
9	▶ Strecke: (Worms) – Gundheim – Bermersheim – Gundersheim – Westhofen – Gundheim – (Worms) ▶ Alle Fahrten im Rundkurs ▶ Ausweitung auf 11 Fahrten / Sa. u. 15 Fahrten / So.		Rundkurs als Linie 434 umgesetzt, Ausweitung an Wochenenden nicht umgesetzt.
10	▶ Strecke: (Guntersblum) – Gimsheim – Eich – Hamm – (Worms–Rheindürkheim – Worms) ▶ Ausweitung auf 10 Fahrten / Samstag und 12 Fahrten / Sonntag		Maßnahme weitgehend umgesetzt: Ausweitung an Sonntagen auf 10 Fahrten, an Samstagen auf 21 Fahrten.
11	▶ Strecke: Osthofen – (Worms–Rheindürkheim – Worms) ▶ Sukzessive Ausweitung auf 40 Fahrten / Werktag und 10 Fahrten / Samstag		Maßnahme nicht umgesetzt (Linie 431 / 432). An Werktagen 13 Fahrtenpaare, an Samstagen 15 Fahrtenpaare
12	▶ Strecke: Alzey – Erbes-Büdesheim – Wendelsheim – [Wonsheim – Stein-Bockenheim – Siefersheim bzw. Eckelsheim – Gumbsheim] – Wörrstadt ▶ Ausweitung auf 2 Fahrtenpaare an Werktagen		

Nr im NVP	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
<b>Zusammenhängend zu bedienende Strecken im Ergänzungsnetz</b>			
6	▶ Reaktivierung der Strecke Monsheim – Marnheim für Regelbetrieb an Werktagen		Zusatzverbindung zwischen Westhofen und Osthofen Bf.
7	▶ Alzey – Kettenheim – Wahlheim – Esselborn – Dintesheim – Eppelsheim – [Hangen-Weisheim] – Flomborn – Ober-Flörsheim ▶ Ausweitung des Fahrtenangebotes um zwei Fahrten zwischen Hangen-Weisheim – Eppelsheim – Alzey		Maßnahme nicht umgesetzt: Keine Verbindung auf angegebener Relation. Fahrt verläuft über Linie 424 über Dautenheim.
8	▶ Alzey – Albig – Ensheim – Spiesheim – [Rommersheim] – Wörrstadt – Saulheim ▶ Vier Fahrten zwischen Saulheim – Wörrstadt – Rommersheim – Spiesheim – Ensheim		Maßnahme nicht umgesetzt. 3 Fahrten (Linie 441) zwischen Saulheim und Ensheim.
<b>Restliche zu bedienende Strecken im Ergänzungsnetz</b>			
9	▶ Abenheim – Osthofen ▶ Einrichtung einer Direktverbindung Abenheim – Osthofen (ggf. als Rufbus)		Verbindung besteht mit Linie 434 über Westhofen – Gundersheim; keine Direktverbindung
<b>Abendverkehr (nach 20 Uhr)</b>			
4	▶ Strecke: (Worms) – Gundheim – Bermersheim – Gundersheim – Westhofen – Gundheim (Worms) ▶ Alle Fahrten im Rundkurs ▶ Zeitliche Umstrukturierung der vier angebotenen Fahrten		Bisher kein Angebot vorhanden
5	▶ Strecke: Osthofen – (Worms–Rheindürkheim – Worms) ▶ Schaffung eines Angebotes mit vier Fahrten nach 20 Uhr		Bisher kein Angebot vorhanden
<b>Ruftaxi – Räumliche Ergänzung</b>			
1	▶ Strecke: Alsheim – Mettenheim – Sandhof – Eich ▶ Schaffung eines Angebotes mit vier Fahrten		Als konventionelle Linie 433 ohne Rufbetrieb umgesetzt. Wurde im Dezember 2016 wegen geringer Nachfrage auf Wunsch der Verbandsgemeinde Eich eingestellt.



Nr im NVP	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Flörsheim-Dalsheim – Kriegsheim – Monsheim Bf. – Mörsstadt – Pfeddersheim Bf. – Hohen-Sülzen – Offstein – Hohen Sülzen – Monsheim Bf. – Flörsheim-Dalsheim</li> <li>▶ Schaffung eines Angebotes mit sechs Fahrten</li> </ul>		Linienverkehr in Verbandsgemeinde Eich mit 4 Fahrtenpaaren eingeführt. Wurde mangels Nachfrage eingestellt und stattdessen ein Ruf taxi mit 5 Fahrtenpaaren eingerichtet
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Kettenheim – Wahlheim – Freimersheim – Wahlheim – Esselborn – Dintesheim – Eppelsheim – Flornborn – Ober-Flörsheim</li> <li>▶ Ausweitung des Fahrtenangebotes um eine Fahrt auf 7 Rundkursfahrten</li> </ul>		
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Eich – (Stadt Worms) – Osthofen – Westhofen – Alzey</li> <li>▶ Einführung eines Ämtertaxi mit einer Fahrt pro Woche</li> </ul>		nicht umgesetzt
<b>Ruf taxi – Zeitliche Ergänzung</b>			
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: (Worms – Abenheim) – Mörsstadt – Gundheim – Bernmersheim – Gundersheim – Westhofen (Verknüpfung mit Ruf taxi 8) – Gundheim – Mörsstadt – (Abenheim – Worms)</li> <li>▶ Einführung von drei Fahrten</li> </ul>		ohne Anbindung Mörsstadt umgesetzt
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Westhofen – Osthofen</li> <li>▶ Ausweitung des Fahrtenangebotes als Direktverbindung mit vier Fahrten</li> </ul>		Linienfahrten werden ausgeweitet
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Flörsheim-Dalsheim – Mölsheim – Wachenheim – Monsheim Bf. – Kriegsheim – Hohen-Sülzen – Offstein – (Heppenheim – Worms)</li> <li>▶ Verlängerung von vier Fahrten bis Flörsheim-Dalsheim und Einrichtung von zwei zusätzlichen Fahrten</li> </ul>		Zwei zusätzliche Fahrten eingeführt, jedoch keine Verlängerung bis Flörsheim-Dalsheim
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Weinheim – Offenheim – Mauthenheim – (Morschheim – Kirchheimbolanden)</li> <li>▶ Verlängerung von vier Fahrten und Einrichtung von zwei zusätzlichen Fahrten</li> </ul>		Zugangebot zwischen Alzey und Kirchheimbolanden ausgeweitet
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Hamm – Eich – Gimsheim – Alshiem – Mettenheim</li> <li>▶ Verlängerung der Fahrten bis Mettenheim</li> </ul>		nicht umgesetzt

Nr im NVP	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Frettenheim – Dittelsheim-Heßloch – Bechtheim West – Bechtheim – Osthofen – (Worms)</li> <li>▶ Einführung von sechs Fahrten auf dieser Relation</li> </ul>		Stundentakt Linie 435
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Heimersheim – Erbes-Büdesheim – Nack – Bechenheim – Nieder-Wiesen</li> <li>▶ Führung der Fahrten über Heimersheim</li> </ul>		nicht umgesetzt
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Kettenheim – Wahlheim – Freimersheim – Wahlheim – Esselborn – Dintesheim – Eppelsheim – Flornborn – Ober-Flörsheim</li> <li>▶ Ausweitung des Fahrtenangebotes um zwei Fahrten im Abendverkehr (ein Rundkurs)</li> </ul>		umgesetzt
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Albig – Bernmersheim – Lonsheim – Bornheim – Flonheim – Wendelsheim – Eckelsheim – Gumsheim – Wöllstein – Siefersheim – Wonsheim – Stein-Bockenheim</li> <li>▶ Ausweitung des Fahrtenangebotes um zwei zusätzliche Fahrten zwischen Alzey und Uffhofen</li> <li>▶ Verlängerung von vier Fahrten bis Stein-Bockenheim</li> </ul>		nicht umgesetzt
16	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Wöllstein – Gau-Bickelheim – Wallertheim – Gau-Weinheim – Vendersheim – Sulzheim – Wörrstadt</li> <li>▶ Führung von sechs Fahrten über Vendersheim</li> <li>▶ Einführung von acht zusätzlichen Fahrten an schulfreien Werktagen</li> </ul>		nicht umgesetzt
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Dautenheim – Gau-Heppenheim – Hangen-Weisheim – Hochborn – Monzernheim – Westhofen</li> <li>▶ Einführung von sechs Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Schafhausen – Framersheim – Gau-Köngernheim – Gau-Odernheim – Biebelnheim – Bechtolsheim</li> <li>▶ Verlängerung von vier Fahrten von Alzey über Schafhausen nach Bechtolsheim</li> </ul>		nicht umgesetzt
19	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Saulheim – Udenheim – Schornsheim – Gabsheim – Biebelnheim – Spiesheim – Ensheim – Rommersheim – Schimsheim – Armsheim – Schimsheim – Rommersheim – Wörrstadt – Saulheim (Rundkurs)</li> <li>▶ Einführung von sechs Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt

## 7. Anhang



Nr im NVP	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
20	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Monsheim – Wachenheim – Mölsheim – Kirchheimbolanden</li> <li>▶ Einführung von zwei Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt
<b>Busbedienung am Wochenende</b>			
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: (Guntersblum) – Gimbsheim – Eich – Hamm – (Worms-Ibersheim – Worms)</li> <li>▶ Schließung von Taktlücken: 12 zusätzliche Fahrten</li> </ul>		zwei zusätzliche Fahrten eingeführt
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: (Worms – Worms-Abenheim) – Mörsstadt – Gundheim – Bermersheim – Gundersheim – Westhofen – Gundheim – Mörsstadt – (Worms-Abenheim – Worms)</li> <li>▶ Schließung von Taktlücken: 15 zusätzliche Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Weinheim – Offenheim – Mauchenheim – (Morschheim – Kirchheimbolanden)</li> <li>▶ Einrichtung eines Bedienungsangebotes an Sonntagen mit 14 Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt
<b>Ruftaxibedienung an Wochenenden</b>			
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Dautenheim – Gau-Heppenheim – Hangen-Weisheim – Hochborn – Monzernheim – Westhofen</li> <li>▶ Einführung einer Ruftaxibedienung mit 14 Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Hamm – Eich – Gimbsheim – Alsheim – Mettenheim</li> <li>▶ Einführung einer Ruftaxibedienung mit drei Fahrten, dafür Einsparung des Ruftaxis Worms – Eich</li> </ul>		nicht umgesetzt
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Frettenheim – Dittelsheim-Heßloch – Bechtelheim West – Bechtelheim – Osthofen – (Worms)</li> <li>▶ Einführung einer Ruftaxibedienung mit acht Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Westhofen – Osthofen</li> <li>▶ Einführung eines Ruftaxis als Direktverbindung mit 14 Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt

Nr im NVP	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Flörsheim-Dalsheim – Mölsheim – Wachenheim – Monsheim – Kriegsheim – Hohen-Sülzen – Offstein – (Heppenheim – Worms)</li> <li>▶ Einführung von zwei zusätzlichen Fahrten und Verlängerung von vier Fahrten bis Flörsheim-Dalsheim</li> </ul>		nicht umgesetzt
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Kettenheim – Wahlheim – Freimersheim – Wahlheim – Esselborn – Dintesheim – Eppelsheim – Flornborn – Ober-Flörsheim</li> <li>▶ Einführung von zwei zusätzlichen Rundkursen</li> </ul>		umgesetzt
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Heimersheim – Erbes-Büdesheim – Nack – Bechenheim – Nieder-Wiesen</li> <li>▶ Einführung von sechs zusätzlichen Fahrten über Heimersheim</li> </ul>		nicht umgesetzt
16	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Albig – Bermersheim – Lonsheim – Bornheim – Flonheim – Wendelsheim – Eckelsheim – Gumbsheim – Wöllstein – Siefersheim – Wonsheim – Stein-Bockenheim</li> <li>▶ Einführung von zwei zusätzlichen Fahrten</li> <li>▶ Verlängerung von zehn Fahrten zwischen Uffhofen und Stein-Bockenheim</li> </ul>		nicht umgesetzt
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Wöllstein – Gau-Bickelheim – Wallertheim – Gau-Weinheim – Vendersheim – Sulzheim – Wörrstadt</li> <li>▶ Einführung einer Ruftaxibedienung mit acht Fahrten</li> </ul>		nicht umgesetzt
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Saulheim – Udenheim – Schornsheim – Gabsheim – Biebelnheim – Spiesheim – Ensheim – Rommersheim – Schimsheim – Armsheim – Schimsheim – Rommersheim – Wörrstadt – Saulheim</li> <li>▶ Einführung einer Ruftaxibedienung mit 7 Rundkursfahrten (14 Einzelfahrten)</li> </ul>		nicht umgesetzt
19	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strecke: Alzey – Schafhausen – Framersheim – Gau-Köngernheim – Gau-Odernheim – Biebelnheim – Bechtolsheim</li> <li>▶ Verlängerung von vier Fahrten zwischen Alzey und Bechtolsheim und Führung über Schafhausen</li> </ul>		nicht umgesetzt

## Anhang 2: Handlungsbedarf der Kommunen

Kommunen	Anregung/Hinweis
<b>Verbandsgemeinde Wörrstadt</b>	
alle	▶ Nahverkehr überwiegend nur durch Schulbuslinien
Ensheim	▶ bessere Verbindung ▶ große Schulbusse können in Ensheim nicht wenden
Partenheim	▶ nur Verbindungen in den Kreis Mainz-Bingen
Schornsheim	▶ überwiegend nur mit Schulbussen oder mit Umstiegen
Udenheim	▶ überwiegend nur mit Schulbussen oder mit Umstiegen ▶ direkte Verbindung Schulbuslinie nach Nieder-Olm fehlt, Alternativen ohne Anschlusssicherung und längere Wartezeiten
<b>Verbandsgemeinde Eich</b>	
Hamm am Rhein	▶ zu wenige direkte Verbindungen nach Osthofen ▶ Verbindungen nach Worms nachmittags nur stündlich ▶ letzte Abfahrten am Wochenende zu früh und Lücke zum Ruftaxi-Angebot ▶ Verbindungen nach Mettenheim und Alsheim nur mit Ruftaxi ▶ Direktverbindung Hamm – Alzey mindestens werktags
Eich	▶ Keine Direktverbindung zur Kreisstadt Alzey und keine sinnvollen Alternativen (Prüfung einer Verlängerung der in Dorn-Dürkheim endenden Linie montags bis freitags)
Mettenheim	▶ Ausweitung des SPNV-Angebots nach 24:00 Uhr ▶ Förderung des Minicars als Schienenersatz ▶ Aufwertung des Bahnhofs inkl. Parkplatzflächen

Kommunen	Anregung/Hinweis
<b>Verbandsgemeinde Alzey-Land</b>	
Ober-Flörsheim	▶ zusätzliche Busverbindungen nach Alzey im Alltagsverkehr ▶ Direktverbindung zu den Alzeyer Schulzentren ▶ Sicherung eines Grundangebots aus Bus- und Bedarfsangeboten
Albig	▶ Aufnahme der Kommune in beide Verkehrsverbünde ▶ Wiederherstellung der SPNV-Verknüpfung in Armsheim ▶ Takt 30 auf der Bahnstrecke Alzey – Mainz ▶ Ausweitung des Bedarfsverkehrs durch mehr Fahrzeuge ▶ flächendeckendes Busangebot im inneren Rheinhessen mit Anbindung aller Orte mindestens im Takt 60 ▶ Stärkung der Verkaufsstelle am Bahnhof Alzey ▶ moderne Fahrzeuge auf der Bahnstrecke Bingen – Worms
Wahlheim	▶ Verbesserung von Schienenersatzverkehr bzgl. Pünktlichkeit und Informationsqualität ▶ Angebot morgens und mittags, der Schulanfang und –ende ausgewogener berücksichtigt im SPNV
Gau-Odernheim	▶ zusätzliche Haltestelle auf der Selzbrücke
Stadt Alzey	▶ Ausweitung der Busverbindungen in die Stadtteile Dautenheim, Heimersheim, Schafhausen und Weinheim ▶ zusätzliche und schnellere Verbindungen nach Mainz
<b>Verbandsgemeinde Wonnegau</b>	
Hangen-Weisheim	▶ Überlastung der Linie 427 morgens in Richtung Alzey
Hochborn	▶ Überlastung der Linie 427 morgens in Richtung Alzey
Monzernheim	▶ Überlastung der Linie 427 morgens in Richtung Alzey
Osthofen	▶ Direktverbindung zum Klinikum Worms

Tab. 13: Rückmeldungen aus den kreisangehörigen Kommunen



## Anhang 3: Haltestellenausbauprogramm

### Methodik

#### Haltestellenkategorisierung

Ausgehend von der Bestandsaufnahme erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen nach einer verbundweit einheitlichen Systematik. In die Kategorisierung fließen die Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen ein. Diese Vorschläge werden mit den jeweils Verantwortlichen abgestimmt. Die Parameter sind im Folgenden kurz dargestellt.

#### Fahrgastzahlen im Jedermannverkehr (Ein- und Aussteiger pro Tag):

- ▶ Klasse 1: 501 und mehr
- ▶ Klasse 2: 101 bis 500
- ▶ Klasse 3: 51 bis 100
- ▶ Klasse 4: 21 bis 50
- ▶ Klasse 5: bis 20

Die Fahrgastzahlen sind das wichtigste Kriterium für eine Haltestellenkategorisierung. Je höher die Anzahl, desto höher ist im Regelfall die Bedeutung der Haltestelle im ÖPNV-Netz. Hohe Fahrgastzahlen werden auch an großen Umsteigeknoten (Bahnhöfe) erreicht.

Zu beachten ist, dass Fahrgäste im Ausbildungsverkehr (an Schultagen) nicht berücksichtigt werden, da für die Kategorisierung in etwa gleichmäßig hohe Ein- und Aussteigerzahlen über das gesamte Jahr hinweg relevant sind (Jedermannverkehr).

#### Lage im Ort:

- ▶ Klasse 1: dicht bebauter Ortskern bzw. einzige Haltestelle im Ort(steil)
- ▶ Klasse 2: innerhalb geschlossener Ortschaft, außerhalb dicht bebauten Ortskernes
- ▶ Klasse 3: Gewerbe-/Industriegebiet
- ▶ Klasse 4: Ortsrandlage (Haltestelle mit nur teilweise bebautem Einzugsradius)
- ▶ Klasse 5: außerhalb geschlossener Ortschaften, Einzelhöfe/-häuser

Durch die Einstufung der Lage einer Haltestelle wird den im Einzugsradius potentiellen ÖPNV-Nutzern Rechnung getragen. Je höher die Klasse, desto höher ist im Regelfall die mögliche Nutzung sowie die Bedeutung der Haltestelle.

#### Netzhierarchie:

- ▶ Klasse 1: Grundnetz 1. Ordnung
- ▶ Klasse 2: Grundnetz 2. Ordnung
- ▶ Klasse S: Stadtverkehr
- ▶ Klasse E\_A: nachfrageorientiertes Angebot im Ausbildungsverkehr
- ▶ Klasse E\_G: Ergänzungsnetz Grundversorgung
- ▶ Klasse E\_S: Ergänzungsverkehr Schiene

Die Netzklassen werden größtenteils durch den jeweils aktuellen Nahverkehrsplan festgelegt. Haltestellen höherer Netzklassen werden regelmäßig bzw. häufiger bedient als Haltestellen niedrigerer Klassen. Je höherwertiger das ÖPNV-Angebot an einer Haltestelle, desto sinnvoller ist im Regelfall der barrierefreie Ausbau.

Die Klasse E\_S (Ergänzungsverkehr Schiene) umfasst diejenigen Buslinien, die zu Tagesrandlagen bzw. am Wochenende eine SPNV-Linie ersetzen.

## Umsteigemöglichkeiten:

- ▶ Bus <> Schienenpersonenfernverkehr
- ▶ Bus <> Schienenpersonennahverkehr
- ▶ Bus <> Bus

Je höher die Wertigkeit des Umsteigeknotens, desto eher sollte ein barrierefreier Ausbau in Betracht gezogen werden.

## Relevante Einrichtungen im Umkreis von 200 m der Haltestelle:

Krankenhäuser, Seniorenheime, Pflegeheime, Behinderteneinrichtungen, Ärztehäuser, Verwaltungen, zentrenrelevanter Einzelhandel, touristische Ziele, Friedhöfe usw.

Besucherstarke Einrichtungen im Umfeld einer Haltestelle erhöhen im Regelfall die Nutzung und somit die Bedeutung einer Haltestelle. Bei bestimmten Einrichtungen ist ein barrierefreier Ausbau sinnvoll.

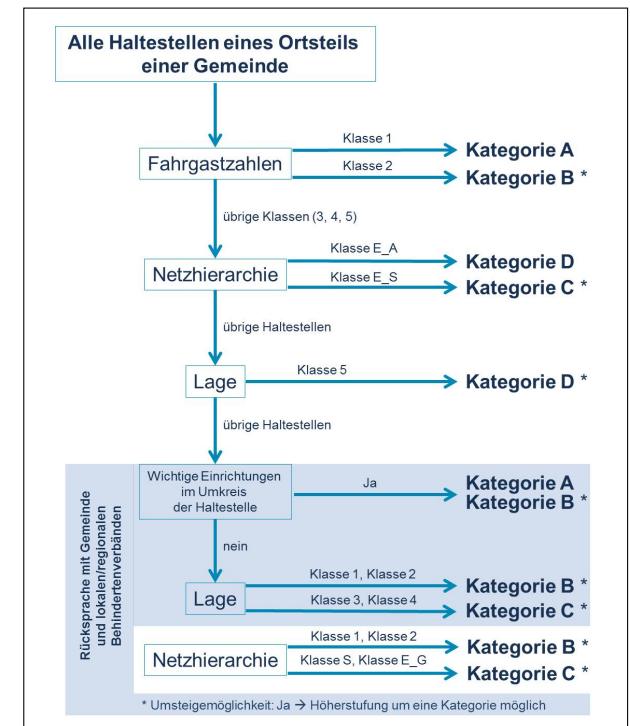
Ergebnis der Haltestellenkategorisierung sollten vier Kategorien sein:

- ▶ Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- ▶ Kategorie B: Ausbau notwendig
- ▶ Kategorie C: Ausbau nachrangig
- ▶ Kategorie D: kein Ausbau (begründete Ausnahme im NVP)

Zu den Ausnahmetatbeständen zählen nicht nur Haltestellen, die nur im Schülerverkehr bedient werden sowie in Lage 5 liegen. Es können auch bauliche und topographische Gründe aufgeführt werden, weshalb auf die Umsetzung der Barrierefreiheit an einer Haltestelle verzichtet werden kann bzw. verzichtet werden muss. Hierzu zählen beispielsweise Haltestellen in engen (Seiten-/Wohn-)Straßen, die vom Querschnitt her keinen barrierefreien Ausbau gemäß den Richtlinien oder keine barrierefreie Zuwegung zulassen, oder auch Haltestellen an Hangstraßen, die eine Neigung von mehr als 6% aufweisen. Diese Haltestellen sind unabhängig von ihrem jeweiligen Kategorisierungsergebnis in die Kategorie D einzugruppieren. Sollte ein langfristiger Bestand der Linienetzes, z.B. wegen einer absehbaren Neukonzeption des Linienetzes, nicht gewährleistet sein, kann ebenfalls mit entsprechender Begründung von einem barrierefreien Ausbau abgesehen werden.

Ergibt sich bei Prüfung der einzelnen Parameter, dass eine eindeutige Zuordnung in genau eine Kategorie nicht möglich ist, ist eine Abwägung unter Berücksichtigung von Lage und Netzkategorie zu empfehlen.

Beispiel: Die Haltestelle liegt bei Fahrgastzahlen in Klasse 4, bei Lage in Klasse 3 und bei der Netzhierarchie in Klasse 1, eine Umsteigemöglichkeit ist nicht gegeben und es sind auch keine wichtigen Einrichtungen im Umfeld vorhanden. Demzufolge wäre sowohl eine Zuordnung in Kategorie B als auch in Kategorie C denkbar. In diesem Fall erfolgt die Einstufung in Kategorie C. Die Dringlichkeit des Ausbaus wird über die anschließende Priorisierung in Abhängigkeit der anderen Haltestellen im Ortsteil bestimmt.







## Ergebnisse des barrierefreien Haltestellenausbaus

### Ausnahmen vom barrierefreien Haltestellenausbau

Kommune	Ausnahme vom barrierefreien Haltestellenausbau	Begründung
Albig	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ B 271</li> <li>▶ Freier Platz</li> <li>▶ Waage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ab 8 /2019 ohne Bedienung</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Alsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Rathaus</li> <li>▶ Schule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Alzey	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abzw. Dautenheim</li> <li>▶ Nibelungenschule</li> <li>▶ Heimersheim, Turnhalle</li> <li>▶ Weinheim, Poppenmühle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> <li>▶ Ersatz durch neue Haltestelle Staffelfstraße ab 2019</li> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> </ul>
Armsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schimsheim, Effenweg</li> <li>▶ Schimsheim, Frankenweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Bechenheim	–	
Bechtheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ West</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Bechtolsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Grundschule</li> <li>▶ Realschule</li> </ul>	–
Bermersheim (b. Worms)	–	–
Bermersheim v. d. Höhe	–	–
Biebelnheim	–	–
Bornheim (Rheinessen)	–	–
Dintesheim	–	–
Dittelsheim-Heßloch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Heßloch, Grundschule</li> <li>▶ Heßloch, Hillesheimer Straße</li> <li>▶ Abzw. Dittelsheim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ ab 8 /2019 ohne Bedienung</li> </ul>
Eckelsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Villa Bäder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> </ul>
Eich	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ibersheimer Straße</li> <li>▶ Osthofener Straße</li> <li>▶ Sandhof</li> <li>▶ Schulzentrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Ensheim	–	–

Kommune	Ausnahme vom barrierefreien Haltestellenausbau	Begründung
Eppelsheim	–	–
Erbes-Büdesheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Grundschule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Esselborn	–	–
Flornborn	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Flonheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schule</li> <li>▶ Uffhofen Geistermühle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ geringe Erschließungswirkung</li> </ul>
Flörsheim-Dalsheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bollmann</li> <li>▶ Post</li> <li>▶ Schule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Framersheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abzweigung</li> <li>▶ Kellerstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Freimersheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ort</li> <li>▶ Raiffeisenkasse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Frettenham	–	–
Gabsheim	–	–
Gau-Bickelheim	–	–
Gau-Heppenheim	–	–
Gau-Odernheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Grundschule</li> <li>▶ Realschule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Gau-Weinheim	–	–
Gimbsheim	–	–
Gumbshausen	–	–
Gundersheim	–	–
Gundheim	–	–
Hamm am Rhein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Halle</li> <li>▶ Schule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> <li>▶ nur Ausbildungsverkehr</li> </ul>
Hangen-Weisheim	–	–
Hochborn	–	–



Kommune	Ausnahme vom barrierefreien Haltestellenausbau	Begründung
Hochborn	–	–
Hohen-Sülzen	▶ Ort	▶ nur Ausbildungsverkehr
Kettenheim	▶ Bahnhof ▶ Eichhof ▶ Kühler Grund ▶ Wiesenmühle	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ geringe Erschließungswirkung ▶ geringe Erschließungswirkung ▶ geringe Erschließungswirkung
Lonsheim	–	–
Mauchenheim	▶ Grundschule ▶ Kalbsmühle ▶ Neberhof ▶ Offenheimer Straße	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ geringe Erschließungswirkung ▶ geringe Erschließungswirkung ▶ geringe Erschließungswirkung
Mettenheim (Rheinessen)	▶ Bahnhof ▶ Goldbach ▶ Schule	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Mölsheim	▶ Raiffeisen	▶ nur Ausbildungsverkehr
Monsheim	▶ Abzw. Kriegsheim ▶ Grundschule	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Monzernheim	▶ Ortsmitte	▶ bauliche Restriktionen
Mörstadt	▶ Obere Langgasse ▶ Untere Langgasse	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Nack	–	–
Nieder-Wiesen	▶ Neumühle ▶ Ort	▶ geringe Erschließungswirkung ▶ nur Ausbildungsverkehr
Ober-Flörsheim	▶ Turnhalle	▶ nur Ausbildungsverkehr
Offenheim	▶ Abzw. Vorholz ▶ Ebersfelder Hof ▶ Steinbruch	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ geringe Erschließungswirkung
Offstein	▶ Grundschule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Offstein	–	–
Partenheim	▶ Abzw. Mühlheim ▶ Alter Westhofener Weg ▶ Höhenstraße ▶ Schulzentrum ▶ Seebachschule ▶ Stärkmühlenweg ▶ Wonnegauschule	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr

Kommune	Ausnahme vom barrierefreien Haltestellenausbau	Begründung
Saulheim	▶ Beethovenstraße ▶ Gewerbegebiet ▶ Grundschule ▶ Mainzer Straße ▶ Niedersaulheimer Straße ▶ Rathausplatz ▶ Wörrstadt Straße	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Schornsheim	▶ Grundschule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Siefersheim	▶ Grundschule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Spiesheim	▶ Raiffeisen	▶ nur Ausbildungsverkehr
Stein-Bockenheim	▶ Wendeplatz	▶ geringe Erschließungswirkung
Sulzheim (Rheinessen)	–	–
Udenheim	▶ Alte Schule	▶ nur Ausbildungsverkehr
Vendersheim	–	–
Wachenheim	▶ Bockenheimer Straße ▶ Friedhof ▶ Römerstraße ▶ Tankstelle	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Wahlheim	▶ Bahnhofstraße ▶ Ortsmitte	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Wallertheim	–	–
Wendelsheim	–	–
Westhofen	–	–
Wöllstein	▶ Grundschule ▶ Realschule plus	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr
Wonsheim	–	–
Wörrstadt	▶ Gewerbegebiet ▶ Grundschule ▶ Kindergarten ▶ Schulzentrum	▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr ▶ nur Ausbildungsverkehr

Quelle: eigene Darstellung



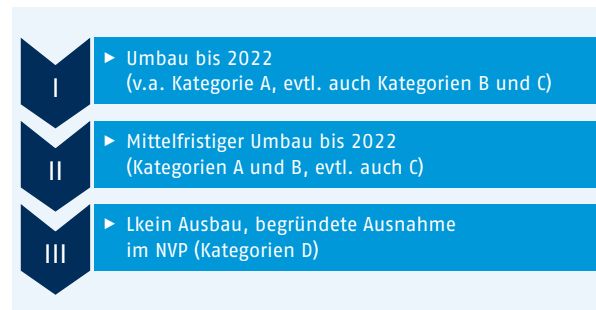
### Haltestellenpriorisierung

Nach der Haltestellenkategorisierung muss eine Priorisierung bezüglich des erforderlichen barrierefreien Ausbaus festgelegt werden die mit einem groben Zeitplan zu hinterlegen ist. Auf Grundlage der Kategorisierung erfolgt die Priorisierung in Abstimmung mit der jeweiligen Gemeinde. Da Anträge für Fördermittel i.d.R. ein Jahr vor Baubeginn eingereicht werden müssen, ist hier frühzeitig ein intensiver Austausch mit allen Gemeinden und den Straßenbaulastträgern notwendig. Bei den Landkreisen ergibt sich die Schwierigkeit, dass ÖPNV-Aufgabenträger und Straßenbaulastträger zumeist nicht identisch sind. Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV sind daher in hohem Maße abhängig von der Kassenlage und dem Umsetzungswillen der Beteiligten.

Höchste Priorität haben in der Regel Haltestellen der Kategorie A. Diese müssen bis 1. Januar 2022 barrierefrei umgebaut werden. Wo möglich, sind diese Maßnahmen parallel zu Straßenbaumaßnahmen umzusetzen, um entsprechende Synergieeffekte zu nutzen. Dies gilt auch für Haltestellen der Kategorien B und C. Voraussetzung hierbei ist jedoch, dass bei einem zeitgleichen Ausbau von Haltestellen der Kategorie B und C sichergestellt ist, dass für die künftig noch auszubauenden Haltestellen der Kategorie A die Finanzierung gesichert ist. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist von einem Ausbau der C- und evtl. auch der B-Haltestellen (vorerst) abzusehen.

Befindet sich in einem Ortsteil nur eine Haltestelle, die im Jedermannverkehr bedient wird, so muss diese ebenfalls bis 2022 barrierefrei ausgebaut werden. Dies gilt unabhängig von der Kategorie, in der diese eingeordnet worden ist. Eine solche Haltestelle ist in die Prioritätsstufe I einzuordnen. Wichtig ist, dass Haltestellen nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Eine barrierefreie Haltestelle setzt ein barrierefrei zugängliches Haltestellenumfeld voraus, damit Betroffene sie überhaupt erreichen können.

Im Nahverkehrsplan für den Landkreis Alzey-Worms wird eine dreistufige Priorisierungssystematik angewendet.



## Anhang 4: Qualitätsanforderungen

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot durch den ÖPNV-Aufgabenträger festgelegt. Die gewünschte ÖPNV-Qualität wird anhand geeigneter, messbarer Parameter beschrieben. Einen Schwerpunkt bildet die Festlegung der Leistungsstandards zur Erschließungs- und Bedienungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Kreis Alzey-Worms überprüft und mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. Diese Standards werden kreisweit für den Landkreis Alzey-Worms angewendet, einschließlich des Teilraums, der zum Verbundraum des RNN gehört.

Die nachfolgenden Darstellungen erfolgen nachrichtlich auf Grundlage des zur Beschlussfassung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Alzey-Worms gültigen gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar (vgl. VRN 2006; VRN 2013). Für die Definition von Qualitätsstandards für die Vergabe von Verkehrsleistungen sowie die Beurteilung eigenwirtschaftlicher Anträge auf Linienkonzessionen ist die zum Zeitpunkt der Vergabe jeweils gültige Fassung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar zu berücksichtigen.

### Erschließungsstandards

Damit der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist eine ausreichende flächendeckende Erschließung erforderlich. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Die Vorgaben zur Daseinsvorsorge sind für alle im Zusammenhang bebauten Ortsteile einzuhalten.

	Fußläufiger Einzugsbereich
Stadtbus	300 – 500 m
Regionalbus	400 – 600 m
SPNV	600 – 1.000 m

Tab. 14: Übersicht der Vorgaben zur Erschließungsqualität

Der Zugang zum ÖPNV erfolgt in der Regel zu Fuß. Insbesondere im SPNV benutzen zahlreiche Fahrgäste auch das Fahrrad, um zum Bahnhof zu gelangen. Hier können Einzugsradien von ca. 3.000 m angesetzt werden. Die potentiell mit dem Rad erschließbare Fläche beträgt somit etwa das Zehnfache im Vergleich zum Fußverkehr. Damit die Kombination aus Fahrrad und ÖPNV von den Fahrgästen akzeptiert wird, sind einerseits hochwertige, sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen und eine attraktive Zuwegung erforderlich. Andererseits sollte auch das dort angebotene ÖPNV-Angebot eine entsprechend hohe Attraktivität aufweisen, dass sich das Zurücklegen einer etwas längeren Distanz bis zur entsprechenden Station für den Fahrgast lohnt. Das betrifft insbesondere Linien des Grundnetzes: Diese sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum MIV bilden. Hier steht eine möglichst kurze Reisezeit mit direkter Linienführung im Fokus. In der Regel werden für solche Angebote von den Fahrgästen auch längere Fußwege oder eine Fahrt mit dem Fahrrad zur Haltestelle akzeptiert.

### Bedienungsstandards

Neben der räumlichen Erschließung bestimmt die Bedienung in Bezug auf Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die Grundnetzachsen des Busverkehrs erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. In den übrigen Bereichen sind die Vorgaben des Ausbildungsverkehrs und der Daseinsvorsorge einzuhalten.

Auf den Achsen des Grundnetzes soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen – auch an Wochenenden und im Spätverkehr. In der Schwachverkehrszeit (sonntags und nach 20.00 Uhr) können auch auf den Achsen des Grundnetzes flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Dabei ist sicherzustellen, dass eine ausreichende Beförderungskapazität stets zur Verfügung steht.

	Mo – Fr		Sa	So
	Bedienungszeitraum	Taktkerndzeit	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum
<b>ÖPNV-Achsen des Grundnetzes</b>				
Grundnetz 1. Ordnung	05:00 – 24:00	06:00 – 20:00	06:00 – 24:00	08:00 – 22:00
Grundnetz 2. Ordnung	05:00 – 22:00	08:30 – 20:00	06:00 – 24:00	08:00 – 22:00
Grundnetz Region	06:00 – 20:00	06:00 – 18:30	07:00 – 18:00	09:00 – 18:00
<b>Ergänzungsnetz in den Achsenzwischenräumen</b>				
Daseinsvorsorge	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Ausbildungsverkehr	bedarfsorientiert	–	–	–

Tab. 15: Vorgaben zu Bedienungszeiträumen

Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert. Die entsprechenden Vorgaben sind in Kap. 6 dargestellt. Die Mindestbedienungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen legt der Aufgabenträger die von ihm gewünschte ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG fest.

Der Linienverkehr wird in vielen Fällen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch Ruftaxi-Linien ergänzt. Entspre-

# 7. Anhang

chende Angebote fallen bezüglich Planung und Finanzierung in die Zuständigkeit der betroffenen Kommunen. Sofern damit ein Angebot geschaffen wird, das über die Mindestbedienung hinausgeht, ist dies aus Sicht der Fahrgäste und des Kreises zu begrüßen.

	Mo – Fr			Sa	So
	HVZ	NVZ	SVZ		
<b>ÖPNV-Achsen des Grundnetzes</b>					
Grundnetz 1. Ordnung	Takt 30	Takt 30	Takt 60	Takt 60	Takt 60
Grundnetz 2. Ordnung	Takt 60	Takt 60	Takt 60	Takt 120	Takt 120
Grundnetz Region	Takt 120	Takt 120	Takt 120	Takt 120	bedarfsorientiert
<b>Ergänzungsnetz in den Achsenzwischenräumen</b>					
Daseinsvorsorge	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	–	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Stadtverkehr	Takt 60	Takt 60	Takt 60	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Ausbildungsverkehr	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	–	–

Tab. 16: Vorgaben zu Bedienungshäufigkeit

## Infrastrukturstandards

SPNV-Stationen und Bushaltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV. Der Zugang zum ÖPNV sollte deshalb möglichst attraktiv und übersichtlich gestaltet sein. Haltestellen und Stationen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb an den Haltestellen vor allem störungsfrei abgewickelt werden und

Merkmal	Bahn		Bus				
	Regional-Expres	Regional- / S-Bahn	mit Verknüpfung			sonstige	
			Bus/SPNV	Bus/Bus (hohe Umsteigenwerte)	Bus/Bus (niedrige Umsteigenwerte)	ohne Verknüpfung	flexible Bedienungsformen
<b>Aufenthalt/Warten</b>							
Sitzgelegenheit	X	x	x	x	(x)	(x)	
Witterungsschutz	X	x	x	x	X	X	
geschlossener Warteraum	X	(x)	(x)	(x)			
Mülleimer/Ascher	X	x	x	x	x	x	x
<b>Information</b>							
Stationsschild (SPNV)	x	x					
Haltestellenschild (außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend)			x	x	x	x	x
dynamische Fahrgastinformation	x	x	x	x	x	(x)	
Lautsprecher	x	(x)	(x)	(x)			
Uhr	x	(x)	(x)	(x)			
Aushangfahrplan	x	x	x	x	x	x	x
Liniennetz	x	x	x	x	(x)	(x)	
Tarifinformation	x	x	x	x	(x)	(x)	(x) <sup>2</sup>
Umgebungs-/Ortsplan	x	x	x	x	(x)	(x)	
Wegeleitsystem	x	x	(x)	(x)			
örtlicher Hinweis auf Haltestelle / Station	x	x	x	(x)			
<b>Sicherheit</b>							
Beleuchtung	x	x	x	x	x	(x)	
Notrufsäulen/Notrufmöglichkeit	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	
Videoüberwachung	(x)	(x)	(x)				
<b>Barrierefreiheit</b>							
stufenfreier Einstieg	x	x	x	x	x	x	
Bahnsteig-/Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76 <sup>1</sup>	55 / 76 <sup>1</sup>	18 / 21	18 / 21	18 / 21	18 / 21	
taktile Bodenindikatoren	x	x	x	x	x	x	
<b>Service</b>							
Angabe einer Info-Hotline	x	x	x	x	x	x	x
Toiletten (behindertengerecht)	x	(x)	(x)	(x)			
Gepäckschließfächer	x						
<b>Fahrausweisverkauf</b>							
am Schalter/Verkaufskiosk	x	(x)	(x)	(x)			
am Automaten	x	x	x	(x)			
<b>Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln</b>							
P+R-Anlage	x	(x)	x	(x)			
B+R-Anlage	x	(x)	x	(x)	(x)	(x)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(x)	(x)	(x)	(x)			
Car-Sharing-Station	(x)	(x)	(x)				
Fahrradvermietsystem	(x)	(x)	(x)	(x)			

X erforderlich/in der Regel; (X) nach Möglichkeit/im Einzelfall zu prüfen;

<sup>1</sup> Die Bahnsteighöhe ist beim jeweiligen Ausbau mit bereits ausgebauten umliegenden Stationen sowie dem Fahrzeugeinsatz abzustimmen

<sup>2</sup> Verbindlich, sofern Tarif vom Verbundtarif (VRN/RNN) abweicht



der Zeitbedarf für die Ein- und Ausfahrt sowie den Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV. Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden.

### Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert und durch ein verbundweit einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgesetzten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit sowie Lärm- und Schadstoffemissionen sind verbundweit einheitlich zu gewährleisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen. Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein. Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden. Kategorie A bezeichnet Fahrzeuge, die im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie B dienen als Verstärkerleistung, insbe-

sondere im Ausbildungsverkehr. Als Grundanforderungen dürfen im Landkreis Alzey-Worms ausschließlich Niederfler- oder Low-Entry-Fahrzeuge eingesetzt werden, soweit dem keine Gründe der Streckenbeschaffenheit entgegenstehen. Im Zuge der Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 ist dies explizit, spätestens ab der genannten Frist, auch für Fahrzeuge der Kategorie B umzusetzen.

Fahrzeuge der Kategorie A müssen darüber hinaus weitere Komfortmerkmale für eine hochwertige Ausstattung erfüllen: Hierzu gehören u. a. eine Klimatisierung, eine optische Haltestellenanzeige sowie eine akustische Haltestellenankündigung im Fahrzeug. Die ausführliche Darstellung der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems finden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Die jeweils aktuelle Version findet sich unter [www.vrn.de](http://www.vrn.de)

### Weitere Anforderungen

#### Vermeidung von Parallelverkehr zum SPNV

Entsprechend den Vorgaben aus der Raumordnung und zur Stärkung des SPNV sind parallele Busverkehre zum SPNV zu vermeiden. Ausgenommen hiervon sind zeitliche Ergänzungen des SPNV-Angebotes außerhalb des Angebotszeitraumes (z. B. in den Nachtstunden).

#### Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen

auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen:

- ▶ Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, sollen die Busse an Knotenpunkten vorfahrtsberechtigt sein.
- ▶ Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen busverträglich gestaltet werden.
- ▶ Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV die Durchfahrt auch durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen bei Planungen hinsichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen.

#### ÖPNV-Bevorrechtigung

Der ÖPNV wird in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV steigern daher dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzungen für ÖPNV-Kunden. Langfristig ist ein verbundweit einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung zu verankern.

#### Vertrieb von Fahrausweisen im Busverkehr

Das gesamte Sortiment der Bartarife ist auf Linien des Busverkehrs im Fahrzeug zum Verkauf anzubieten. Darüber hinaus gelten, insbesondere zur Vorhaltung von Vertriebsstellen, die Regelungen des Gemeinsamen Nahverkehrsplans des VRN in der jeweils aktuell gültigen Fassung.



### Anhang 5: Standard für Haltestellenschilder

#### Vorgaben für das Gebiet des VRN

Mit einheitlichen Haltestellen im gesamten Verbundgebiet des VRN wird ein Beitrag zu einer transparenten und einheitlichen Kundeninformation im gesamten Verbundraum geleistet.

#### Verpflichtende Elemente

Die Fahrgastzahlen sind das wichtigste Kriterium für eine Haltestellenkategorisierung. Je höher die Anzahl, desto höher ist im Regelfall die Bedeutung der Haltestelle im ÖPNV-Netz. Hohe Fahrgastzahlen werden auch an großen Umsteigeknoten (Bahnhöfe) erreicht.

Die Montage des Haltestellenschildes im rechten Winkel zur Fahrtrichtung – Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Dadurch soll von beiden Seiten die Fahrgastinformation einsehbar sein. Jedes Schild ist an einem eigens dafür vorgesehenen Mast zu montieren. Eine Montage an Verkehrsschildern und Hauswänden ist nicht zulässig. Die Montage an Laternenmasten und an Fahrgastunterständen ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die unbedingt mit dem VRN abzustimmen sind.

Insbesondere die Anordnung der Einzelinformationen und bestimmte Größenverhältnisse sind verpflichtend einzuhalten.

1. Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
2. Hinweissymbol zur Blinkpflicht nach § 16 Abs. 2 StVO mittels eines orangenen Punktes o.ä. in der oberen rechten Ecke des Haltestellenschildes (rechts oberhalb des H-Zeichens). Dieses Symbol ist nur an bestimmten Haltestellen anzubringen, die den Unternehmen vom VRN mitgeteilt werden.
3. **Aktuelles** Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens
4. Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120mm. Verkleinerung der Schriftart nur in Ausnahmefällen und nach Absprache mit dem VRN zulässig. Das Feld des Haltestellenamens ist gem. des Corporate Design des VRN in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren, die Schrift wird invers in verkehrsweiß (RAL 9006) dargestellt.
5. Für jede regulär verkehrende Linie ist ein separates Wechselschild vorzusehen. Ausnahmen sind möglich (z.B. bei Wegvarianten, die eine Linie abseits des üblichen Weges die Haltestelle nur einmal täglich bedienen lassen, mehrere Linien über den identischen Linienweg Richtung Innenstadt etc.), aber **in jedem Einzelfall mit dem VRN abzustimmen**. Die Liniennummer ist in der gleichen Schriftgröße wie der Haltestellenname, die Linienrichtungen in hälftiger Größe anzugeben. Das Größenverhältnis schafft an dieser Stelle ein stimmiges ästhetisches Gesamtbild und ist deshalb zwingend einzuhalten. Das Wechselschildelement für die Linienrichtungsangaben muss mindestens 60mm hoch sein.
6. Unterhalb der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein freies Wechselschildelement vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Linienverkehre reagieren zu können. Ausnahmen sind nur nach Absprache mit dem VRN möglich.
7. Auf dem abschließenden unteren Einschubblech sind die Verkehrsunternehmen mit ihren Logos darzustellen. Als Nettoverbund halten wir es für wichtig, dass die Unternehmen angemessen auch auf dem Haltestellenschild erkennbar sind. Dieses soll genauso groß sein wie die darüber installierten Wechselschilder für die Linienverkehre.
8. Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu soll links neben der Liniennummer das im VRN übliche Ruftaxi-Logo oder ein Telefonhörersymbol zusätzlich aufgebracht werden. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt.
9. Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
10. Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
11. Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 wird prinzipiell nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.



Wechselschildsystem (Standard)



FARBANGABEN

Rahmenkonstruktion/Mast  
RAL 5013 Kobaltblau

Schildeneinheiten  
RAL 5013 Kobaltblau  
RAL 9006 Verkehrsweiß

H-Zeichen  
Folienaufkleber refl. Typ RA1/C

Blinkaufforderung  
Folienaufkleber refl.  
Oralite 5600E-035 Orange

Schriftfarbe  
RAL 9005 Tiefschwarz

Logo VRN  
RAL 5013 Kobaltblau  
RAL 5012 Lichtblau

SCHRIFTART  
Frutiger 57 Condensed  
Frutiger 67 Bold Condensed

BESCHRIFTUNG  
Siebdruck

MASSSTAB  
1:10 in DIN A4

Erlaubte Abkürzungen für Haltestellenbezeichnungen:

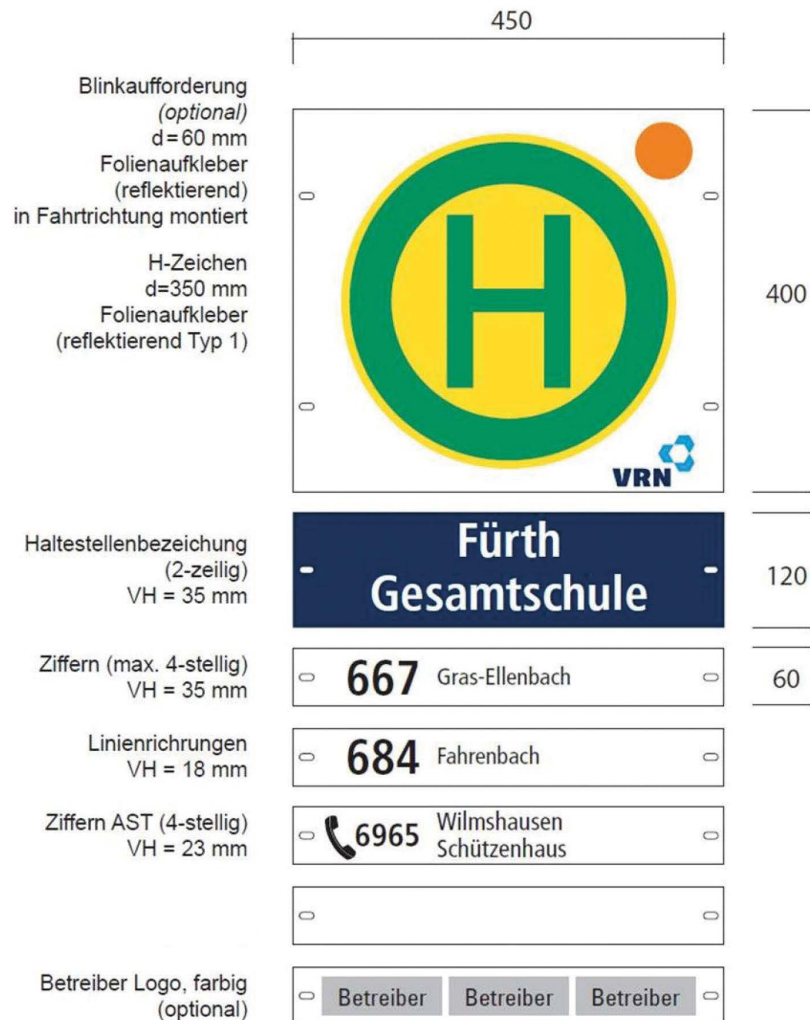
Hauptbahnhof:	Hbf
Bahnhof:	Bf.
.....straße:	.....str.
.....-Straße	.....-Str.

(weitere Abkürzungen sind mit dem Auftraggeber zu klären)

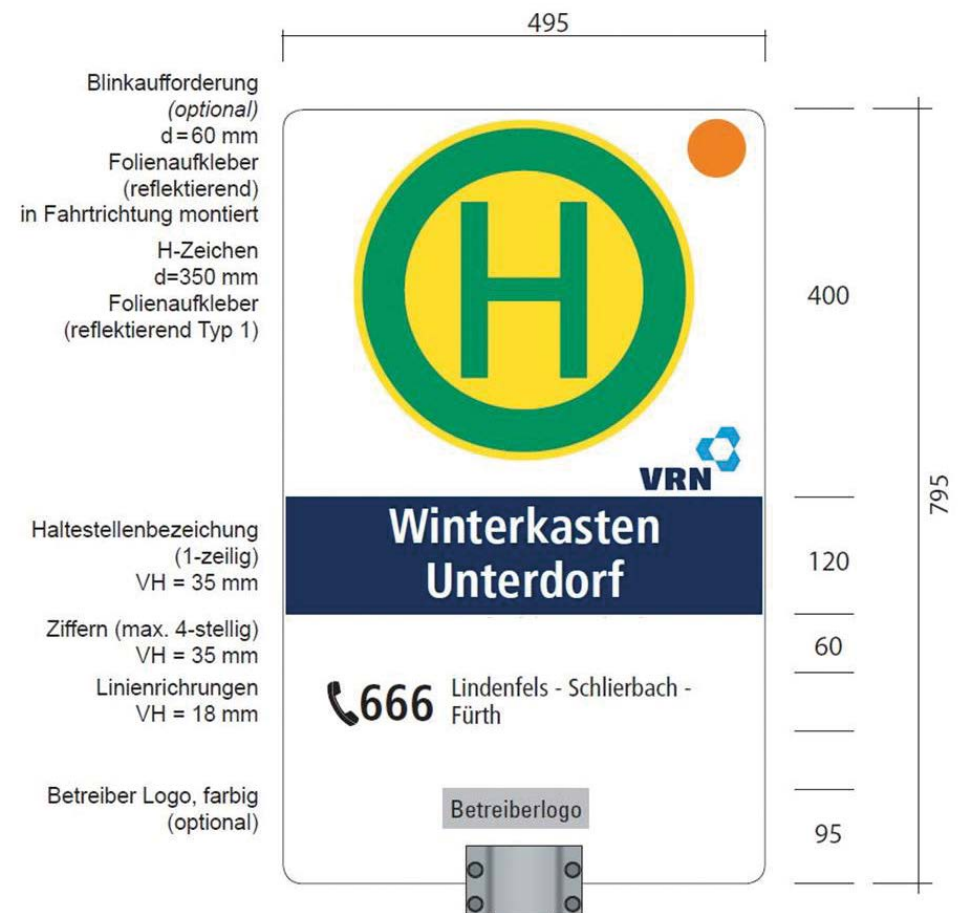




## Wechselschildsystem (Standard)



## Kompaktschild (Ausnahme)

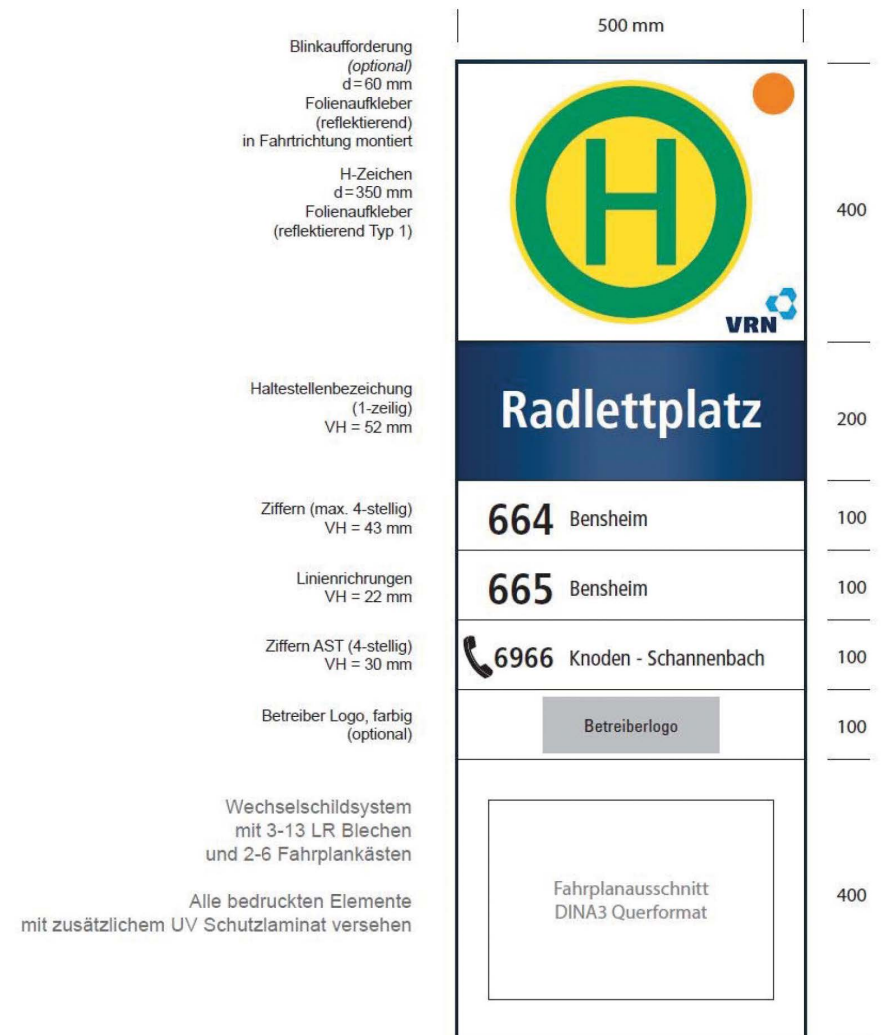




Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)



Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)





### Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRN, die folgenden Gestaltungselemente zu berücksichtigen:

1. Als Schriftart empfehlen wir Frutiger, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben. Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache.
2. Linienrichtungen können mit einem „über“-Hinweis oder mit Verlaufsbindestrichen ausgeführt werden. Es soll jedoch an jeder Haltestelle eine einheitliche Systematik verwendet werden.
3. Wabenummer/-nummern der Haltestelle können in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens angebracht werden.



4. Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um ein Verblässen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.

5. Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.
6. Anstelle des bei Punkt 2 beschriebenen einfachen Wechselschildsystems kann auch ein höherwertigeres Wechselschildsystem zum Einsatz kommen. Darunter versteht der VRN ein System ohne Rahmen (dafür mit seitlichen Abschlussleisten), das doppelseitig ausgeführt ist und dessen Module leicht konvex gewölbt sind. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.
7. Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstelen zu installieren. Diese Stelen sollen in der Konstruktionsweise den unter 3.4 genannten Schildern entsprechen. Hinzu kommt hier, dass die Stelen eine bis zum Boden geschlossene Verkleidung aufweisen und integrierte Fahrplankästen auf beiden Seiten haben. Der Mast soll nicht sichtbar sein. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.

### Namenskonvention

Haltestellennamen müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Sie sollen vorzugsweise die Bezeichnung von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Institutionen annehmen, wichtige Ziele von ÖPNV-Nutzern beschreiben, der Charakteristika der Bezeichnungen im Verkehrsverbund entsprechen und keinen Widerspruch zu bestehenden Haltestellennamen bilden.

Im Idealfall sollten Haltestellen nach öffentlichen Einrichtungen (z.B. Rathaus, Amtsgericht, Bürgerhaus) benannt werden. Sind solche nicht gegeben, sollen die Haltestellen nach den Querstraßen oder Plätzen, an denen sie liegen, benannt werden. Existieren aufgrund besonderer Siedlungsstrukturen keine Querstraßen, z.B. bei Straßendörfern, so sollen keine Hausnummern, sondern Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West, Ost, Mitte) als Haltestellenbezeichnung herangezogen werden. Dadurch wird dem Fahrgast deutlicher, auf welcher Höhe des Ortes sich die Haltestelle befindet. Eine weitere sinnvolle Alternative können Flurnamen darstellen.

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z.B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe).

Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt



insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“. Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt. Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit. Bei Bestandshaltestellen, bei denen kein anderer sinnvoller Name möglich ist, sind Familiennamen im Ausnahmefall zulässig. In allen Fällen muss eine vorherige Rücksprache mit dem VRN erfolgen.

Vermieden werden sollen Bezeichnungen, die auf nicht mehr existierende Einrichtungen hinweisen (z.B. Ehem. Schule, Schmiede). Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit dem Namen „Bahnhof“, wo es keinen Bahnhof mehr gibt: Hierdurch kann der Eindruck erweckt werden, dass eine Umsteigemöglichkeit zum SPNV oder zu anderen Buslinien besteht. Auch wenn solche Namen historisch gewachsen sind, sind sie v.a. für Ortsunkundige keine gute Orientierung.

Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in Fahrplanmedien und Informationsmitteln (z. B. Haltestellenanzeige im Fahrzeug) dargestellt werden kann. Doppelnamen für eine Haltestelle sollen ebenfalls aufgrund der Länge vermieden werden.

In der Regel kann auf Ortszusätze verzichtet werden. Lediglich an wichtigen Umsteigestellen oder bei Haltestellennamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z.B. „Mitte“, „Markt“, „Rathaus“ etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Kommt innerhalb eines Gemeindegebiets dieselbe Haltestellenbezeichnung in mehreren Orts-/Stadtteilen vor (z.B. Kirche, Marktplatz), so muss der Ortsname dargestellt werden.

Die folgende Liste erhält gängige Abkürzungen, die einheitlich Anwendung finden sollen:

Vollständige Bezeichnung	Abkürzung
Straße, -straße	Str., -str.
Platz	Pl.
Bahnhof	Bf
Hauptbahnhof	Hbf
Krankenhaus	Krhs.
Einkaufszentrum	EKZ
Schule	Sch.
Bürgermeister	Bgm.

Tab. 17: Zulässige Abkürzungen bei Haltestellennamen

### Vorgaben für das Gebiet des RNN

Es gelten die Vorgaben des RNN.



## Anhang 6: Liniensteckbriefe (Status Quo)

226						
Linienbündel	Stadtverkehr Bad Kreuznach					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Bad Kreuznach, Bahnhof – Hackenheim, Mitte – Volxheim, Marktplatz – Wöllstein, Marktstr. – Siefersheim, Am Gänsborn – Stein-Bockenheim, Wendeplatz					
Netzebene	Grundnetz Region					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 20:00 Uhr	06:30 – 20:00 Uhr	07:20 – 17:45 Uhr	08:30 – 23:00 Uhr	12:00; 17:30 Uhr	10:30 – 19:00 Uhr
Taktfolge	kein Takt	60 Min.	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt
Fahrten	13 Fahrten an Schultagen	15 Fahrten an Schultagen	5 Fahrten	6 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
	10 Fahrten an Ferientagen	10 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.
Besonderheiten	Linie verkehrt sonntags nur zwischen Bad Kreuznach und Siefersheim					



421						
Linienbündel	Stadtbus Alzey					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey Bf. – Friedhof – Tiefgarage – Stadtverwaltung – Alzey Talstraße					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:10 – 19:10 Uhr	06:50 – 19:50 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	60 Min.	60 Min.				
Fahrten	13 Fahrten an Schultagen	12 Fahrten an Schultagen				
	12 Fahrten an Ferientagen	12 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.				
Besonderheiten	Mit Ablauf der Konzession geht die Linie in das Bündel Alzey – Worms Nord über.					



422						
Linienbündel	Stadtbus Alzey					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey-Weinheim – Krankenhaus – Alzey Bf. – Rheinhessen-Center					
Netzebene	Stadtverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50 – 19:20 Uhr	07:10 – 19:40 Uhr	08:50 – 15:20 Uhr	09:20 – 15:40 Uhr		
Taktfolge	120 Min./kein Takt	120 Min./kein Takt	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	7 Fahrten an Schultagen	7 Fahrten an Schultagen	4 Fahrten	4 Fahrten		
	7 Fahrten an Ferientagen	7 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.		
Besonderheiten	Mit Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrages entfällt die Linie vollständig. Verkehrsfunktion wird durch regionale Buslinien übernommen.					



424						
Linienbündel	Wonnegau – Altrhein					
konzessioniert bis	15.06.2024					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rheinlandpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Esselborn – Eppelsheim – Ober-Flörsheim					
Netzebene	Ergänzungsnetz Grundversorgung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 19:00 Uhr	07:10 – 19:40 Uhr	12:45 – 13:16 Uhr	07:30 – 14:00 Uhr	Kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt	kein Takt	kein Takt		
Fahrten	7 Fahrten an Schultagen	5 Fahrten an Schultagen	1 Fahrt	2 Fahrten		
	6 Fahrten an Ferientagen	7 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.		
Besonderheiten						





425						
Linienbündel	Alzey Land – Wöllstein – Wörrstadt					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Bechenheim – Mauchenheim – Kriegsfeld – Mörsfeld					
Netzebene	Ergänzungsnetz Grundversorgung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:50 – 19:10 Uhr	05:10 – 18:30 Uhr	13:40 – 14:10 Uhr	07:40 – 08:00 Uhr	kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt	kein Takt	kein Takt		
Fahrten	13 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten an Schultagen	1 Fahrt	1 Fahrt		
	3 Fahrten an Ferientagen	5 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.		
Besonderheiten	verkehrt ganz/überwiegend nur auf Teilabschnitten					



426						
Linienbündel	Alzey Land – Wöllstein – Wörrstadt					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Mauchenheim – Kirchheimbolanden – Marnheim					
Netzebene	Ergänzungsnetz Grundversorgung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:40 – 19:10 Uhr	04:30 – 17:10 Uhr	Kein Angebot		Kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	8 Fahrten an Schultagen	9 Fahrten an Schultagen				
	5 Fahrten an Ferientagen	8 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.				
Besonderheiten						

## 7. Anhang



427						
Linienbündel	Wonnegau – Altrhein					
konzessioniert bis	15.06.2024					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rheinlandpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Gau-Heppenheim – Westhofen					
Netzebene	Ergänzungsnetz Grundversorgung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 19:20 Uhr	05:30 – 18:50 Uhr	08:20 – 15:00 Uhr	08:50 – 15:40 Uhr	kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt	kein Takt	kein Takt		
Fahrten	14 Fahrten an Schultagen	18 Fahrten an Schultagen	2 Fahrten	2 Fahrten		
	7 Fahrten an Ferientagen	6 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.		
Besonderheiten	verkehrt ganz/überwiegend nur auf Teilabschnitten					



428						
Linienbündel	Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey, Stadion – Freimersheim, Ort – Kettenheim, Bahnhof – Wahlheim, Ortsmitte – Dintesheim, Kirche – Eppelsheim, Bahnhof – Ober-Flörsheim, Alzeyer Straße – Flösheim-Dalsheim, Realschule					
Netzebene	Ergänzungsnetz Grundversorgung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50 – 07:45 Uhr	12:00 – 16:30 Uhr	Kein Angebot		Kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	3 Fahrten an Schultagen	5 Fahrten an Schultagen				
	kein Angebot an Ferientagen	kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten						



431						
Linienbündel	Wonnegau – Altrhein					
konzessioniert bis	15.06.2024					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rheinlandpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Osthofen – Rheindürkheim – Worms					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:20 – 22:30 Uhr	05:00 – 22:00 Uhr	08:10 – 19:10 Uhr	05:30 – 01:20 Uhr	12:00 – 19:29 Uhr	10:30 – 20:00 Uhr
Taktfolge	kein Takt	kein Takt	120 Min./kein Takt	120 Min./kein Takt	120 Min./kein Takt	120 Min./kein Takt
Fahrten	20 Fahrten an Schultagen	20 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten	9 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
	19 Fahrten an Ferientagen	19 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Osthofen Bf.	Worms Hbf.	Osthofen Bf.	Worms Hbf.	Osthofen Bf.	Worms Hbf.
	Worms Hbf.	Osthofen Bf.	Worms Hbf.	Osthofen Bf.	Worms Hbf.	Osthofen Bf.
Besonderheiten	3 zusätzliche Fahrten freitags von Worms bis Rheindürkheim					



432						
Linienbündel	Wonnegau – Altrhein					
konzessioniert bis	15.06.2024					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rheinlandpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Guntersblum – Gimbsheim – Eich – Hamm – Ibersheim – Rheindürkheim – Worms					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:30 – 22:20 Uhr	04:15 – 21:10 Uhr	05:30 – 20:10 Uhr	04:20 – 19:10 Uhr	09:45 – 20:30 Uhr	08:50 – 19:40 Uhr
Taktfolge	30 Min./kein Takt	30 Min./kein Takt	60 Min./120Min.	60 Min./120Min.	120 Min./180 Min.	120 Min./180 Min.
Fahrten	39 Fahrten an Schultagen	39 Fahrten an Schultagen	10 Fahrten	10 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
	26 Fahrten an Ferientagen	23 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Guntersblum Bf.	Worms Hbf.	Guntersblum Bf.	Worms Hbf.	Guntersblum Bf.	Worms Hbf.
	Worms Hbf.	Guntersblum Bf.	Worms Hbf.	Guntersblum Bf.	Worms Hbf.	Guntersblum Bf.
Besonderheiten						

## 7. Anhang



434						
Linienbündel	Wonnegau – Altrhein					
konzessioniert bis	15.06.2024					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rheinlandpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Osthofen – Westhofen – Gundersheim – Gundheim – Abenheim – Worms					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:10 – 21:40 Uhr	04:30 – 21:00 Uhr	05:10 – 19:40 Uhr	06:20 – 19:00 Uhr	12:00 – 18:40 Uhr	11:20 – 19:40 Uhr
Taktfolge	kein Takt	30 Min./kein Takt	60 Min./120 Min.	60 Min./120 Min.	120 Min./180 Min.	kein Takt
Fahrten	36 Fahrten an Schultagen	32 Fahrten an Schultagen	9 Fahrten	9 Fahrten	4 Fahrten	5 Fahrten
	24 Fahrten an Ferientagen	24 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Osthofen Bf.	Worms Hbf.	Osthofen Bf.	Worms Hbf.	Osthofen Bf.	Worms Hbf.
	Worms Hbf.	Osthofen Bf.	Worms Hbf.	Osthofen Bf.	Worms Hbf.	Osthofen Bf.
Besonderheiten	am Wochenenden nur zwischen Westhofen und Worms					



435						
Linienbündel	Wonnegau – Altrhein					
konzessioniert bis	15.06.2024					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rheinlandpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Gau-Odernheim – Hessloch – Osthofen – Worms					
Netzebene	Grundnetz Region					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:10 – 20:40 Uhr	05:50 – 20:30 Uhr	07:00 – 21:10 Uhr	06:00 – 20:30 Uhr	13:00 – 21:10 Uhr	11:20 – 20:50 Uhr
Taktfolge	kein Takt	kein Takt	120 Min.	120 Min./kein Takt	120 Min./kein Takt	kein Takt
Fahrten	26 Fahrten an Schultagen	34 Fahrten an Schultagen	8 Fahrten	8 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
	11 Fahrten an Ferientagen	12 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Worms Hbf.	Alzey Bf.	Worms Hbf.	Alzey Bf.	Worms Hbf.
	Worms Hbf.	Alzey Bf.	Worms Hbf.	Alzey Bf.	Worms Hbf.	Alzey Bf.
Besonderheiten	sonntags keine durchgehenden Fahrten von Worms nach Alzey					





436						
Linienbündel	Wonnegau – Altrhein					
konzessioniert bis	15.06.2024					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rheinlandpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Weinolsheim – Eich					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:20 – 07:20 Uhr	13:10 – 16:30 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	1 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	2 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten						



	<b>437</b>					
Linienbündel	Wonnegau – Altrhein					
konzessioniert bis	15.06.2024					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rheinlandpfalzbus GmbH					
Linienverlauf	Offstein/Kindenheim – Flörsheim – Mörsstadt – Flomborn – Osthofen – Monsheim					
Netzebene	Ergänzungsnetz Grundversorgung					
<b>Bedienungsstandards</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50 – 18:10 Uhr	07:30 – 17:20 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	16 Fahrten an Schultagen	27 Fahrten an Schultagen				
	4 Fahrten an Ferientagen	4 Fahrten an Ferientagen				
<b>Verknüpfungspunkte</b>						
Besonderheiten						



441						
Linienbündel	Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Ensheim – Wörrstadt – Saulheim					
Netzebene	Grundnetz Region					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:40 – 19:40 Uhr	07:00 – 21:20 Uhr	08:00 – 18:20 Uhr	08:40 – 19:10 Uhr	09:20 – 18:20 Uhr	10:10 – 19:10 Uhr
Taktfolge	kein Takt	kein Takt	180 Min.	180 Min.	180 Min.	180 Min.
Fahrten	23 Fahrten an Schultagen	21 Fahrten an Schultagen	8 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
	14 Fahrten an Ferientagen	13 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.
	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.
Besonderheiten	am Wochenende zwei Linienwege jeweils mit Taktfolge 180 Minuten					



	<b>442</b>					
Linienbündel	Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Gau-Odernheim – Bechtolsheim – Saulheim – Wörrstadt					
Netzebene	Ergänzungsnetz Grundversorgung					
<b>Bedienungsstandards</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 16:10 Uhr	06:00 – 17:00 Uhr	Kein Angebot		Kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	13 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	10 Fahrten an Schultagen 2 Fahrten an Ferientagen				
<b>Verknüpfungspunkte</b>						
	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.				
	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.				
Besonderheiten	verkehrt ganz/überwiegend nur auf Teilabschnitten Vergabe für Bündel Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt / Alzey – Worms Nord ab 01.08.2019 an DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH vorgesehen					



444						
Linienbündel	Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Nack – Wöllstein – Wörrstadt					
Netzebene	Ergänzungsnetz Grundversorgung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:20 – 19:20 Uhr	06:10 – 19:40 Uhr	08:30 – 13:10 Uhr	06:50 – 13:50 Uhr	Kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt	kein Takt	kein Takt		
Fahrten	22 Fahrten an Schultagen	36 Fahrten an Schultagen	2 Fahrten	3 Fahrten		
	5 Fahrten an Ferientagen	6 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.		
	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.	Wörrstadt Bf.	Alzey Bf.		
Besonderheiten	verkehrt ganz/überwiegend nur auf Teilabschnitten Samstag nur zwischen Alzey und Wöllstein					



	<b>446</b>					
Linienbündel	Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey – Bermesheim – Flonheim – Wendelsheim/Armsheim – Bechenheim					
Netzebene	Grundnetz Region					
<b>Bedienungsstandards</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:50 – 18:50 Uhr	06:10 – 19:00 Uhr	Kein Angebot	08:10 – 08:30 Uhr	kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt		kein Takt		
Fahrten	14 Fahrten an Schultagen	18 Fahrten an Schultagen		1 Fahrt		
	7 Fahrten an Ferientagen	11 Fahrten an Ferientagen				
<b>Verknüpfungspunkte</b>						
Besonderheiten	verkehrt ganz/überwiegend nur auf Teilabschnitten Samstag nur in Richtung Alzey ab Flonheim					



448						
Linienbündel	Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Alzey, Bahnhof – Gau-Odernheim, Marktplatz – Gau-Odernheim, Schulzentrum – Bechtolsheim, Rathaus – Biebelnheim, Mitte – Albig, Freier Platz – Bermersheim v. d. H. – Lonsheim, Ortsmitte – Bornheim, Mitte – Flonheim, Marktplatz – Uffhofen, Dorfplatz – Wendelsheim, Bahnhof					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 08:00 Uhr 12:15 – 13:30 Uhr	07:30 – 08:00 Uhr 12:00 – 14:00 Uhr	Kein Angebot		Kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	4 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	4 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.				
Besonderheiten						



451						
Linienbündel	Grünstadt					
konzessioniert bis	10.12.2023					
Konzessionsinhaber	Verkehrsbetriebe Leinigerland-Eistal-Bus GmbH					
Linienverlauf	Grünstadt – Offstein – Heppenheim – Worms					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 20:20 Uhr	05:20 – 21:20 Uhr	07:00 – 19:30 Uhr	07:30 – 20:20 Uhr	12:40 – 19:30 Uhr	13:30 – 20:20 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	22 Fahrten an Schultagen	21 Fahrten an Schultagen	13 Fahrten	13 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
	18 Fahrten an Ferientagen	18 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Grünstadt Bf.	Worms Hbf.	Grünstadt Bf.	Worms Hbf.	Grünstadt Bf.	Worms Hbf.
	Worms Hbf.	Grünstadt Bf.	Worms Hbf.	Grünstadt Bf.	Worms Hbf.	Grünstadt Bf.
Besonderheiten						



## 7. Anhang



660						
Linienbündel	Mainz-Bingen Ost					
konzessioniert bis	31.12.2020					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Mainz Hbf – Hechtsheim, Messe Ost – Harxheim/Mz, Mitte – Udenheim, Bahnhof – Bechtolsheim, Rathaus – Biebelnheim, Mitte – Gau-Odernheim, Markplatz – Gau-Köngernheim – Framersheim, Kirchstraße – Schafhausen, Ortsmitte – Alzey Bahnhof					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 00:30 Uhr	03:50 – 20:00 Uhr	07:45 – 00:30 Uhr	06:30 – 22:00 Uhr	09:00 – 00:30 Uhr	08:30 – 22:00 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	15 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten an Schultagen	9 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
	15 Fahrten an Ferientagen	16 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Mainz Hbf	Mainz Hbf	Mainz Hbf	Mainz Hbf	Mainz Hbf	Mainz Hbf
	Alzey Bahnhof	Alzey Bahnhof	Alzey Bahnhof	Alzey Bahnhof	Alzey Bahnhof	Alzey Bahnhof
Besonderheiten	Es sind nur die Fahrten dargestellt, die innerhalb des Landkreises Alzey-Worms verkehren; es verkehren weitere Fahrten außerhalb des Landkreises					



668						
Linienbündel	Mainz-Bingen Ost					
konzessioniert bis	31.12.2020					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Dalheim, Ortsmitte – Dexheim, Dalheimer Straße – Dienheim, B9, Weinolsheim, Freier Platz – Köngernheim, Römer, Udenheim, Bahnhof – Wörrstadt, Schulzentrum					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 08:00 Uhr	03:50 – 20:00 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	1 Fahrt an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	2 Fahrt an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten	Es sind nur die Fahrten dargestellt, die innerhalb des Landkreises Alzey-Worms verkehren; es verkehren weitere Fahrten außerhalb des Landkreises					

## 7. Anhang



678						
Linienbündel	Alzey-Land – Wöllstein – Wörrstadt / Alzey-Worms Nord					
konzessioniert bis	31.07.2019					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Wörrstadt, Bahnhof – Gau-Weinheim, Bürgerhaus – Vendersheim, Ortsmitte – Partenheim, Hauptstraße / Saulheim, Wörrstadter Straße – Saulheim, Grundschule					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:20 – 08:45 Uhr 13:45 – 14:15 Uhr	03:50 – 20:00 Uhr	Kein Angebot		Kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	60 Min.				
Fahrten	5 Fahrten an Schultagen	18 Fahrten an Schultagen				
	kein Angebot an Ferientagen	kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Wörrstadt Bf.					
Besonderheiten	verkehrt ganz/überwiegend nur auf Teilabschnitten					



921						
Linienbündel	Donnersbergkreis					
konzessioniert bis	31.12.2026					
Konzessionsinhaber	Reisedienst Krauss & Wolff-Reisen GmbH					
Linienverlauf	Monsheim, Grundschule – Monsheim, Bahnhof – Wachenheim, Friedhof – Niefernheim, Ortsmitte – Harxheim, Bahnhofstraße – Albisheim, Rathaus – Marnheim, Bachweg – Bolanden, Rathaus, Kirchheimbolanden, Bahnhof – Kirchheimbolanden, Schlossgarten					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 21:00 Uhr	04:40 – 20:00 Uhr	08:00 – 19:00 Uhr	07:00 – 18:00 Uhr	08:00 – 19:00 Uhr	08:50 – 18:00 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	17 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten an Schultagen	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
	15 Fahrten an Ferientagen	14 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof
	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof
Besonderheiten						



## Anhang 7: Liniensteckbriefe (Zielnetz)

421						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Alzey Bf. – Talstraße – Wilhelm-Leuschner-Straße – Stadtverwaltung – Obermarkt – Tiefgarage – Bf.					
Netzebene	Stadtverkehr (Alzey)					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 19:30 Uhr	06:30 – 20:00 Uhr	08:00 – 23:30 Uhr	08:30 – 23:00 Uhr	10:00 – 18:30 Uhr	10:30 – 19:00 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.
Fahrten	15 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten	15 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten
	14 Fahrten an Ferientagen	14 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
Besonderheiten	Angebotszeitraum an Freitagen und Samstagen bis 23:30 (+ 3-4 Fahrten ggü. Mo-Do)					



423						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Alzey-Weinheim – Alzey – Hochborn – Westhofen – Worms					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
<b>AZ-Weinheim – Alzey</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 18:00 Uhr	06:30 – 20:00 Uhr	07:00 – 19:30 Uhr	08:30 – 19:00 Uhr	kein Angebot	
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.		
Fahrten	14 Fahrten an Schultagen	15 Fahrten an Schultagen	kein Angebot	kein Angebot		
	13 Fahrten an Ferientagen	14 Fahrten an Ferientagen				
<b>Alzey – Westhofen</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:30 – 20:30 Uhr	05:00 – 20:30 Uhr	07:30 – 22:30 Uhr	08:00 – 00:30 Uhr	10:30 – 21:00 Uhr	10:00 – 20:30 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	19 Fahrten an Schultagen	18 Fahrten an Schultagen	9 Fahrten	9 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
	17 Fahrten an Ferientagen	17 Fahrten an Ferientagen				
<b>Verknüpfungspunkte</b>						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde
Besonderheiten	Zusätzliche Spätfahrt um 0.00 Uhr von Westhofen nach Alzey an Frei- und Samstagen Umlaufverknüpfung der Fahrten in Westhofen, Verbandsgemeinde mit Linie 430 von/nach Worms					



424						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Alzey-Weinheim – Alzey – Eppelsheim – Nieder-Flörsheim-Dalsheim					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 20:00 Uhr	06:00 – 20:00 Uhr	09:00 – 20:00 Uhr	08:00 – 19:00 Uhr	11:00 – 20:00 Uhr	10:00 – 19:00 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	19 Fahrten an Schultagen	17 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
	14 Fahrten an Ferientagen	14 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
	Nieder-Flörsheim Bf.	Nieder-Flörsheim Bf.	Nieder-Flörsheim Bf.	Nieder-Flörsheim Bf.	Nieder-Flörsheim Bf.	Nieder-Flörsheim Bf.
Besonderheiten	Bei Zusatzfahrten an Schultagen sind Anpassungen an Bedarf des Schülerverkehrs zu gewährleisten					



425						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Alzey, Bf. – Am Herdry – Mauchenheim, Alzeyer Str. – Offenheim, Ortsmitte – Bechenheim, Ortsmitte – Nack, Ortsmitte – Wendelsheim, Bf. – Wendelsheim, Ortsmitte – Wöllstein, Ortsmitte					
Netzebene	Grundnetz Region					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienzeitraum etwa	06:30 – 20:00 Uhr	06:00 – 19:00 Uhr	09:00 – 20:00 Uhr	08:00 – 19:00 Uhr	11:00 – 20:00 Uhr	10:00 – 19:00 Uhr
Taktfolge	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	13 Fahrten an Schultagen	13 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
	7 Fahrten an Ferientagen	Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.
	Wendelsheim Ortsmitte	Wendelsheim Ortsmitte	Wendelsheim Ortsmitte	Wendelsheim Ortsmitte	Wendelsheim Ortsmitte	Wendelsheim Ortsmitte
	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte
Besonderheiten	Hohe Verkehrsfunktion im Schülerverkehr: Bei Zusatzfahrten an Schultagen sind Anpassungen an Bedarf des Schülerverkehrs zu gewährleisten					



## 7. Anhang



426						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Alzey Bf. – Mauchenheim Alzeyer Straße – Morschheim Bf. – Orbis Ortsmitte – Kriegsfeld Denkmal – Mörsfeld Ortsmitte – Kirchheimbolanden					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:45 – 08:45 Uhr 11:30 – 16:45 Uhr	06:45 – 07:30 Uhr 12:30 – 14:30 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	6 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	5 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.				
	Kirchheimbolanden Bf.	Kirchheimbolanden Bf.				
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					



427						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Ober-Flörsheim, Alzeyer Straße – Eppelsheim, Bahnhof – Osthofen, Schulzentrum – Hangen-Weisheim, Ortsmitte – Heßloch, Raiffeisenstraße – Dittelsheim, Sparkasse – Gau-Odernheim, Realschule					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 08:00 Uhr	12:15 – 16:30 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	2 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	7 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					



428						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Freimersheim, Ort – Wahlheim, Bahnhofstraße – Kettenheim, Kirche – Dintesheim, Kirche – Eppelsheim – Römer, Flornborn, Schule					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 07:30 Uhr	12:00 – 16:15 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	2 Fahrten an Schultagen	4 Fahrten an Schultagen				
	kein Angebot an Ferientagen	kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					



429						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Mauchenheim, Ortsmitte – Offenheim, Ortsmitte – Bechenheim, Ortsmitte – Nack, Ortsmitte – Erbes-Büdesheim, Ortsmitte – Uffhofen, Dorfplatz – Flonheim, Schule					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 08:00 Uhr	13:00 – 14:00 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	1 Fahrt an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	1 Fahrt an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.				
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					

## 7. Anhang



430						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Alzey Bf. – Dautenheim, Ortsmitte – Gau-Heppenheim, Ortsmitte – Framersheim, Kirchstraße – Heßloch, Raiffeisenstraße – Westhofen, Verbandsgemeinde – Worms-Abenheim, Apotheke – WO-Hochheim, Friedhof – WO-Neuhausen, Bildungszentrum – Worms Hbf					
Alzey – Westhofen	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 22:00 Uhr	05:30 – 23:30 Uhr	07:00 – 24:00 Uhr	07:00 – 02:00 Uhr	09:30 – 22:00 Uhr	09:00 – 23:30 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	17 Fahrten an Schultagen	18 Fahrten an Schultagen	15 Fahrten	16 Fahrten	7 Fahrten	8 Fahrten
	17 Fahrten an Ferientagen	18 Fahrten an Ferientagen				
Westhofen – Worms	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 22:30 Uhr	04:30 – 23:00 Uhr	07:30 – 00:30 Uhr	06:30 – 01:30 Uhr	08:00 – 22:30 Uhr	08:30 – 23:00 Uhr
Taktfolge	30 Min.	30 Min.	30 Min.	30 Min.	60 Min.	60 Min.
Fahrten	36 Fahrten an Schultagen	38 Fahrten an Schultagen	23 Fahrten	26 Fahrten	15 Fahrten	15 Fahrten
	34 Fahrten an Ferientagen	35 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde
	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf
Besonderheiten	Freitags: zwei zusätzliche Spätfahrten zwischen Worms Hbf und Westhofen, Verbandsgemeinde; eine zusätzliche Spätfahrt zwischen Worms Hbf und Alzey Bf.; eine zusätzliche Spätfahrt zwischen Westhofen, Verbandsgemeinde und Worms Hbf; eine zusätzliche Spätfahrt zwischen Alzey Bf. und Worms Hbf					



		431					
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein						
nächste Vergabe ab	15.06.2024						
Linienverlauf	Osthofen, Bahnhof – Osthofen, Gewerbegebiet Süd/Ost – Worms-Rheindürkheim, Rathaus – Worms, Langgewann Süd – Worms Hbf – Worms, Wallstraße						
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung						
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag		
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 20:30 Uhr	05:00 – 21:00 Uhr	07:00 – 19:00 Uhr	07:30 – 19:00 Uhr	08:30 – 19:00 Uhr	08:30 – 19:00 Uhr	
Taktfolge	HVZ: ~ 30 Min. übrige Zeiten: 60 Min.	HVZ: ~ 30 Min. übrige Zeiten: 60 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	
Fahrten	28 Fahrten an Schultagen	25 Fahrten an Schultagen	12 Fahrten	12 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten	
	27 Fahrten an Ferientagen	24 Fahrten an Ferientagen					
Verknüpfungspunkte							
	Osthofen Bf.	Osthofen Bf.	Osthofen Bf.	Osthofen Bf.			
	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf			
Besonderheiten	Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeit: 06:00 bis ca. 10:00 Uhr und 15:00 bis ca. 19:00 Uhr im Takt 30 mit weiteren Verstärkerfahrten; Fahrten ausschließlich innerhalb der Stadt Worms sind nicht dargestellt						

## 7. Anhang



432						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Guntersblum, Bahnhof – Gimbsheim, Apotheke – Eich, Gasthaus Gutjahr – Hamm, Hauptstraße – Ibersheim, Mitte – Worms-Rheindürkheim, Rathaus – Worms Hbf					
Netzebene	Grundnetz 1. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	04:30 – 23:30 Uhr	04:30 – 23:30 Uhr	05:30 – 01:30 Uhr	05:30 – 01:30 Uhr	08:30 – 22:30 Uhr	08:30 – 22:30 Uhr
Taktfolge	30 Min.	30 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	38 Fahrten an Schultagen	38 Fahrten an Schultagen	20 Fahrten	20 Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten
	35 Fahrten an Ferientagen	37 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Guntersblum, Bahnhof	Guntersblum, Bahnhof	Guntersblum, Bahnhof	Guntersblum, Bahnhof	Guntersblum, Bahnhof	Guntersblum, Bahnhof
	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf
Besonderheiten	Je zwei zusätzliche Spätfahrten zwischen 23.00 und 01.00 Uhr zwischen Guntersblum, Bahnhof und Worms Hbf sowie zwischen Worms Hbf und Guntersblum, Bahnhof					



	<b>433</b>					
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Gimbsheim, Lichtspiele – Eich, Gasthaus Gutjahr – Alsheim, Rathaus – Hamm, Bahnhof – Ibersheim, Mitte – Worms-Rheindürkheim, Rathaus – Osthofen, Schulzentrum – Osthofen, Bahnhof					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
<b>Bedienungsstandards</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 08:00 Uhr 12:00 – 13:30 Uhr	07:00 – 08:00 Uhr 12:00 – 16:30 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	10 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	15 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
<b>Verknüpfungspunkte</b>						
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					



## 7. Anhang



434						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Osthofen, Schumannstraße – Osthofen, Bahnhof – Westhofen, Verbandsgemeinde – Gundersheim, Sportplatz – Bermersheim, Dorfplatz – Gundheim, Abzw. Bermersheim – Mörsstadt, Woogstraße – Worms-Pfeddersheim, Kirche – Worms-Neuhausen, Bildungszentrum – Worms, Hochschule Mitte – Worms Hbf					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienstungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 20:30 Uhr	05:00 – 21:30 Uhr	06:30 – 19:30 Uhr	07:30 – 20:30 Uhr	10:30 – 19:30 Uhr	11:30 – 20:30 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	27 Fahrten an Schultagen	25 Fahrten an Schultagen	7 Fahrten	7 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
	20 Fahrten an Ferientagen	18 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf
	Pfeddersheim Bf.	Pfeddersheim Bf.	Pfeddersheim Bf.	Pfeddersheim Bf.	Pfeddersheim Bf.	Pfeddersheim Bf.
	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde	Westhofen, Verbandsgemeinde
	Osthofen Bf.	Osthofen Bf.	Osthofen Bf.	Osthofen Bf.	Osthofen Bf.	Osthofen Bf.
Besonderheiten	Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit: 06.00 Uhr und 16.00 Uhr Hohe Verkehrsfunktion im Schülerverkehr: Bei Zusatzfahrten an Schultagen sind Anpassungen an Bedarf des Schülerverkehrs zu gewährleisten					



435						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Gau-Odernheim, Alzeyer Straße – Dorn-Dürkheim, Bahnhof – Heßloch, Marktplatz – Dittelsheim, Kirche – Osthofen, Bahnhof					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 21:00 Uhr	06:30 – 21:00 Uhr	07:00 – 20:30 Uhr	08:00 – 21:00 Uhr	11:30 – 20:30 Uhr	10:00 – 21:00 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	25 Fahrten an Schultagen	23 Fahrten an Schultagen	8 Fahrten	7 Fahrten	5 Fahrten	6 Fahrten
	16 Fahrten an Ferientagen	16 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Gau-Odernheim, Alzeyer Straße	Gau-Odernheim, Alzeyer Straße	Gau-Odernheim, Alzeyer Straße	Gau-Odernheim, Alzeyer Straße	Gau-Odernheim, Alzeyer Straße	Gau-Odernheim, Alzeyer Straße
	Osthofen Bahnhof	Osthofen Bahnhof	Osthofen Bahnhof	Osthofen Bahnhof	Osthofen Bahnhof	Osthofen Bahnhof
Besonderheiten	Verstärkerfahrten an Schultagen teilweise ab Gau-Odernheim verlängert von/bis Alzey Bf. Hohe Verkehrsfunktion im Schülerverkehr: Bei Zusatzfahrten an Schultagen sind Anpassungen an Bedarf des Schülerverkehrs zu gewährleisten					

## 7. Anhang



436						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Weinolsheim, Freier Platz – Dorn-Dürkheim, Ort – Eimsheim, Abzw. Wintersheim – Uelversheim, Grundschule – Guntersblum, Eimsheimer Straße – Ludwigshöhe, B9 – Guntersblum, Bahnhof – Eich, Schulzentrum					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 07:30 Uhr	13:00 – 16:30 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	1 Fahrt an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	2 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					



437						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Offstein, Kino – Hohen-Sülzen, Ort – Mörsstadt, Am Plätzchen – Kindenheim, Schneider – Monsheim, Grundschule – Nieder-Flörsheim, Post – Wachenheim, Römerstraße – Mölsheim, Brunnenstraße – Monsheim, Grundschule – Nieder-Flörsheim, Bahnhof – Westhofen, Verbandsgemeinde – Osthofen, Schulzentrum					
Netzebene	Ergänzungnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 08:00 Uhr 13:00 – 13:30 Uhr	07:30 – 09:00 Uhr 12:00 – 16:00 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	12 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	23 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten	Viele Fahrten auf unterschiedlichen Linienwegen und mit unterschiedlicher Haltestellenbedienung. Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					

## 7. Anhang



438						
Linienbündel	Wonnegau-Altrhein					
nächste Vergabe ab	15.06.2024					
Linienverlauf	Alzey, Nibelungenschule – Alzey, Bf. – Dautenheim, Ortsmitte – Dittelsheim, Bahnhof – Framersheim, Sportplatz – Gau-Odernheim, Grundschule – Bechtolsheim, Grundschule – Heßloch, Marktplatz – Westhofen, Otto-Hahn-Schule / Osthofen, Schulzentrum – Osthofen, L-Schule					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:45 – 08:00 Uhr 12:00 – 16:00 Uhr	06:30 – 08:00 Uhr 12:00 – 16:30 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	12 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten an Schultagen				
	kein Angebot an Ferientagen	kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten	Viele Fahrten auf unterschiedlichen Linienwegen und mit unterschiedlicher Haltestellenbedienung. Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					



<b>440</b>						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Alzey, Bf. – Erbes-Büdesheim, Ortsmitte – Wendelsheim, Bf. – Wendelsheim, Ortsmitte – Wonsheim, Rathaus – Stein-Bockenheim, Wendeplatz – Siefersheim, Ortsmitte – Wöllstein, Ortsmitte – Volxheim, Kreuznacher Straße – Hackenheim, Mitte – Bad Kreuznach, Bf.					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung (Abschnitt Wöllstein – Bad Kreuznach: Grundnetz 1. Ordnung)					
<b>Alzey – Wöllstein</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 22:00 Uhr	06:00 – 21:30 Uhr	06:30 – 23:30 Uhr	06:00 – 24:00 Uhr	09:30 – 22:00 Uhr	09:00 – 21:30 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	22 Fahrten an Schultagen	19 Fahrten an Schultagen	17 Fahrten	17 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
	18 Fahrten an Ferientagen	16 Fahrten an Ferientagen				
<b>Wöllstein – Bad Kreuznach</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 21:30 Uhr	06:30 – 22:00 Uhr	06:00 – 23:45 Uhr	06:30 – 24:00 Uhr	08:00 – 20:30 Uhr	08:40 – 21:00 Uhr
Taktfolge	HVZ: 30 Min. NVZ: 60 Min.	HVZ: 30 Min. NVZ: 60 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	60 Min.
Fahrten	23 Fahrten an Schultagen	22 Fahrten an Schultagen	17 Fahrten	17 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
	21 Fahrten an Ferientagen	22 Fahrten an Ferientagen				
<b>Verknüpfungspunkte</b>						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.
	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte
	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.	Bad Kreuznach Bf.
Besonderheiten	Erweitertes Fahrtenangebot an Freitagen im Spätverkehr (1–2 zusätzliche Fahrten je Richtung)					

## 7. Anhang



441						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Gau- Odernheim, Marktplatz – Bechtolsheim, Rathaus – Biebelnheim, Ortsmitte – Gabsheim, Raiffeisen / Wörrstadt, Bf. – Gabsheim, Raiffeisen – Schornsheim, Ortsmitte – Udenheim, Ortsmitte – Saulheim, Bf.					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:30 – 19:00 Uhr	06:30 – 19:30 Uhr	08:00 – 19:00 Uhr	08:30 – 19:30 Uhr	09:00 – 19:00 Uhr	09:30 – 19:30 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.
Fahrten	19 Fahrten an Schultagen	19 Fahrten an Schultagen	12 Fahrten	12 Fahrten	11 Fahrten	11 Fahrten
	16 Fahrten an Ferientagen	14 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz
	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf
	Saulheim Bf.	Saulheim Bf.	Saulheim Bf.	Saulheim Bf.	Saulheim Bf.	Saulheim Bf.
Besonderheiten	Linienteilung in Gabsheim, Raiffeisen: Alternierende Bedienung Gau-Odernheim und Wörrstadt (Bedienung Mo-So je alle 120 Minuten)					



442						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Gau Odernheim, Marktplatz – Bechtolsheim, Rathaus – Biebelnheim, Ortsmitte –Wörrstadt, Bf.					
Netzebene	Grundnetz Region					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00– 19:00 Uhr	06:30 – 18:30 Uhr	09:00 – 19:00 Uhr	08:30 – 18:30 Uhr	09:00 – 19:00 Uhr	10:30 – 18:30 Uhr
Taktfolge	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	8 Fahrten an Schultagen	9 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten
	7 Fahrten an Ferientagen	8 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz
	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf
Besonderheiten						



## 7. Anhang



443						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Alzey, Bf. – Albig, Bf. – Bermersheim, Ortsmitte – Ensheim, Ortsmitte – Spiesheim, Ortsmitte – Rommersheim, Ortsmitte – Wörrstadt, Schwimmbad – Wörrstadt, Bf.					
Netzebene	Grundnetz Region					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 19:00 Uhr	06:30 – 18:30 Uhr	09:00 – 19:00 Uhr	08:30 – 18:30 Uhr	09:00 – 19:00 Uhr	10:30 – 18:30 Uhr
Taktfolge	kein Takt	kein Takt	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	10 Fahrten an Schultagen	10 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
	9 Fahrten an Ferientagen	7 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
	Spiesheim Ortsmitte	Spiesheim Ortsmitte	Spiesheim Ortsmitte	Spiesheim Ortsmitte	Spiesheim Ortsmitte	Spiesheim Ortsmitte
	Wörrstadt Bf.	Wörrstadt Bf.	Wörrstadt Bf.	Wörrstadt Bf.	Wörrstadt Bf.	Wörrstadt Bf.
Besonderheiten						



444						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Wöllstein, Ortsmitte – Wöllstein, Ernst Ludwig Straße – Gau-Bickelheim, Ortsmitte – Wallertheim, Neustraße – Sulzheim, Ortsmitte – Wörrstadt, Bf.					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 19:00 Uhr	06:30 – 19:30 Uhr	08:00 – 18:00 Uhr	09:30 – 19:30 Uhr	10:00 – 18:00 Uhr	09:30 – 19:30 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	15 Fahrten an Schultagen	15 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten	6 Fahrten
	14 Fahrten an Ferientagen	14 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte	Wöllstein Ortsmitte
	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf
Besonderheiten						



445						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Wendelsheim, Bf. – Ufhofen, Dorfplatz – Flonheim, Marktplatz – Armsheim, Bf. – Schimsheim, Frankenweg					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:00 – 19:00 Uhr	06:30 – 19:30 Uhr	08:00 – 18:00 Uhr	08:30 – 18:30 Uhr	10:00 – 18:00 Uhr	10:30 – 18:30 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	17 Fahrten an Schultagen	15 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten
	15 Fahrten an Ferientagen	15 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.
	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz
	Armsheim Bf.	Armsheim Bf.	Armsheim Bf.	Armsheim Bf.	Armsheim Bf.	Armsheim Bf.
Besonderheiten						



446						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Alzey, Bf. – Alzey, Krankenhaus – Alzey-Weinheim, Grundschule – Alzey-Heimersheim, Ortsmitte – Lonsheim, Ortsmitte – Bornheim, Ortsmitte – Flonheim, Marktplatz – Uffhofen, Dorfplatz – Wendelsheim Bf.					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:00 – 19:00 Uhr	06:30 – 19:00 Uhr	09:30 – 19:30 Uhr	09:00 – 19:00 Uhr	09:30 – 19:30 Uhr	09:00 – 19:00 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	20 Fahrten an Schultagen	19 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
	12 Fahrten an Ferientagen	15 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz
	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.	Wendelsheim Bf.
Besonderheiten						



447						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Saulheim, Bf. – Saulheim, Rathausplatz – Wörrstadt, Gewerbegebiet – Wörrstadt, Bf.					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:30 – 16:00 Uhr	06:30 – 16:30 Uhr	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	4 Fahrten an Schultagen	6 Fahrten an Schultagen				
	kein Angebot an Ferientagen	kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Saulheim Bf.	Saulheim Bf.				
	Wörrstadt Bf.	Wörrstadt Bf.				
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					



		<b>448</b>					
Linienbündel	Alzey-Worms Nord						
nächste Vergabe ab	01.08.2019						
Linienverlauf	Gau Odernheim, Schulzentrum – Bernersheim, Ortsmitte – Lonsheim, Ortsmitte – Bornheim, Ortsmitte – Flonheim, Marktplatz – Uffhofen, Dorfplatz – Erbes-Büdesheim, Ortsmitte – Nack, Ortsmitte – Niederwiesen, Neumühle						
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr						
<b>Bedienungsstandards</b>	<b>Montag – Freitag</b>		<b>Samstag</b>		<b>Sonntag</b>		
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	
Bedienungszeitraum etwa	12:30 – 15:00 Uhr	07:30 Uhr	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt					
Fahrten	3 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	1 Fahrt an Schultagen kein Angebot an Ferientagen					
<b>Verknüpfungspunkte</b>							
	Flonheim Marktplatz	Flonheim Marktplatz					
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.						



449						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Alzey, Nibelungenschule – Alzey, Bf. – Alzey, ZOB Gymnasium – Alzey, Schafhausen Ortsmitte – Framersheim, Bahnhofstraße – Gau Königernheim, Ortsmitte – Gau-Odernheim, Marktplatz					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 13:30 Uhr	06:30 – 16:30 Uhr	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	4 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	8 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey ZOB/Gymnasium	Alzey ZOB/Gymnasium				
	Gau-Odernheim Marktplatz	Gau-Odernheim Marktplatz				
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					



		450				
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Wörrstadt, Bf. – Wörrstadt, Pariser Straße – Wörrstadt, Hinter dem Turm – Wörrstadt, Schornsheimer Chaussee – Wörrstadt, Bf.					
Netzebene	Stadtverkehr (Wörrstadt)					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 10:00 Uhr 14:00 – 18:00 Uhr	Rundlinie verkehrt nur in eine Fahrtrichtung	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot
Taktfolge	kein Takt					
Fahrten	9 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen					
Verknüpfungspunkte						
	Wörrstadt Bf.					
Besonderheiten	Erschließungslinie für Gewerbepark Wörrstadt: Fahrplan ist auf Bedarf der ansässigen Unternehmen abzustimmen					



## 7. Anhang



451						
Linienbündel	Grünstadt					
nächste Vergabe ab	10.12.2023					
Linienverlauf	Worms Hbf – Worms-Horchheim, Marktplatz – Worms-Heppenheim, Mitte – Offstein, Mitte – Hohen-Sülzen, Ort – Obrigheim, Bahnhof – Heidesheim, Bahnhof – Albsheim, Brücke – Grünstadt, Bahnhof					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	05:00 – 23:00 Uhr	05:00 – 23:00 Uhr	07:00 – 23:00 Uhr	07:00 – 23:00 Uhr	09:00 – 23:00 Uhr	09:00 – 23:00 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	24 Fahrten an Schultagen	24 Fahrten an Schultagen	17 Fahrten	17 Fahrten	15 Fahrten	15 Fahrten
	20 Fahrten an Ferientagen	21 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf	Worms Hbf
	Grünstadt Bahnhof	Grünstadt Bahnhof	Grünstadt Bahnhof	Grünstadt Bahnhof	Grünstadt Bahnhof	Grünstadt Bahnhof
Besonderheiten						



659						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Wöllstein, Grundschule – Wöllstein, Ortsmitte – Volxheim, Marktplatz – Pleitersheim, Mitte – Badenheim, Kirche – Pfaffen-Schwabenheim, Mühlteich – Sprendlingen IGS					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 16:00 Uhr	06:30 – 16:30 Uhr	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	4 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	6 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten	Linie mit Ausrichtung auf Schülerverkehr. Anpassung an Bedarf des Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.					

## 7. Anhang



660						
Linienbündel	Mainz-Bingen Ost					
nächste Vergabe ab	31.12.2020					
Linienverlauf	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Netzebene	Alzey – Udenheim: Grundnetz 2. Ordnung Alzey – Mainz: Grundnetz 1. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	03:50 – 19:00 Uhr	06:45 – 00:30 Uhr	06:30 – 22:30 Uhr	07:45 – 00:30 Uhr	08:30 – 21:00 Uhr	09:45 – 00:30 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	16 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten an Schultagen	9 Fahrten	9 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
	17 Fahrten an Ferientagen	17 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.	Alzey Bf.
	Mommenheim, Bahnhofstraße	Mommenheim, Bahnhofstraße	Mommenheim, Bahnhofstraße	Mommenheim, Bahnhofstraße	Mommenheim, Bahnhofstraße	Mommenheim, Bahnhofstraße
	Mainz Hbf	Mainz Hbf	Mainz Hbf	Mainz Hbf	Mainz Hbf	Mainz Hbf
Besonderheiten	Dargestellt sind ausschließlich Fahrten im Landkreis Alzey-Worms					



668						
Linienbündel	Mainz-Bingen Ost					
konzessioniert bis	31.12.2020					
Konzessionsinhaber	DB Bahn – Rhein-Nahe-Bus GmbH					
Linienverlauf	Dalheim, Ortsmitte – Dexheim, Dalheimer Straße – Dienheim, B9, Weinolsheim, Freier Platz – Köngernheim, Römer, Undenheim, Bahnhof – Wörrstadt, Schulzentrum					
Netzebene	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 08:00 Uhr	03:50 – 20:00 Uhr	kein Angebot		kein Angebot	
Taktfolge	kein Takt	kein Takt				
Fahrten	1 Fahrt an Schultagen kein Angebot an Ferientagen	2 Fahrten an Schultagen kein Angebot an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
Besonderheiten	Es sind nur die Fahrten dargestellt, die innerhalb des Landkreises Alzey-Worms verkehren; es verkehren weitere Fahrten außerhalb des Landkreises					

## 7. Anhang



678						
Linienbündel	Alzey-Worms Nord					
nächste Vergabe ab	01.08.2019					
Linienverlauf	Wörrstadt, Post – Wörrstadt, Bf. – Sulzheim, Ortsmitte – Wallertheim, Marktplatz – Gau Weinheim, Bürgerhaus – Partenheim, Grundschule – Vendersheim, Ortsmitte – Partenheim, Hauptstraße – Jugenheim, Mitte – Stackeden, Kreuznacher Straße – Wolfsheim, Mitte – Sprendlingen, Bf.					
Netzebene	Wörrstadt – Partenheim: Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge Übriger Streckenabschnitt: Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	07:30 – 19:30 Uhr	06:00 – 20:00 Uhr	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot
Taktfolge	60 Min.	60 Min.				
Fahrten	21 Fahrten an Schultagen	23 Fahrten an Schultagen				
	13 Fahrten an Ferientagen	15 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Wörrstadt Bf	Wörrstadt Bf				
	Gau-Weinheim Bürgerhaus	Gau-Weinheim Bürgerhaus				
	Partenheim Hauptstr	Partenheim Hauptstr				
Besonderheiten	Einsatz von Rufbussen für Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs					



921						
Linienbündel	Donnersbergkreis					
nächste Vergabe ab	01.01.2027					
Linienverlauf	Monsheim, Grundschule – Monsheim, Bahnhof – Wachenheim, Friedhof – Niefernheim, Ortsmitte – Harxheim, Bahnhofstraße – Albisheim, Rathaus – Marnheim, Bachweg – Bolanden, Rathaus, Kirchheimbolanden, Bahnhof – Kirchheimbolanden, Schlossgarten					
Netzebene	Grundnetz 2. Ordnung					
Bedienungsstandards	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Bedienungszeitraum etwa	06:30 – 21:00 Uhr	04:40 – 20:00 Uhr	08:00 – 19:00 Uhr	07:00 – 18:00 Uhr	08:00 – 19:00 Uhr	08:50 – 18:00 Uhr
Taktfolge	60 Min.	60 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten	17 Fahrten an Schultagen	16 Fahrten an Schultagen	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
	15 Fahrten an Ferientagen	14 Fahrten an Ferientagen				
Verknüpfungspunkte						
	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof	Monsheim, Bahnhof
	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof	Kirchheimbolanden, Bahnhof
Besonderheiten						



## Impressum

### Aufgabenträger:

Verkehrsverbund Rhein-Neckar  
Abteilung Planung und Angebot  
Markus Heeren  
B1 3-5  
68159 Mannheim

Landkreis Alzey-Worms  
Referat Öffentliches Verkehrswesen  
Alexander Schray  
Ernst-Ludwig-Straße 36  
55232 Alzey

### Auftragnehmer:

BÜRO STADTVERKEHR  
Planungsgesellschaft mbH  
Mittelstraße 55  
40721 Hilden  
Telefon: 02103 / 91159 - 0  
info@buero-stadtverkehr.de  
www.buero-stadtverkehr.de

### in Arbeitsgemeinschaft mit

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung,  
Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft,  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund  
Telefon: 0231 / 58 96 96 - 0  
info@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

### Bearbeitung durch:

Planersocietät	Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Geschäftsführung)
Planersocietät	M. Sc. Rolf Alexander
Planersocietät	M. Sc. Julian Scheer
Büro Stadtverkehr	Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
Büro Stadtverkehr	Dipl.-Ing. Michael Kopp
Büro Stadtverkehr	Dipl. Ing.- Sebastian Schulz

### Gestaltung / Druckvorstufe:

koronamedien  
St.-Klara-Straße 24 · 67373 Dudenhofen

### Druck:

Chroma Druck & Verlag GmbH  
Werkstraße 25 · 67354 Römerberg-Berghausen

Dortmund und Hilden, April 2018

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.







