



Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

Dokumentation

Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises

Anschrift

ZIV-Zentrum für integrierte
Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

Kontakt

Telefon +49 6151 27028-0
Telefax +49 6151 27028-10

kontakt@ziv.de
www.ziv.de

August 2021

Geschäftsführer

Dipl.-Geogr. Stephan Kritzinger

Sitz der Gesellschaft

Darmstadt, HRB 7292

Bankverbindung

Taunus Sparkasse
Bad Homburg v.d. Höhe

DE71 5125 0000 0000 3236 16
BIC HELADEF1TSK

UST-IdNr. DE 198971359

IMPRESSUM

Auftraggeber



Rheingau-Taunus-Kreis
Heimbacher Straße 7
65307 Bad Schwalbach

Auftragnehmer

Bearbeitung



ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

Dipl.-Geogr. Stephan Kritzinger
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Matthias Auth
Dr.-Ing. Owen Dieleman
Felix Rhein, B.Eng.
Felix Fabian, B.Eng.
Michael Beutel, M.Eng.
Sophie Scherer, B.Eng.

INHALT

1	VERANLASSUNG	1
1.1	Anlass 1	
1.2	Aufbau des Berichts	3
2	VORGEHENSWEISE	4
2.1	Methodik	4
2.2	Datengrundlagen	5
2.3	Beteiligungsprozess	7
2.3.1	Lenkungsgruppe	9
2.3.2	Kommunale Arbeitsgruppe	10
2.3.3	Dialogforum	12
2.4	Ergebnisse des Beteiligungsprozesses	13
2.5	Experteninterviews	20
3	RAHMENBEDINGUNGEN	22
3.1	Raumstruktur	22
3.2	Bevölkerung und Wirtschaft	23
3.3	Überregionale verkehrliche Anbindung	27
3.4	Eckdaten des Mobilitätsverhaltens	29
4	BESTANDSANALYSE	35
4.1	Ziele und Vorgehensweise	35
4.2	Bestandsanalyse Individualverkehr (MIV)	36
4.2.1	Straßenklassen und Nachfrage / Rheinbrücke	36
4.2.2	Erreichbarkeitsanalyse der Mittelzentren	38
4.2.3	P+R-Angebot/ P+M-Angebot	41
4.2.4	Staugefährdete Bereiche im Verkehrsnetz	45
4.3	Bestandsanalyse Öffentlicher Schienenpersonenverkehr (SPNV)	48
4.3.1	Bahnliniennetz	48
4.3.2	SPNV-Nachfrage	49
4.3.3	Verknüpfung mit dem ÖPNV	51
4.3.4	Barrierefreiheit	52
4.3.5	Schienenanbindung Untertaunus	53
4.3.6	Reaktivierung der Aartalbahn	55
4.4	Bestandsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	56
4.4.1	Busliniennetz und -angebot	56
4.4.2	ÖV-Nachfrage	62
4.4.3	Erreichbarkeitsanalysen	64
4.4.4	Barrierefreiheit	69
4.4.5	Tarifstruktur	71

	4.4.6	Bürgerbusse	73
4.5		Radverkehr	77
	4.5.1	Radverkehrsnachfrage	77
	4.5.2	Überregionales Radverkehrsnetz	78
	4.5.3	Regionales Radverkehrsnetz	81
	4.5.4	Radschnell-/ Raddirektverbindungen	83
	4.5.5	Freizeitrouten	86
	4.5.6	Fahrradparken	89
4.6		Wirtschaftsverkehr	94
	4.6.1	Hauptrouten und Verkehrsbelastung	94
	4.6.2	Engstellen	96
4.7		Fährbetrieb über den Rhein	98
	4.7.1	Beförderungsangebot	98
	4.7.2	Nachfrage	99
4.8		Schienengüterverkehr	100
4.9		Sharing-Angebote und Elektromobilität	101
4.10		Verkehrssicherheit im Rheingau-Taunus-Kreis	105
	4.10.1	Unfallstatistik 2016 – 2018	105
	4.10.2	Unfallhäufungsstellen im Kreisgebiet	107
4.11		Mängelübersicht	109
5		LEITBILD	111
	5.1	Struktur und Herleitung des Leitbildes	111
	5.2	Ziele des Mobilitätskonzeptes	112
6		MAßNAHMENKONZEPT	114
	6.1	Umsetzungskonzept	114
	6.2	Maßnahmenübersicht	118
	6.3	Maßnahmenkonzept MIV	123
	6.4	Maßnahmenkonzept Öffentlicher Verkehr	137
	6.4.1	Maßnahmenkonzept SPNV	138
	6.4.2	ÖPNV	147
	6.5	Maßnahmenkonzept Radverkehr	174
	6.6	Maßnahmenkonzept Wirtschaftsverkehr	185
	6.7	Komplementäre und übergreifende Maßnahmen	189
7		PERSPEKTIVEN UND ZUSAMMENFASSUNG	198
8		ANHÄNGE	200

ABBILDUNGEN

Abbildung 1	Mobilitätskonzept: Ablauf und Beteiligungsplan	8
Abbildung 2	Struktur des Beteiligungsprozess	9
Abbildung 3	Abstimmungsrunde im Dialogforum (12.März 2020)	13
Abbildung 4	Onlineportal - Bürgerbeteiligung	14
Abbildung 5	Verkehrsmittelnutzung im RTK (Ergebnisse der Onlinebefragung – Februar 2020)	15
Abbildung 6	Ergebnisse der Onlinebeteiligung zur Leitbildentwicklung	17
Abbildung 7	Bürgerforum in Bad Schwalbach vom 10. März 2020	20
Abbildung 8	Mittelzentren im Rheingau-Taunus-Kreis	22
Abbildung 9	Altersstruktur im Rheingau-Taunus-Kreis	25
Abbildung 10	Entwicklungsflächen im Rheingau-Taunus-Kreis	26
Abbildung 11	Klassifiziertes Straßennetz im Rheingau-Taunus-Kreis	27
Abbildung 12	Schieneanbindung des Rheingau-Taunus-Kreises	28
Abbildung 13	Überregionale Radverkehrsanbindung (Rad-Hauptnetz)	29
Abbildung 14	Verkehrsmittelnutzung im Rheingau-Taunus-Kreis auf Basis der Onlinebeteiligung (Stand 29.Februar 2020)	30
Abbildung 15	Verkehrsnachfrage innerhalb des RTK	37
Abbildung 16	Auswertung MIV Erreichbarkeit aller Mittelzentren im RTK	39
Abbildung 17	Auswertung MIV Erreichbarkeit einzelner Mittelzentren im RTK	40
Abbildung 18	Auswertung MIV Erreichbarkeit Landeshauptstadt Wiesbaden	41
Abbildung 19	Park+Ride-Anlagen im Rheingau-Taunus-Kreis	44
Abbildung 20	Staugefährdete Bereiche im Kreisgebiet	45
Abbildung 21	Schieneanbindung inkl. Bahnhöfe im Rheingau-Taunus-Kreis	49
Abbildung 22	Verkehrsnachfrage im SPNV im Verbundgebiet des RMV	50
Abbildung 23	Barrierefreiheit an Bahnhöfen im Rheingau-Taunus-Kreis	53
Abbildung 24	Angedachter Streckenverlauf der CityBahn/ Aartalbahn	54
Abbildung 25	Linienetz im Rheingau-Taunus-Kreis	58
Abbildung 26	Linienverläufe der Schnellbuslinien im Rheingau-Taunus-Kreis	60
Abbildung 27	Linienverlauf der Rufbusse im Rheingau-Taunus-Kreis	61
Abbildung 28	Einwohnerdichten (EW/km ²) im Rheingau-Taunus-Kreis	63
Abbildung 29	Erschließungslücken im ÖPNV-Netz	68
Abbildung 30	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	71
Abbildung 31	RMV Tarifgebiete im Rheingau-Taunus-Kreis	72
Abbildung 32	Beispiel Bürgerbus Hünstetten – Linienfahrplan Route 1:	74

Abbildung 33	Radverkehrsmengen im Rheingau-Taunus-Kreis	77
Abbildung 34	Überregionales Radverkehrsnetz	79
Abbildung 35	Überregionales Radhauptnetz inkl. Netzlücken	80
Abbildung 36	Regionales Radverkehrsnetz im Rheingau-Taunus-Kreis	82
Abbildung 37	Raddirektverbindung Wiesbaden – Taunusstein	85
Abbildung 38	Raddirektverbindung Wiesbaden - Rüdenheim	86
Abbildung 39	Freizeitrouten im Rheingau-Taunus-Kreis	87
Abbildung 40	Radabstellanlagen an Bahnhöfen	90
Abbildung 41	Abstellanlagen am Bhf Niederwalluf	90
Abbildung 42	Überdachte B+R-Anlage in Eltville	90
Abbildung 43	Abstellanlage Limeschule, Idstein	91
Abbildung 44	Abstellanlage, Hochschule Fresenius, Idstein	91
Abbildung 45	Radabstellanlagen an Schulen	92
Abbildung 46	Gewerbeflächen im Rheingau-Taunus-Kreis	94
Abbildung 47	Vorrangroutennetz Schwerverkehr	95
Abbildung 48	Engstellen in Eschenhahn (links) und Oestrich-Winkel (rechts)	96
Abbildung 49	Engstellen für den Schwerverkehr	97
Abbildung 50	Lärmbelastungen Güterverkehrsstrecke im Rheingau	100
Abbildung 51	Standorte der Elektroladesäulen im Rheingau-Taunus-Kreis	103
Abbildung 52	Unfälle mit Personenschaden im RTK, 2016 - 2018	106
Abbildung 53	Unfälle mit Personenschaden und Radfahrbeteiligung im RTK, 2016 – 2018	107
Abbildung 54	Unfallhäufungsstellen im RTK	108
Abbildung 55	Mobilitätsleitbild des Rheingau-Taunus-Kreis 2030	111
Abbildung 56	Maßnahmenübersicht	115
Abbildung 57	Seilbahn Koblenz	196

TABELLEN

Tabelle 1	Terminübersicht der Lenkungsgruppe	10
Tabelle 2	Terminübersicht der Kommunalen Arbeitsgruppe	10
Tabelle 3	Gesprächsthemen mit den Vertretern der 17 kreisangehörigen Kommunen	11
Tabelle 4	Terminübersicht der Kommunalen Arbeitsgruppe	12
Tabelle 5	Termine der Experteninterviews	21
Tabelle 6	Zuordnung zentralörtlicher Funktionen im Kreis nach Regionalplanung	23
Tabelle 7	Einwohnerzahlen und -entwicklung des RTK	23
Tabelle 8	Bevölkerungsentwicklung und Durchschnittsalter des RTK	24
Tabelle 9	Verkehrsmittelnutzung je Altersgruppe gemäß MID 2017	31
Tabelle 10	Überregionale Pendlerbeziehungen (Ein/ Auspendler) im Rheingau-Taunus-Kreis (Jahr 2018)	32
Tabelle 11	Pendlerbeziehungen (Ein-/ Auspendler) Stadt Wiesbaden/ Rheingau-Taunus-Kreis	32
Tabelle 12	Pendlerverflechtung (Einpendler) in die Mittelzentren des Rheingau-Taunus-Kreis	33
Tabelle 13	Park+Ride-Anlagen im Rheingau-Taunus-Kreis	42
Tabelle 14	Park+Mitfahren-Anlagen im Rheingau-Taunus-Kreis	43
Tabelle 15	Staugefährdete Bereiche im Kreisgebiet	46
Tabelle 16	Öffentlicher Schienenpersonenverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis	48
Tabelle 17	Vernetzungsmöglichkeiten an Bahnhöfen	51
Tabelle 18	Tagespendelnde Rheinschiene / Schienenanbindung Untertaunus	55
Tabelle 19	Buslinien im 30-Minuten Takt im Rheingau-Taunus-Kreis	57
Tabelle 20	Buslinien im 60-Minuten Takt im Rheingau-Taunus-Kreis	57
Tabelle 21	Buslinien im 120-Minuten Takt im Rheingau-Taunus-Kreis	58
Tabelle 22	Schnellbuslinien im Rheingau-Taunus-Kreis	59
Tabelle 23	Verbindungsqualitäten nach Bad Schwalbach	65
Tabelle 24	Gemeindezuordnung zu den Mittelzentren	66
Tabelle 25	Verbindungsqualität im ÖPNV (Gemeindezentrum – Mittelzentrum)	67
Tabelle 26	Einzugsbereiche der Haltestellen	68
Tabelle 27	Erschließungslücke im ÖPNV	69
Tabelle 28	Barrierefreiheit im Rheingau-Taunus-Kreis	70
Tabelle 29	Preisstufen ausgewählte Fahrtrelationen	73
Tabelle 30	Radabstellanlagen an Schulen	92
Tabelle 31	Tarife Fährbund Mittelrhein	98
Tabelle 32	Fährangebote im Rheingau-Taunus-Kreis	99

Tabelle 33	Nutzeraufkommen der Rheinfähren	99
Tabelle 34	Carsharing-Standorte im Kreisgebiet	102
Tabelle 35	E-Ladestationen je Kommune im Rheingau-Taunus-Kreis	103
Tabelle 36	Verkehrsunfälle 2016 - 2018 nach Kategorien	105
Tabelle 37	Unfälle mit Radfahrbeteiligung 2016 – 2018	106
Tabelle 38	Mängelübersicht im Rheingau-Taunus-Kreis	109
Tabelle 39	Maßnahmenübersicht und Umsetzungszeiträume	115
Tabelle 40	Maßnahmenübersicht des motorisierten Individualverkehrs (Pkw-Verkehr)	118
Tabelle 41	Maßnahmenübersicht des Schienenpersonenverkehrs (SPNV)	119
Tabelle 42	Maßnahmenübersicht des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	119
Tabelle 43	Maßnahmenübersicht des Radverkehrs	121
Tabelle 44	Maßnahmenübersicht des Wirtschaftsverkehrs	121
Tabelle 45	Maßnahmenübersicht komplementärer und übergreifender Maßnahmen	122
Tabelle 46	Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan	136
Tabelle 47	Erschließungslücken im Rheingau-Taunus-Kreis	165

ABKÜRZUNGEN

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
BAB	Bundesautobahn
BUGA	Bundesgartenschau
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DB	Deutsche Bahn
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
IHK	Industrie- und Handelskammer
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
MWVLW	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft, und Weinbau Rheinland-Pfalz
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr (ÖPNV/ SPNV)
Pkw	Personenkraftwagen
P+M	Parken & Mitnehmen-Anlagen
P+R	Park & Ride-Anlagen
RIN	Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung
RMV	Rhein-Main Verkehrsbund
RTK	Rheingau-Taunus-Kreis
RTV	Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Schwerverkehr
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
ZEB	Zustandserfassung und -bewertung
ZIV	Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme GmbH

ANLAGEN

Rahmenbedingungen

Überregionale verkehrliche Anbindung

- 3.1 Klassifiziertes Straßennetz
- 3.2 Schienenanbindung
- 3.3 Überregionale Radverkehrsanbindung

Bestandsanalyse

Bestandsanalyse Individualverkehr (MIV)

- 4.1 Erreichbarkeit einzelner Mittelzentren
- 4.2 Park+Ride-Anlagen/ Mitfahrparkplätze
- 4.3 Stauanfällige Bereiche

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- 4.4 Barrierefreiheit an Bahnhöfen
- 4.5 Schienenanbindung Untertaunus

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- 4.6 Liniennetz Bestand
- 4.7 Bedienungszeiträume Haltestellen
- 4.8 Haltestelleneinzugsbereiche
- 4.9 Erschließungslücken
- 4.10 Barrierefreiheit Haltestellen
- 4.11 Ausbaustufen Barrierefreiheit

Radverkehr

- 4.12 Führungsformen Rad-Hauptnetz
- 4.13 Regionales Radnetz
- 4.14 Regionales Radnetz - Netzlücken
- 4.15 Freizeitrouten
- 4.16 Radabstellanlagen an Bahnhöfen
- 4.17 Radabstellanlagen an Schulen

Wirtschaftsverkehr

- 4.18 Gewerbeflächen
- 4.19 Vorrangroutennetz Schwerverkehr

Übrige Verkehrsangebote

- 4.20 Elektroladesäulen

Verkehrssicherheit

- 4.21 Unfälle mit Personenschaden, 2016 – 2018
- 4.22 Unfälle mit Personenschaden und Radfahrbeteiligung, 2016 – 2018
- 4.23 Unfallhäufungsstellen

Maßnahmenkonzept

Maßnahmenkonzept SPNV

6.1 Schallschutz

Maßnahmenkonzept ÖPNV

6.2 Mobilitätsstationen

6.3 Liniennetz inkl. Taktverdichtung

6.4 Planung Schnellbuslinien

6.5 Anpassung Linienverlauf Linie 183

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

7.1 Ergebnisse der ersten Onlinebefragung Februar 2020 (Bestandsanalyse)

7.2 Ergebnisse der zweiten Onlinebefragung September 2020 (Maßnahmenphase)

QUELLEN

- [1] Onlineportal des Rheingau-Taunus-Kreises: (<https://www.zusammen-zukunft.de/>)
- [2] Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreis, Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden (LNO), Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV), Juni 2015, Wiesbaden
- [3] Rhein-Main Verkehrsverbund, Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, 2014
- [4] Planungen der CityBahn (Stand Oktober 2020), CityBahn GmbH
<https://www.CityBahn-verbindet.de>
- [5] Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausgabe 2016, Berlin
- [6] Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Wiesbaden 2030, April 2020, Wiesbaden
- [7] Lärmaktionsplan Hessen (3.Runde), Regierungspräsidium Darmstadt, Mai 2020, Darmstadt
- [8] Kreisstraßensanierungsprogramm des Rheingau-Taunus-Kreises, Kreisverwaltung, Stand September 2020
- [9] Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Taunusstein, Magistrat der Stadt Taunusstein, Dezember 2015
- [10] Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Hessen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden, März 2019 (www.schneller-radfahren.de)
- [11] Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (Entwurfssfassung), Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2.Fortschreibung
- [12] Regionales Entwicklungskonzept Südhessen (REK), Regierungspräsidium Darmstadt, Juli 2019, Darmstadt
- [13] Flächennutzungspläne der Kommunen des Rheingau-Taunus-Kreises
- [14] Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Hessen (Band Rad-Hauptnetz Hessen), Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden, März 2019 (www.schneller-radfahren.de)
- [15] Schülerradroutenplaner Hessen, <https://www.schuelerradrouten.de/>
- [16] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2008), FGSV 121: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln.
- [17] Landesentwicklungsplanung Hessen - Online, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), (<https://landesplanung.hessen.de>)
- [18] Bodennutzung nach der Belegenheit im Rheingau-Taunus-Kreis (2004-20012), Rheingau-Taunus-Kreis, Statistik, 2012
- [19] Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, Europäische Union, Richtlinie 92/43/EWG, 2013
- [20] Altersstrukturen der Bevölkerung in den hessischen Gemeinden, Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2019.
- [21] Regionale Bevölkerungsvorausberechnung, Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2019

- [22] Statistik der Bundesagentur für Arbeit – Gemeindedaten, Bundesagentur für Arbeit, Stand 2018
- [23] Bestand an Kraftfahrzeugen nach Gemeinden, Kraftfahr Bundesamt, Stand 2020
- [24] Ergebnisbericht für die Studie Mobilität in Deutschland 2017, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Februar 2019, Bonn
- [25] Pendleratlas, Bundesagentur für Arbeit, (<https://statistik.arbeitsagentur.de>), Juni 2019
- [26] Pendlerrechnung Hessen - Erwerbstätige 2015, Hessisches Statistisches Landesamt, Stand 2018
- [27] Ergebnisse der Machbarkeitsstudie – BUGA 2031 Oberes Mittelrheintal, Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz, November 2017, Mainz
- [28] Routingprogramm - Google Maps, (<https://www.google.de/maps/preview>)
- [29] Bürgerbusse in Hessen, Landesstiftung <Miteinander in Hessen> (<https://www.miteinander-in-hessen.de/>)
- [30] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 248, 2010, Köln
- [31] Auswertung der Verkehrsunfalldaten 2016 – 2018, Polizeipräsidium Westhessen – Polizeidirektion Rheingau-Taunus
- [32] Bikesharing im Wandel, Agora Verkehrswende, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V (ADFC), Juni 2018, Berlin
- [33] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006, Köln,
- [34] Mobilität und digitale Infrastruktur, Rheinbrücke bei Rüdesheim, Industrie- und Handelskammer Wiesbaden, (<https://www.ihk-wiesbaden.de/wirtschaftspolitik/infrastruktur/verkehr/rheinbruecke-1255416>)
- [35] Vision Zero, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, <https://www.dguv.de>
- [36] Bundesgartenschau Oberes Mittelrheintal 2029 GmbH, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie – Überarbeitete Auflage, Mainz 2019
- [37] Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Hessen (Band Identifizierung von Korridoren), Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden, März 2019
- [38] Verkehrsdatenbasis Rhein-Main, Hessen Mobil, Wiesbaden
- [39] Verkehrsmengenkarte 2015 Rheingau-Taunus-Kreis – Stadt Wiesbaden, Hessen Mobil, Straßenverkehrszählung 2015
- [40] Onlineportal der Stadt Idstein, Stadt Idstein, Tourismus & E-Bikes, <https://www.idstein.de>
- [41] Onlineportal der Stadt Rüdesheim, Aktivität & Freizeit/ Radfahren, <https://www.ruedesheim.de>
- [42] Onlineportal der Stadt Bad Schwalbach, Freizeit & Tourismus/ Outdoor-Aktivitäten, <https://www.bad-schwalbach.de/>
- [43] Expertengespräche mit Vertretern der Kommunen des Rheingau-Taunus-Kreises, Januar 2020
- [44] Gäste und Übernachtungen im Tourismus, Hessisches Statistisches Landesamt, 2019, Wiesbaden

1 Veranlassung

1.1 Anlass

Der Rheingau-Taunus-Kreis ist ein Landkreis mit 17 Städten und Gemeinden am Rande der Metropolregion Frankfurt-Rhein/Main. Die Siedlungsstruktur im Landkreis ist sehr unterschiedlich. Sie reicht von verstäderten Bereichen mit höherer Siedlungsdichte v.a. in unmittelbarer Nähe zur Landeshauptstadt Wiesbaden bis hin zu sehr ländlich geprägten Regionen geringer Siedlungsdichte im Norden und Westen des Kreises. Das Kreisgebiet umfasst eine Gesamtfläche von 81.148 Hektar, auf der ca. 187.500 Einwohner leben.

So heterogen wie die Siedlungsstruktur, so unterschiedlich ist auch die verkehrliche Erschließung der einzelnen Kreisteile:

- Der **östliche Kreisteil** mit dem Mittelzentrum Idstein ist durch die Bundesautobahn A 3, die S-Bahnlinie 2 und die Regionalbahnlinien RB 20 und RE 22 sehr gut an die Metropolregion Rhein/Main angebunden.
- Der **zentrale Kreisteil** mit den Städten Bad Schwalbach und Taunusstein, der größten Stadt im Kreis, ist über die B 54 und die B 275 erschlossen, besitzt aber derzeit keinen Schienenanschluss nach Wiesbaden oder Frankfurt. Aus diesem Grund ist die Anbindung von insbesondere Bad Schwalbach und Taunusstein an Wiesbaden anhand einer geeigneten Schienenanbindung eine wichtige Maßnahme, den Öffentlichen Verkehr im Kreisgebiet attraktiver zu machen.
- Der **Landkreisteil Rheingau** im Südwesten ist entlang des Rheins durch die B 42 und die Bahnlinie 10 erschlossen. Der Rhein, der den Kreis im Südwesten begrenzt, kann innerhalb des Kreisgebietes nur mit Fähren gequert werden. Allen Kreisteilen gemeinsam ist, dass eine enge Verknüpfung mit der Landeshauptstadt Wiesbaden besteht, die im Süden direkt an den Rheingau-Taunus-Kreis angrenzt.

Anlass für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes und die Analyse der bestehenden Mobilitätsangebote ist ein Beschluss des Kreistags vom 8. Mai 2018. In seinem Beschluss hat der Kreistag folgende Eckpunkte für das Mobilitätskonzept bestimmt:

- Das Konzept soll möglichst in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt Wiesbaden erstellt werden.
- Die Teilverkehrsplanungen der Kommunen des Kreises sind in die Planungen einzubeziehen. Zeitlich soll das Konzept den Zeitraum bis 2030 erfassen, mit einer Zwischenstufe im Jahr 2025.

- Es sollen alle Verkehrsarten:
 - der motorisierte Individualverkehr,
 - der öffentliche Personennahverkehr sowie
 - Rad- und Nahwege
 - und die umweltfreundliche Mobilität

untersucht werden.

Das zu entwickelnde Konzept soll neben den aktuellen Problemstellungen ebenfalls die zukünftigen Herausforderungen der Mobilität im Zusammenspiel mit der Landeshauptstadt Wiesbaden für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 (Zwischenstufe 2025) aufgreifen und Lösungen benennen.

Die Untersuchung beinhaltet die Entwicklung eines Konzepts für ein flächendeckendes Mobilitätsangebot im Rheingau-Taunus-Kreis, mit dem sichergestellt wird, dass die Bewohner jeder Gemeinde oder Ortsteils in der Zeit von 06–22 Uhr (werktätlich) innerhalb von 30 Minuten ins nächste Mittelzentrum gelangen können. Dieses Ziel wurde den Kreistagsbeschluss erweiternd in der Bürgerbeteiligung als Leitziel für die Mobilität genannt (siehe dazu auch Kapitel 5). Der Kreistag setzte die Erreichbarkeit der Mittelzentren innerhalb von 60 Minuten als Ziel.

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Orte im Kreisgebiet auch mit dem Öffentlichen Verkehr ist ein wichtiges Anliegen des Mobilitätskonzeptes. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs generell als Alternative zur dominierenden Nutzung des Pkw bildet deshalb ein wichtiges Handlungsfeld, wie auch innovative Maßnahmen, mit denen eine nachhaltige Mobilität gefördert werden kann. Der Radverkehr, der infolge der Corona-Krise bundesweit an Bedeutung gewonnen hat, sollte im Rheingau-Taunus-Kreis dort ausgebaut werden, wo es unter Berücksichtigung der Topografie absehbar einen Bedarf geben wird.

Mit dem Mobilitätskonzept wird zuerst eine ausführliche Analyse des aktuellen Mobilitätsangebotes vorgelegt. Die Analyse identifiziert Mängel, aus denen wiederum Maßnahmen abgeleitet werden können. Alle Maßnahmen, die in diesem Konzept vorgestellt werden, leiten sich aus einem Zielsystem ab, das mit Beteiligung der Bürgerschaft erarbeitet worden ist.

Fachlich begleitet wurden die Arbeiten durch eine Lenkungsgruppe, einen Kommunalen Arbeitskreis und einem Dialogforum.

Für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der vorliegenden Dokumentation hat der Rheingau-Taunus-Kreis das ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt, beauftragt. Die Arbeiten wurden im Oktober 2019 aufgenommen und planmäßig im Dezember 2020 abgeschlossen.

1.2 Aufbau des Berichts

Um das Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises entsprechend der oben zusammengestellten Zielvorgaben systematisch abarbeiten zu können, wurde der Bericht in verschiedene Arbeitsschritte eingeteilt.

Wesentlicher Bestandteil des Konzeptes ist neben der projektbegleitenden Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der lokalen Akteure, die Analyse der Bestandssituation. Diese verfolgt das Ziel, die gegenwärtige Verkehrssituation und das Mobilitätsangebot des Rheingau-Taunus-Kreises unter Berücksichtigung des Kfz-Verkehrs, des Öffentlichen Verkehrs sowie des Radverkehrs zusammenzustellen und zu bewerten. Die Bestandsanalyse wurde sowohl mit Hilfe von Bestandserhebungen vor Ort als auch der Analyse und Aufbereitung vorliegender Unterlagen (vgl. Kapitel 2.2) durchgeführt. Ebenso sind die Ergebnisse der ersten Bürgerbefragung zu den Mängeln im Verkehrssystem eingeflossen. Im nächsten Schritt wurde ein künftiges Leitbild entwickelt, welches die Definition eines tragfähigen Mobilitätssystems in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht vorsieht. In die Entwicklung des Leitbildes wurden die Bürger intensiv einbezogen. Auf Basis der festgelegten Leitziele wurden ebenfalls in Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft richtungsweisende Maßnahmen für den Rheingau-Taunus-Kreis bis zum Zeithorizont 2030 definiert und priorisiert.

Der nachfolgende Bericht gliedert sich wie folgt:

- **Kapitel 2** beschreibt die Vorgehensweise, die verwendeten Datengrundlagen sowie den Beteiligungsprozess, welcher sich aus der Zusammenarbeit der lokalen Akteure (Lenkungsgruppe, kommunale Arbeitsgruppe, Dialogforum) sowie der projektbegleitenden Bürgerbeteiligung zusammensetzt.
- **Kapitel 3** umfasst die vorherrschenden Rahmenbedingungen (Raumstruktur) und Strukturdaten (Bevölkerungsstatistik/ -entwicklung) des Kreises.
- **Kapitel 4** stellt die maßgeblichen Ergebnisse aus der Bestandsanalyse je Verkehrsträger gegenüber.
- **Kapitel 5** zeigt das im Rahmen der Bürgerbeteiligung aufgestellte Leitbild und die Festlegung der strategischen Ausrichtung hinsichtlich der Entwicklung des Mobilitätsangebotes im Rheingau-Taunus-Kreis bis zum Jahr 2030.
- **Kapitel 6** enthält die auf dem Leitbild aufbauenden und priorisierten Maßnahmenvorschläge je Verkehrsträger und weiterer korrespondierender Maßnahmen.
- **Kapitel 7** bildet den Abschluss der Untersuchung und beschreibt die perspektivischen Herausforderungen des Kreises sowie innovative Ideen, die über den Betrachtungshorizont 2030 hinausgehen.

2 Vorgehensweise

2.1 Methodik

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts folgt prinzipiell dem Ablauf einer klassischen Verkehrsuntersuchung, in der auf der Grundlage einer Mängelanalyse und in Verbindung mit den verkehrlichen Zielen Maßnahmen entwickelt und beschrieben werden, mit denen der Verkehr der Zukunft gestaltet werden soll. Allerdings gab es **zwei Besonderheiten und Innovationen**:

- Anders als in ähnlich gelagerten Untersuchungen wurde auf eine Wiedergabe des Verkehrsgeschehens des Rheingau-Taunus-Kreises in einem separaten Verkehrsmodell verzichtet, so dass auch die Wirkungen erwogener Maßnahmen in alternativen Szenarien nicht ex-ante ermittelt werden konnten. Der Vorteil dieses Vorgehens ist, dass die ressourcenaufwändige Modellbearbeitung entfallen und die gesamte Untersuchung innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden konnte. Es kam hinzu, dass der Anteil der baulichen Maßnahmen im Straßennetz recht überschaubar war und von daher die Routenwahleffekte, die man allein in einer Verkehrsmodellierung ermitteln kann, keine große Rolle gespielt haben. Auf quantitative Aussagen wird dennoch nicht verzichtet. Um quantitative Einschätzungen zu treffen, wurde das VDRM-Modell und vorhandene Datensätze z.B. die Verkehrsmengenkarte Hessen genutzt.
- Pilotcharakter für den Rheingau-Taunus-Kreis hatte die **Beteiligung** der Bürgerschaft an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes. Hier hatte man sich bewusst für die stärkste Form der Beteiligung, der Kooperation (Mitsprache) entschieden. Die vorgesehene Beteiligung bestand aus zwei Formaten:
 - a) **drei Online Befragungen** zum Verkehrsverhalten und Mängeln, dem Leitbild und Maßnahmenvorschlägen/ Maßnahmenpriorisierung
 - b) **zwei Bürgerforen**, in denen die Ziele des Mobilitätskonzeptes definiert und Maßnahmenvorschläge erarbeitet wurden

Die Bürgerschaft hat die angebotene Mitwirkung an der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sehr engagiert aufgegriffen: So sind, wie auch bei vielen Maßnahmen des Handlungskonzeptes, ihre Ideen und Vorstellungen bei der Leitbild- und Zieldefinition maßgeblich miteingeflossen.

Ein Teil der **80 Maßnahmen des Handlungskonzeptes** sind aus schon vorhandenen Planungen und Konzeptionen entnommen. Es handelt sich um Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans, des regionalen Nahverkehrsplans und des Nahverkehrsplans Wiesbaden, des Kreisstraßensanierungsprogramms sowie des Lärmaktionsplans Hessens. Es wurden ausschließlich Maßnahmen aufgenommen,

die zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht umgesetzt waren und die mit den Zielen übereinstimmen.

Ausgangspunkt der Arbeiten war die **Analyse der Verkehrssituation** im Rheingau-Taunus-Kreis, bei der das vorhandene Mobilitätsangebot sowie die maßgebenden Schwachstellen des Verkehrssystems untersucht wurden. Indikator für die Angebotsqualität sind die derzeitigen Reisezeiten für Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und den nächstgelegenen Mittelzentren der Region im motorisierten Individualverkehr/ Öffentlicher Personennahverkehr. Anhand der Gegenüberstellung wurden Defizite in der Netzabdeckung im Rahmen der 60- Minuten Erreichbarkeit gem. des Kreistagsbeschlusses identifiziert.

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes und die wesentlichen Inhalte wurden durch den Kreistagsbeschluss aus dem Jahr 2018 definiert. Daraus abgeleitet wurden der Bürgerschaft verschiedene Ziele im Rahmen der Erarbeitung eines Leitbildes vorgelegt. In den Bürgerforen wurden die genannten Ziele von der Bürgerschaft ergänzt und in einem nachfolgenden Abstimmungsprozess priorisiert. Im Rheingau-Taunus-Kreis tragen die Ziele die Handschrift der Bürgerschaft und sind Ergebnis der entsprechenden Beteiligungsrunden.

Mit Bezug zu den Ergebnissen aus der Bestandsaufnahme und den Zielen wurden anschließend landkreisübergreifende Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige und attraktive Mobilität im Landkreis erarbeitet. Alle Maßnahmen wurden im weiteren Gang der Untersuchung (mit Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger) priorisiert. Dabei wurden neben neu entwickelten Maßnahmen auch bereits geplante Baumaßnahmen des Bundes / anderer Aufgabenträger berücksichtigt.

Parallel dazu wurden im **Beteiligungsprozess** (Onlinebefragungen sowie Bürgerforen) Hinweise aus der Bevölkerung und den Fachdiensten der Kommunen über die gesamte Bearbeitungsdauer gesammelt, intern rückgekoppelt und anschließend im Gesamtkonzept berücksichtigt.

Das kreisweite Mobilitätskonzept endet an der Grenze zur **kommunalen Selbstverwaltung** der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Daher wurden innerörtliche Verkehre und der Fußgängerverkehr nicht untersucht.

2.2 Datengrundlagen

Neben den eigenen Bestandserhebungen vor Ort wurden vorliegende und bereits konzipierte Voruntersuchungen im Kreisgebiet im Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises berücksichtigt. In erster Linie wurden dabei die Ergebnisse des Nahverkehrsplans (NVP 2015, Stadt Wiesbaden [2]) sowie des verbundweiten Nahverkehrs für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP 2014, Rhein-Main-Verkehrsgesellschaft [3]), der Arbeitsstand zur möglichen Umsetzung der CityBahn

[4], der Bundesverkehrswegeplan 2030 [5] sowie der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Wiesbaden (VEP Wiesbaden, Jahr 2019 [6]) berücksichtigt.

Im weiteren Verlauf der Bearbeitung wurden folgende Untersuchung hinsichtlich der Bedeutsamkeit für das Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises integriert und die Ergebnisse berücksichtigt:

- Lärmaktionsplan Hessen (Regierungspräsidium Darmstadt) [7]
- Kreisstraßensanierungsprogramm des Rheingau-Taunus-Kreises [8]
- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Taunusstein [9]
- Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Hessen (Rad-Hauptnetz Hessen) [10]
- Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (Entwurf) [11]
- Regionales Entwicklungskonzept Südhessen [12]
- Strukturelle Entwicklungen auf Kommunalen Ebene [43]

Zudem wurden die erarbeiteten Handlungsfelder (vgl. Kapitel 6.4) des Öffentlichen Verkehrs (ÖPNV/ SPNV) mit der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) bzw. dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) abgestimmt und bereits im Rahmen der aktuellen Bündelausschreibung (Ausschreibung 2020) berücksichtigt.

2.3 Beteiligungsprozess

Die Beteiligung der Bürgerschaft des Rheingau-Taunus-Kreises erfolgte in folgenden Teilschritten der Untersuchung:

- Bestandsanalyse
- die Entwicklung eines (verkehrlichen) Leitbildes sowie
- die Auswahl und Priorisierung von Maßnahmen

Hierbei war zu berücksichtigen, dass sich der Kreis aus den drei unterschiedlichen Teilregionen Untertaunus, Rheingau sowie Idsteiner Land zusammensetzt und jede Teilregion einzeln einzubeziehen war. Da es durch die COVID-19-Pandemie ab März 2020 nicht oder nur eingeschränkt möglich war Bürgerversammlungen abzuhalten, wurde die Bürgerschaft fast ausschließlich online in die Bearbeitung einbezogen.

Bei der Form der Beteiligung hat man sich für die intensivste Form, die Kooperation (Mitsprache) entschieden. Kooperation bedeutet, dass die Beteiligten im Planungsprozess in den Möglichkeiten und Grenzen der jeweiligen Verfahrensebene Mitspracherechte erhalten. Sie können mit ihren Beiträgen unmittelbar Einfluss auf die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes nehmen. Während der Projektlaufzeit wurden neben der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger folgende **Akteursgruppen** (Stakeholder) eingebunden:

- **Lenkungsgruppe**
Die Lenkungsgruppe bestand aus Vertretern der Verwaltung des Rheingau-Taunus-Kreises, die aus fachlicher Sicht mit dem Thema Mobilität beschäftigt sind.
- **Kommunale Arbeitsgruppe**
Hier waren alle 17 kreisangehörigen Kommunen mit ihren Bürgermeistern oder Fachabteilungen vertreten.
- **Dialogforum**
Das Dialogforum vereinte Vertreter von Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen, Polizei, übergeordnete Verwaltungsstellen (wie Hessen Mobil) und anderen Organisationen.

Alle drei Akteursgruppen kamen einschließlich der Vorbereitungszeit je viermal zusammen.

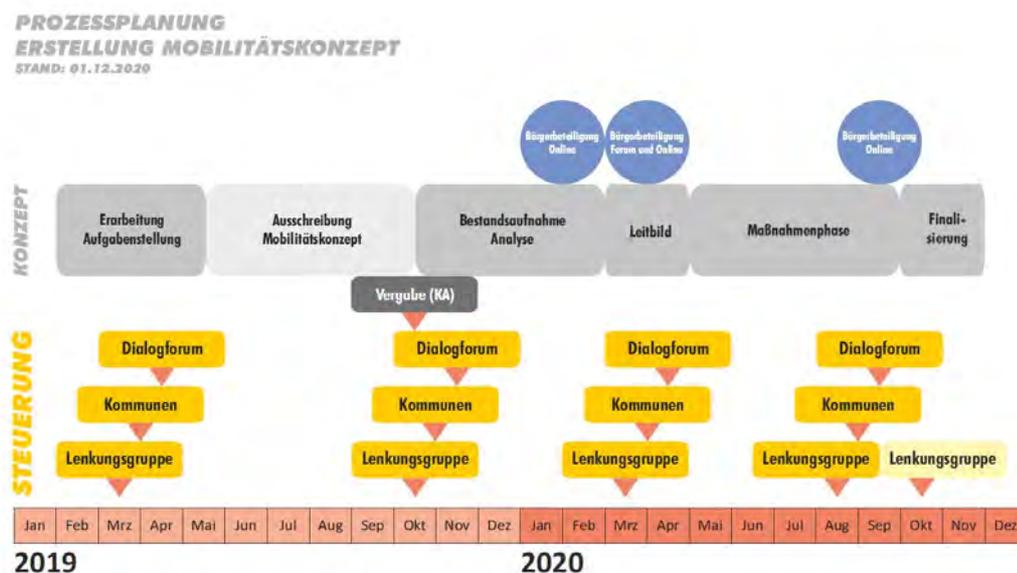
Für die **Bürgerbeteiligung** waren drei Phasen vorgesehen, die aufgrund der COVID-19-Kontaktbeschränkungen modifiziert werden mussten. Sie bestand aus folgenden Elementen:

- Online Befragung zum Mobilitätsverhalten und Bestandssituation
- Bürgerforum zu Mängeln im Mobilitätssystem und zu Mobilitätszielen

- Virtuelles Bürgerforum als Live-Stream über eine Online-Plattform
- Online Abstimmung über Mobilitätsziele
- Online Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

Trotz der Einschränkungen ab März 2020 konnte die Beteiligung im Zeitplan durchgeführt werden. Die ersatzweise konzipierten Online-Formate fanden erheblichen Anklang und haben den politischen Anspruch des Kreises, das Mobilitätskonzept mit der Bürgerschaft zu erarbeiten, keinesfalls geschmälert (Abbildung 1).

Abbildung 1 Mobilitätskonzept: Ablauf und Beteiligungsplan



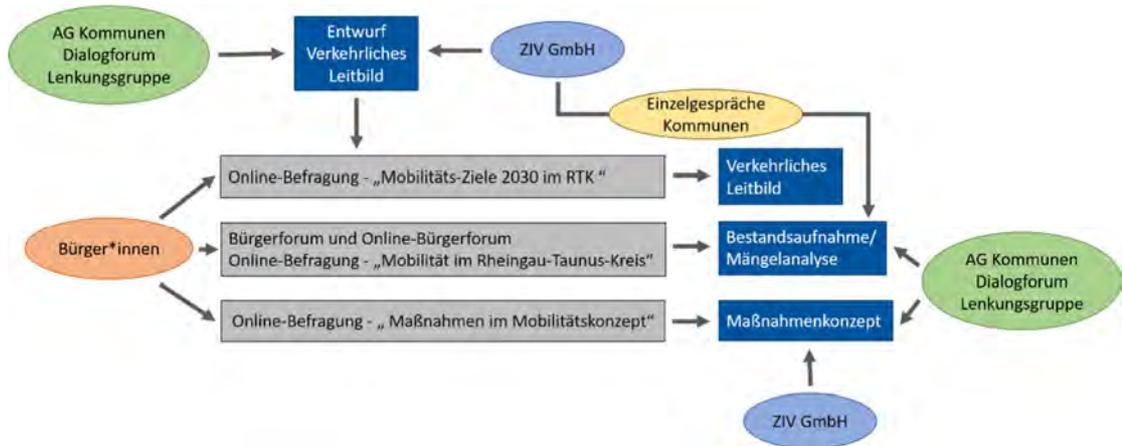
Quelle: Rheingau-Taunus-Kreis

Der intensive Einbezug externer Fachleute, der Kommunen und der Bürgerschaft ist ein hervorgehobenes Merkmal dieser Untersuchung, weil Bürgerbeteiligung im Rheingau Taunus Kreis politisch gewollt und beschlossen ist. Bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes handelt es sich nicht um eine Beteiligung, die im Planungsverfahren vorgeschrieben war, sondern um eine freiwillige Vorgehensweise. Die Gründe hierfür sind:

- Wird die Bürgerschaft an der Planung beteiligt, steigt die Akzeptanz für die später umzusetzenden Maßnahmen. Wer früh informiert ist, kann sich Gehör verschaffen und auf die Planungen (begrenzten) Einfluss nehmen.
- In der örtlichen und überörtlichen Verkehrsplanung sind die Bürgerinnen und Bürger auch Informationsträger. Häufig kennen sie sich in ihren Wohnorten gut aus und können, teilweise auch sehr kundig, Probleme gut benennen und Ideen zur Abhilfe der Probleme entwickeln. Dieses Wissen ist für die Entwicklung von Maßnahmen sehr wertvoll.

Der gesamte Beteiligungsprozess gestaltete sich recht komplex, da sowohl die Akteursgruppen wie auch die Bürgerschaft auf die Ergebnisse eingewirkt haben. Entscheidend für die inhaltlichen Festlegungen war schlussendlich der Lenkungskreis, der jedoch in seinen Empfehlungen inhaltlich den Wünschen aus den anderen Gremien gefolgt ist (Abb. 2).

Abbildung 2 Struktur des Beteiligungsprozesses



Quelle: Eigene Darstellung

2.3.1 Lenkungsgruppe

Aufgabe der Lenkungsgruppe war es, den gesamten Bearbeitungsprozess zu begleiten und zu steuern. Die Lenkungsgruppe war folgendermaßen zusammengesetzt:

- Landrat
- Verkehrsdezernent
- Bürgerbeauftragte
- Leitung der Stabsstellen
- Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV)
- ivm GmbH
- Stabsstelle Kreisentwicklung
- Fachdienst Verkehr
- Fachdienst Organisation
- Weitere Fachdienste der Kreisverwaltung

Die Lenkungsgruppe ist während der gesamten Bearbeitungszeit insgesamt viermal zusammengekommen (Abbildung 4).

Tabelle 1 Terminübersicht der Lenkungsgruppe

Termine der Lenkungsgruppe		
Termine	Teilnehmende	Inhalt der Sitzung
19. März 2019	Lenkungsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der Aufgabenstellung
05. Nov. 2019	Lenkungsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Arbeitsprogramms • Klärung der Datengrundlagen
05. März 2020	Lenkungsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsdatenanalyse • Leitbilddefinition
25. August 2020	Lenkungsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmenkatalog und Priorisierung

Quelle: Eigene Darstellung

2.3.2 Kommunale Arbeitsgruppe

In der Kommunalen Arbeitsgruppe waren alle 17 kreisangehörigen Kommunen vertreten. Zweck dieser Arbeitsgruppe war es im ersten Schritt, die unterschiedlichen Anforderungen, resultierend aus der lagespezifischen Ausrichtung der einzelnen Kommunen (Rheingau, Untertaunus, Idsteiner Land), an ein nachhaltiges Verkehrssystem und die damit verbundenen Interessenslagen aufzunehmen. Dort wurde auch der Maßnahmenkatalog vorgestellt und Kommunen hatten Gelegenheit, zu den Maßnahmen Stellung zu nehmen. Die Kommunale Arbeitsgruppe tagte ebenfalls viermal.

Tabelle 2 Terminübersicht der Kommunalen Arbeitsgruppe

Termine der Kommunalen Arbeitsgruppe		
Termine	Teilnehmende	Inhalt der Sitzung
26. März 2019	Kommunale Arbeitsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der Aufgabenstellung
15. Nov. 2019	Kommunale Arbeitsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Arbeitsprogramms • Klärung der Datengrundlagen
06. März 2020	Kommunale Arbeitsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsdatenanalyse • Leitbilddefinition
01. September 2020	Kommunale Arbeitsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmenkatalog und Priorisierung

Quelle: Eigene Darstellung

Innerhalb der Sitzung der Kommunalen Arbeitsgruppe am 15. November 2019 wurden kommunenspezifisch die wichtigsten Handlungsfelder genannt, diese sind nachfolgend stichpunktartig aufgeführt. Die Vertreter der Kommunen Heidenrod, Hohenstein, Rüdesheim und Schlangenbad waren an diesem Termin nicht anwesend, daher sind diese Kommunen nachfolgend nicht aufgelistet.

Tabelle 3 Gesprächsthemen mit den Vertretern der 17 kreisangehörigen Kommunen

Kommunen	Maßgebende Handlungsfelder
Aarbergen	<ul style="list-style-type: none"> Keine geeignete ÖPNV-Anbindung vorhanden Klärung der Tarifgestaltung (Hessen/ Rheinland-Pfalz)
Bad Schwalbach	<ul style="list-style-type: none"> Erschwerte Anbindung der verschiedenen Ortsteile durch topografische Lage Attraktive ÖPNV-Verbindungen nach Wiesbaden fehlen Umsetzung der geplanten CityBahn (bzw. Schienenanbindung Untertaunus) oder Reaktivierung der Aartalbahn ist wünschenswert
Eltville am Rhein	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Taktung der Rheingaulinie (Ausweitung der Kernzeiten morgens und abends (07:00 – 09:00 Uhr und 16:00 – 18:00 Uhr)) an Wochenenden in Sommermonaten oder Einsatz von Doppelzügen Busverbindungen zu den Höhengemeinden verbessern
Geisenheim	<ul style="list-style-type: none"> Erschwerte Anbindung der verschiedenen Ortsteile durch topografische Lage Möglichkeiten eines Carsharing-Angebots werden geprüft
Hünstetten	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der B 417
Idstein	<ul style="list-style-type: none"> Hohes Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt (bei Verkehrseinschränkungen auf der BAB A3) Grundlegende Verbesserung der ÖV-Anbindung Flächenneu/ -umverteilung zugunsten des Radverkehrs
Kiedrich	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung der Vernetzung des ÖPNV (Abstimmung Taktung Bahn/ Bus)
Niedernhausen	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Auslastung im bestehenden ÖPNV-Angebot (insbesondere Linie 22) Richtung Wiesbaden Hoher Schwerverkehrsanteil (Gewerbestandort Hartmann Druckfarben) in der Ortsdurchfahrt Umsetzung neuer Radverkehrsflächen. Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen wird durch die Zuständigkeit von Hessen Mobil erschwert.
Oestrich-Winkel	<ul style="list-style-type: none"> Innerörtliche Radverkehrsanbindung ist nicht zufriedenstellend ÖPNV-Beeinträchtigung durch Wirtschafts-/ Güterverkehr auf der Rheinlinie Unzureichende finanzielle Ressourcen; bestehende ÖPNV-Linien (Bus) sollen gestrichen werden

Kommunen	Maßgebende Handlungsfelder
	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Zuständigkeiten für eine zeitnahe Umsetzung angedachter Bauvorhaben (Hessen Mobil)
Taunusstein	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive ÖPNV-Verbindung fehlt • Erschwerte Umsetzung der geplanten Bauvorhaben durch die Abstimmung mit Hessen Mobil
Waldems	<ul style="list-style-type: none"> • Hohes Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt, Knotenpunkt an der B 275 ist nicht leistungsfähig • Kein geeignetes Radverkehrsnetz in Richtung Hochtaunuskreis, Grundlegender Ausbau des Radverkehrsnetzes
Walluf	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der ÖPNV-Anbindung zwischen Oberwalluf und Unterwalluf, hohe Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten in der Ortsdurchfahrt, Ortsumgehung wird kaum genutzt • Nutzungskonflikte Radverkehr

Quelle: Eigene Darstellung

2.3.3 Dialogforum

Im Dialogforum wurden alle Institutionen beteiligt, die Aufgabenträger des Verkehrs, die Verbände oder andere Interessengruppen sind, die für Verkehrsangebote oder die Entwicklung des Verkehrs im Rheingau-Taunus-Kreis zuständig sind. Vertreter waren unter anderem die IHK Wiesbaden, die Kreishandwerkerschaft, Verbände, Verkehrsunternehmen und Verwaltungen wie der ADAC, VCD, ADFC, Hessen Mobil, Vertreter der Polizei, der RMV, IVM GmbH Frankfurt und die RTV.

Die Vertreter des Dialogforums trafen sich ebenfalls viermal während der eigentlichen Bearbeitungszeit (Tabelle 4).

Tabelle 4 Terminübersicht der Kommunalen Arbeitsgruppe

Termine des Dialogforums		
Termine	Teilnehmende	Inhalt der Sitzung
03. April 2019	Dialogforum	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der Aufgabenstellung
21. Nov. 2019	Dialogforum	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Arbeitsprogramms • Klärung der Datengrundlagen
12. März 2020	Dialogforum	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsdatenanalyse • Leitbilddefinition
08. September 2020	Dialogforum	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmenkatalog und Priorisierung

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 3 Abstimmungsrunde im Dialogforum (12.März 2020)



Quelle: ZIV GmbH

2.4 Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

Die Bürgerbeteiligung wurde zunächst mit **drei Online-Befragungen** und **drei Bürgerforen** in den drei Kreisteilen konzipiert. Bedingt durch die Covid-19-Beschränkungen konnte nur ein Bürgerforum stattfinden, die anderen beiden wurden abgesagt; zusätzlich wurde jedoch ein Online Bürgerforum als Live-Stream eingerichtet.

Die Bürgerschaft zeigte sehr großes Interesse an dem Mobilitätskonzept. Das wurde insbesondere an den drei Online-Befragungen deutlich, die vom Rheingau-Taunus-Kreis konzipiert und durchgeführt wurden. Auf diese Weise wurde auf das Thema aufmerksam gemacht und das Interesse, sich einzubringen, geweckt. Die vollständigen Ergebnisse der Bürgerbeteiligung befinden sich in der Anlage 7.

Onlinebeteiligung – Verkehrsverhalten und größte Schwachstellen im Kreis

Erster Schritt war die Nutzung des neu eingerichteten Onlineportals. Mit einer ersten Befragung zum individuellen Verkehrsverhalten wurde eine nicht-repräsentative, in jedem Fall aber informative Datenbasis geschaffen.

Abbildung 4 Onlineportal - Bürgerbeteiligung

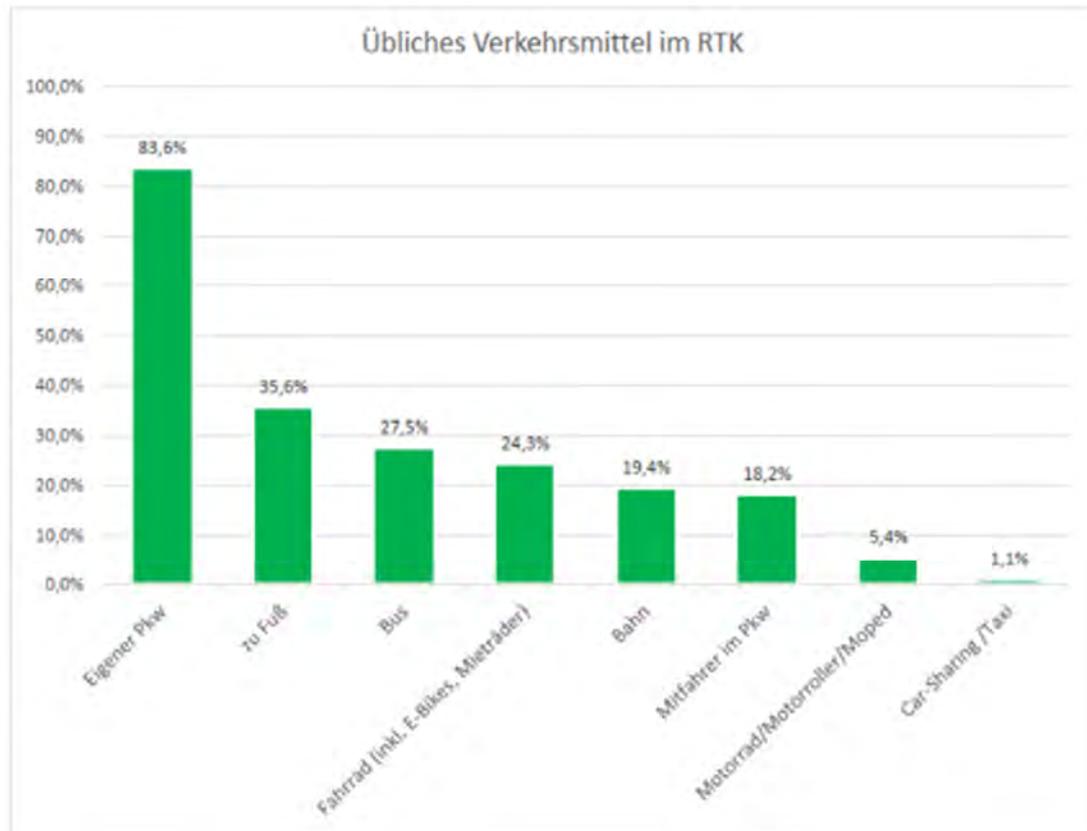


Quelle: Rheingau-Taunus-Kreis, Bürgerbeteiligung (<https://www.zusammen-zukunft.de>) [Abruf am 24.01.2020]

Die erste Online-Befragung fand vom 3. Februar 2020 bis 28. Februar 2020 statt. Erfragt wurden u. a. das aktuelle Verkehrsverhalten, Schwachstellen im Verkehrsnetz und die Nutzungshäufigkeit digitaler Medien. Insgesamt wurde der Fragebogen von 2.350 Teilnehmenden beantwortet, das entspricht einem Anteil von etwa 1,25 % der Gesamtbevölkerung im Rheingau-Taunus-Kreis.

Die Frage zur Verkehrsmittelnutzung hat ergeben, dass für 84 % der Befragten der Pkw mit 1.964 Nennungen das Hauptverkehrsmittel im Rheingau-Taunus-Kreis ist. Nur 16 % sind ohne den Pkw unterwegs. Dennoch nutzen auch Autofahrer den Öffentlichen Verkehr, der mit 27,5 % (Busverkehr) und 19,4 % (Schienenverkehr) auf den Plätzen 2 und 4 folgen. An dritter Stelle der Nennungen liegt der Radverkehr mit 24,3 %. Car-Sharing/Taxi liegen bei gerade 1 % der Nennungen (Abb. 6).

Abbildung 5 Verkehrsmittelnutzung im RTK (Ergebnisse der Onlinebefragung – Februar 2020)



Quelle: Rheingau-Taunus-Kreis, Bürgerbeteiligung (<https://www.zusammen-zukunft.de>) [Abruf am 24.01.2020]

Ein erstes Fazit lautet: Ohne den Pkw läuft im Rheingau-Taunus-Kreis nichts, aber auch die anderen Verkehrsmittel führen kein Nischendasein. Je nach Kreisgebiet stellt sich die Situation auch differenzierter dar: Mehr öffentlicher Verkehr im Rheingau und Idsteiner Land, mehr Pkw Nutzung im Einzugsgebiet von Bad Schwalbach.

Auf Basis der Onlinebefragung konnten zudem erste maßgebliche Handlungsfelder identifiziert werden. Diese zeigen neben dem Wunsch der Bevölkerung hinsichtlich der Instandsetzung und -haltung der bestehenden Straßeninfrastruktur größtenteils Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Systems. Dazu zählen insbesondere die Optimierung der Bus- und Bahnverbindungen sowie der geplanten Realisierung der CityBahn bzw. einer geeigneten Schienenanbindung des Untertaunus. Ebenfalls auffallend ist das Erfordernis für den Ausbau der allgemeinen Radverkehrsinfrastruktur und der Herstellung eines lückenlosen Verbindungsnetzes auf überregionaler Ebene. Hauptsächlich wurden je nach Verkehrssektor folgende Angaben aus der Bürgerschaft genannt und im weiteren Arbeitsprozess berücksichtigt:

Motorisierter Individualverkehr:

1. schlechter Straßenzustand (102 Nennungen)
2. Überlastung/ Stauungen im Verkehrsnetz (71 Nennungen)

Öffentlicher Verkehr (Bus):

1. Keine ausreichenden/schlechte/wenige/unregelmäßige Verbindungen besonders nachts oder am Wochenende (421 Nennungen)
2. ungenügende Taktung des Busangebotes (222 Nennungen)
3. Fahrpreise zu teuer (164 Nennungen)

Öffentlicher Verkehr (Bahn):

1. Umsetzung CityBahn (bzw. Schienenanbindung Untertaunus)/Reaktivierung Aartalbahn (91 Nennungen)
2. fehlende Schienenverbindung (Rheingau – Untertaunus) (57 Nennungen)
3. mehr P+R-Plätze / Mobilitätsstationen zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr (18 Nennungen)

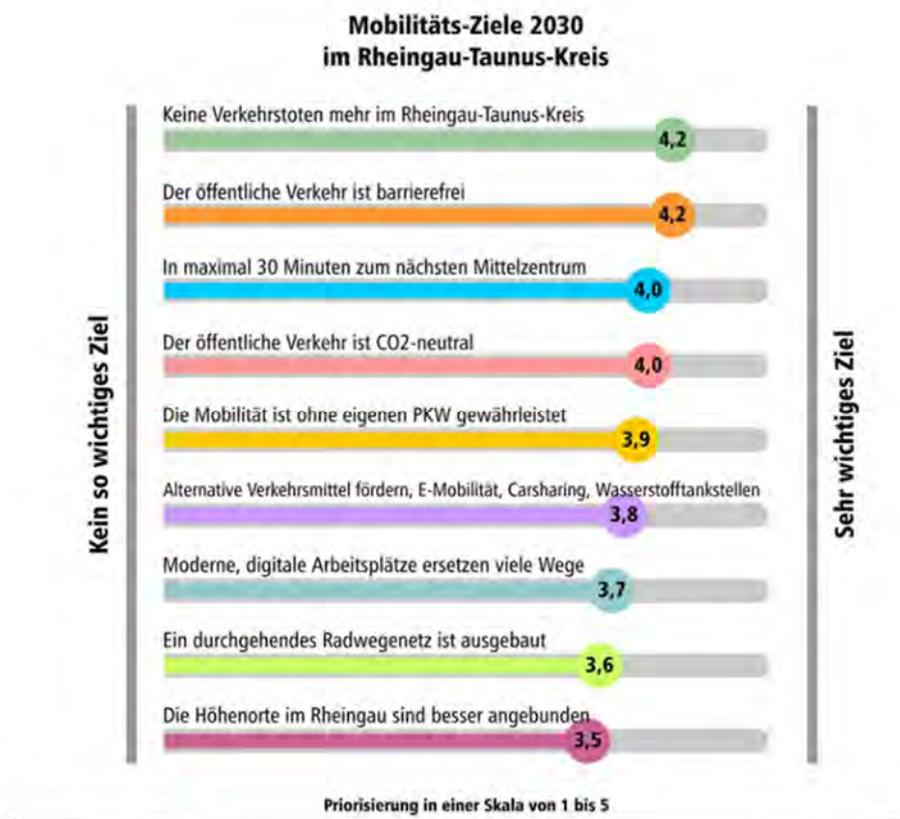
Radverkehr:

1. Ausbau Radverkehrsinfrastruktur (189 Nennungen)
2. Sicherheit im Radverkehr (eigenständige Führung) (77 Nennungen)

Onlinebeteiligung – Leitbild

Im weiteren Verlauf wurde zudem eine **zweite Abfrage** für **die Definition** eines **künftigen Leitbilds** (vgl. Kapitel 5) für den Kreis durchgeführt. Hierbei konnten die Beteiligten die Priorität, der im Rahmen der Bürgerveranstaltung entwickelten Mobilitätsziele bestimmen und somit an der Gestaltung des finalen Leitbildes für Mobilität und Verkehr zum Jahr 2030 mitwirken. Das schlussendlich entwickelte (Bürger-) Zielspektrum für die künftige Mobilitätsentwicklung des Kreises wurde somit unter Berücksichtigung der folgenden Prioritätenreihung seitens der Bürgerinnen und Bürger festgelegt:

Abbildung 6 Ergebnisse der Onlinebeteiligung zur Leitbildentwicklung



Quelle: Onlineportal: www.zusammen-zukunft.de

Onlinebeteiligung – Maßnahmen

Die im Einklang mit dem Leitbild konzipierten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes wurden ebenfalls im Rahmen einer weiteren Onlinebefragung (07. September bis 30. September; 1.147 Teilnehmende) durch die Bürgerinnen und Bürger priorisiert und mit weiterführenden Maßnahmenenergänzungen belegt. In dieser Befragung wurden die für das künftige Mobilitätsangebot maßgeblichen Maßnahmen (vgl. Kapitel 6) aus dem Beteiligungsprozess auf Basis einer Prioritätenreihung abgefragt, weitere Maßnahmenvorschläge gesammelt und im schlussendlichen Maßnahmenkonzept berücksichtigt. Folgende Festlegungen und Prioritäten gingen dabei je Verkehrsträger aus der Bürgerbeteiligung hervor:

Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr):

1. Verbesserung/Instandhaltung des Straßenzustands (687 Nennungen)
2. Beseitigung von Unfallhäufungsstellen (366 Nennungen)
3. Planung und Bau von Ortsumgehungen (Esch, Bad Schwalbach, Eschenhahn, Wambach, Martinsthal) (353 Nennungen)
4. Bau einer Querungsmöglichkeit des Rheins zwischen Mainz und Koblenz (215 Nennungen)

5. Umbau der Kreuzungen und Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der B 42 und B 275 (179 Nennungen)

Öffentlicher Verkehr (Bus):

1. Dichtere Taktfolgen im Busverkehr von 6 bis 22 Uhr (Stundentakt oder 30 Min. Takt werktags) (629 Nennungen)
2. Anpassungen im Tarifsystem (z.B. Jobticket oder 365-Tage-Ticket) (387 Nennungen)
3. Modernisierung und Ausbau von Mobilitätsstationen, in denen man vom Bus oder Zug auf andere Verkehrsmittel umsteigen kann (345 Nennungen)
4. Einrichtung neuer Schnellbuslinien z.B. Idstein-Taunusstein-Bad Schwalbach (297 Nennungen)
5. Ausbau barrierefreier Bushaltestellen (195 Nennungen)

Öffentlicher Verkehr (Bahn):

1. Bau der CityBahn (bzw. Schienenanbindung Untertaunus) von Wiesbaden nach Bad Schwalbach bzw. Reaktivierung der Aartalbahn von Bad Schwalbach bis Diez (566 Nennungen)
2. Verlängerung der S-Bahnlinie S2 von Frankfurt bis nach Idstein (360 Nennungen)
3. Taktverdichtung der Regionalbahnlinie 10 im Rheingau auf 30-Minuten-Takt von 5-22 Uhr (294 Nennungen)
4. Ausbau barrierefreier Bahnhöfe (278 Nennungen)
5. Beseitigung des Bahnübergangs in Rüdesheim (Bau einer Straßenunterführung) (184 Nennungen)

Radverkehr:

1. Radwege sollten bei Neu- und Umbaumaßnahmen von Straßen immer berücksichtigt werden (602 Nennungen)
2. Herstellung eines lückenlosen Radwegenetzes (491 Nennungen)
3. Großzügige Radschnellverbindungen z.B. von Rüdesheim nach Wiesbaden, von Taunusstein nach Wiesbaden oder von Idstein nach Wiesbaden (368 Nennungen)
4. Mehr sichere Abstellanlagen z.B. an Bahnhöfen und Schulen (210 Nennungen)
5. Einheitliches Beschilderungskonzept für Freizeitrouten und andere Routen (165 Nennungen)

Übergreifende Maßnahmen

1. Breitbandausbau im Kreisgebiet (660 Nennungen)
2. Ausbau des Handynetzes im Kreis (559 Nennungen)
3. Mobilitätsmanagement in Unternehmen und an Schulen (311 Nennungen)
4. Informationsplattform (App) zu den Mobilitätsangeboten im Kreis (200 Nennungen)
5. Aktionstage und Informationsveranstaltungen, z.B. zur Elektromobilität (63 Nennungen)

Bürgerforen

Ergänzend zur Onlinebefragung waren Informationsveranstaltungen in den drei Kreisteilen (Untertaunus, Rheingau, Idsteiner Land) vorgesehen. Sinn und Zweck der Veranstaltungen war die Vorstellung der Ergebnisse aus der Bestandsanalyse (Stärken und Schwächen des Verkehrssystems), die Erarbeitung von Mobilitätszielen für das Leitbild im Mobilitätskonzept mit den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern sowie die Möglichkeit, Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrssystems vorzubringen. Die Vorschläge wurden gesammelt und auf Zielkongruenz und die erwarteten Wirkungen geprüft. Allein das Bürgerforum für den Kreisteil Bad Schwalbach konnte am 10. März 2020 noch stattfinden, die beiden geplanten Foren in Geisenheim (17. März 2020) und Idstein (1. April 2020) mussten abgesagt werden.

Als Ersatz wurde am 1. April 2020 ein Online-Bürgerforum angeboten, welches die vorgesehenen Inhalte im Rahmen einer Liveübertragung per Videomitschnitt beinhaltet. Das Online-Bürgerforum richtete sich an alle Bürgerinnen und Bürger im Kreis und wurde wie folgt konzipiert:

- (1) Vorstellung der Methodik zum Mobilitätskonzept
- (2) Ergebnisvorstellung der Bestandsanalyse
- (3) Entwurf und Diskussion für ein mögliches Leitbild (Abstimmung per Mentimeter)
- (4) Ausblick auf ausgewählte Maßnahmen im Kreis
- (5) Fragerunde per Chatfunktion

Abbildung 7 Bürgerforum in Bad Schwalbach vom 10. März 2020



Quelle: Bürgerforum vom 10.03.2020 (Bad Schwalbach) [links]/ Liveübertragung vom 01.04.2020 (Bad Schwalbach) [rechts] [Eigene Aufnahme]

Die Bürger*innen haben von dem Angebot der Beteiligung regen Gebrauch gemacht. Bei dem Forum in Bad Schwalbach waren rund 25 Personen anwesend, die zunächst Ziele für das Verkehrssystem vorgeschlagen haben, über deren Priorisierung während des Forums abgestimmt wurde. Im zweiten Teil wurden in vier Arbeitsgruppen Maßnahmenvorschläge zum Straßenverkehr, Radverkehr, Busverkehr und schienengebundenen Personenverkehr gesammelt.

Im Online-Bürgerforum wurden die definierten Ziele des Verkehrssystems ebenfalls vorgestellt und im Rahmen einer digitalen Abstimmung priorisiert. Weiterhin konnten Anmerkungen per Chatfunktion eingereicht und per Live-Übertragung direkt beantwortet werden.

Insgesamt war die Beteiligung unter den besonderen Bedingungen der COVID 19-Pandemie erfolgreich – Das Interesse, vor allem die Angebote im öffentlichen Verkehr und Radverkehr verbessern zu wollen, war spürbar und spiegelt die wesentlichen Problemlagen im Rheingau-Taunus-Kreis wieder: Die vielfältigen Verbindungen nach Wiesbaden, für die es aus der Kreisstadt Bad Schwalbach keine attraktiven Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr gibt und auch das Fahrrad aufgrund der Topografie derzeit keine Alternative darstellt.

2.5 Experteninterviews

In Einzelgesprächen mit Vertretern der Kommunen des Rheingau-Taunus-Kreises sowie Mitgliedern des Dialogforums (u.a. Deutsche Bahn, Hessen Mobil, Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft) wurden deren spezifische Anforderungen an das Mobilitätskonzept gesammelt. Ebenso werden wünschenswerte sowie bereits geplante Um- und Neubaumaßnahmen im kommunalen und überregionalen Raum gemeinsam diskutiert, eingeordnet und die Relevanz für ein zukunftsträchtiges Mobilitätsangebot bewertet.

Die Gespräche fanden zu Beginn der Untersuchung statt und wurden ausnahmslos vor Ort durchgeführt (Tabelle 5).

Tabelle 5 Termine der Experteninterviews

Termine der Experteninterviews		
Termine	Kommunen/ Stakeholdern	Inhalt der Sitzung
04. Dez. 2019	IHK Wiesbaden	<ul style="list-style-type: none"> • Datengrundlagen • Bestands- und Schwachstellenanalyse
12. Dez. 2019	Rheingau-Taunus Verkehrs- gesellschaft mbH	<ul style="list-style-type: none"> • Datengrundlagen • Bestands- und Schwachstellenanalyse
16. Dez. 2019	Taunusstein, Bad Schwalbach	<ul style="list-style-type: none"> • Datengrundlagen • Bestands- und Schwachstellenanalyse
15. Jan. 2020	Aarbergen, Heidenrod, Hohenstein	<ul style="list-style-type: none"> • Datengrundlagen • Bestands- und Schwachstellenanalyse
16. Jan. 2020	Fachdienst Verkehr, Kreisverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Geplantes Straßensanierungsprogramm • Bestands- und Schwachstellenanalyse
23. Jan. 2020	Oestrich-Winkel, Geisenheim	<ul style="list-style-type: none"> • Datengrundlagen • Bestands- und Schwachstellenanalyse
27. Jan. 2020	Rüdesheim, Lorch	<ul style="list-style-type: none"> • Datengrundlagen • Bestands- und Schwachstellenanalyse
30. Jan. 2020	Waldems, Idstein, Niedernhausen, Hünstetten	<ul style="list-style-type: none"> • Datengrundlagen • Bestands- und Schwachstellenanalyse
28. Feb. 2020	Hessen Mobil – Straßen und Verkehrs- management	<ul style="list-style-type: none"> • Bestands- und Schwachstellenanalyse • Geplante Maßnahmen im Rheingau-Taunus-Kreis (Planungsstand 2020)
27. August 2020	Deutsche Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Bestands- und Schwachstellenanalyse • Geplante Maßnahmen im Rheingau-Taunus-Kreis (Planungsstand 2020)

Quelle: [Eigene Darstellung]

3 Rahmenbedingungen

3.1 Raumstruktur

Der Rheingau-Taunus-Kreis besteht aus 17 Städten und Gemeinden mit insgesamt 115 Ortsteilen. Der Rheingau-Taunus-Kreis ist ein Flächenkreis, mit sechs Mittelzentren, drei Unterzentren und acht Kleinzentren. Die Kreisstadt des Rheingau-Taunus-Kreises ist Bad Schwalbach.

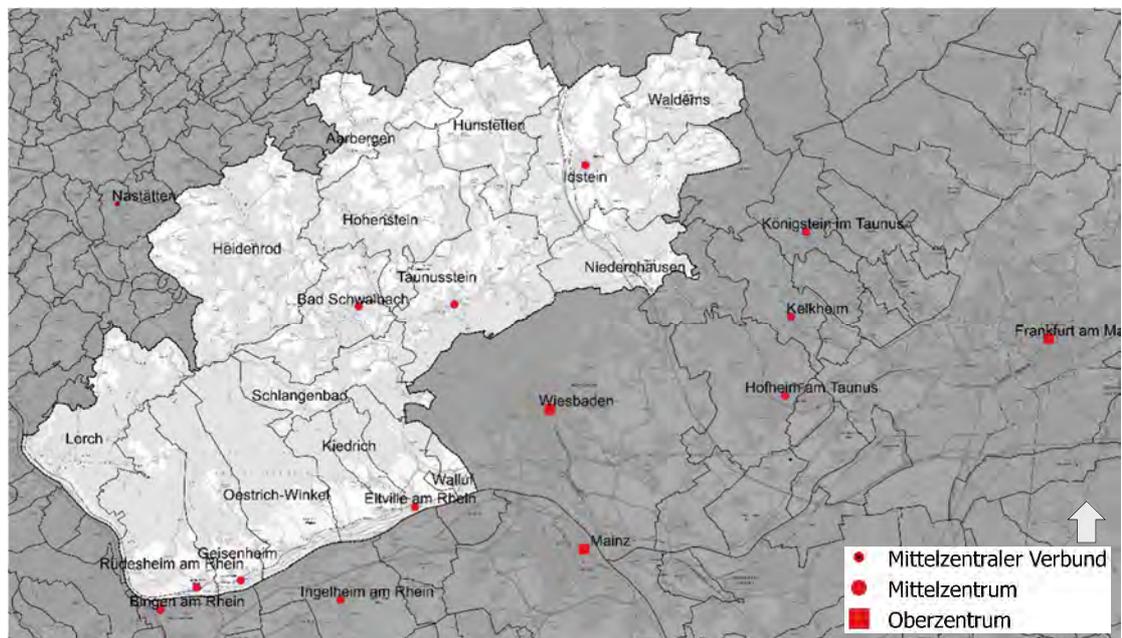
Das Kreisgebiet liegt im Rhein-Main-Gebiet in unmittelbarer Nähe zur Metropolregion Frankfurt am Main und den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz. Trotz dieser Lage ist der Kreis überwiegend eher ländlich strukturiert.

Aufgrund der sozioökonomischen Struktur und der unterschiedlichen verkehrlichen Rahmenbedingung lässt sich der Kreis in drei Teilräume unterscheiden:

- der Rheingau, mit den Mittelzentren Eltville, Geisenheim und Rüdesheim
- der Untertaunus, mit den Mittelzentren Bad Schwalbach und Taunusstein, sowie
- das Idsteiner Land, mit dem Mittelzentrum Idstein.

Abbildung 8 zeigt die Lage der Mittelzentren im Rheingau-Taunus-Kreis.

Abbildung 8 Mittelzentren im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

In nachfolgender Tabelle ist eine Übersicht des Rheingau-Taunus-Kreises mit der Gliederung nach dem System Zentraler Orte [17] (Ober-, Mittel-, Unter- sowie Kleinzentrum) dargestellt:

Tabelle 6 Zuordnung zentralörtlicher Funktionen im Kreis nach Regionalplanung

Zentralitätsstufe	Stadt, Gemeinde
Mittelzentrum	Bad Schwalbach, Eltville, Geisenheim, Idstein, Taunusstein Rüdesheim
Grundzentrum	Aarbergen (Ortsteile Kettenbach und Michelbach), Niedernhausen, Oestrich-Winkel
Kleinzentrum	Heidenrod (Ortsteile Laufenselden und Kemel), Hohenstein (Ortsteil Breithardt), Hünstetten (Ortsteil Wallbach), Kiedrich, Lorch, Schlangenbad, Waldems (Ortsteil Esch), Walluf

Quelle: Regierungspräsidium Darmstadt, Regionalplan [Eigene Darstellung]

3.2 Bevölkerung und Wirtschaft

Der Rheingau-Taunus-Kreis zählt aktuell rund 187.000 Einwohner (Stand 2018) [20]. Die Aufteilung der Bevölkerung auf die 17 Städte und Gemeinden ist sehr unterschiedlich: Einwohnerstärkste Stadt ist Taunusstein mit rund 30.000 Einwohner, Bad Schwalbach hat gut 11.000 Einwohner, kleinste Kommune ist Lorch mit 3.800 Einwohnern. Mit einer Einwohnerdichte von ca. 231 Einw./km² gehört der Kreis insgesamt zu den am dünnsten besiedelten Landkreisen in Südhessen.

Wohn- und auch Arbeitsplatzschwerpunkte bilden die Gemeinden und Städte, die an Wiesbaden angrenzen, die sich in Nähe der Bundesautobahn A3 befinden sowie entlang der Achse des Rheingaus situiert sind.

Die Einwohnerzahlen und deren Entwicklung im Zeitraum zwischen 2011 und 2018 sind der Tabelle 7 zu entnehmen.

Tabelle 7 Einwohnerzahlen und -entwicklung des RTK

Stadt/ Gemeinde	Einwohner 2011	Einwohner 2018	Prognose Einwohner 2025	Prognose Einwohner 2035
Taunusstein	28.385	30.005	29.600	29.200
Idstein	23.409	24.897	25.400	25.800
Eltville am Rhein	16.711	17.077	17.100	17.100
Niedernhausen	14.402	14.766	14.800	14.500
Oestrich-Winkel	11.381	11.869	11.700	11.600
Geisenheim	11.605	11.704	11.600	11.300
Bad Schwalbach	10.409	11.187	11.200	11.200
Hünstetten	10.042	10.487	10.600	10.600
Rüdesheim am Rhein	9.795	9.922	9.900	9.600
Heidenrod	7.859	7.913	7.800	7.500

Schlangenbad	6.081	6.446	6.500	6.400
Hohenstein	6.040	6.178	6.100	5.900
Aarbergen	5.999	6.151	5.900	5.600
Walluf	5.502	5.522	5.500	5.400
Waldems	5.175	5.153	5.100	5.000
Kiedrich	3.912	4.062	4.000	4.000
Lorch	3.799	3.818	3.600	3.300
Summe	180.506	187.157	186.500	183.900

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2019/ Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur, 2019 [Eigene Darstellung]

Die Bevölkerung im Kreisgebiet hat in den Jahren von 2011 bis 2018 um rd. 4 % (+ 6.651 Einwohner) zugenommen. Durch die Zugehörigkeit zum Rhein-Main-Gebiet und die Nähe zu den Landeshauptstädten Wiesbaden (Hessen) und Mainz (Rheinland-Pfalz) sowie der Metropole Frankfurt am Main wird laut Bevölkerungsvorausberechnung mittelfristig (in etwa bis zum Jahr 2025) noch eine etwa gleichbleibende Bevölkerungszahl erwartet. Langfristig ist aber wie in vielen ländlich geprägten Gebieten von einem Rückgang der Einwohnerzahlen auszugehen, die mit einer Änderung der Altersstruktur der Bevölkerung einhergehen wird. Trotz der Bevölkerungsvorausberechnung kann es aufgrund der Lage des Rheingau-Taunus-Kreises durchaus zu einem Zuwachs der Bevölkerung kommen. Grund dafür ist der stetig steigende Zuzug ins Zentrum des Rhein-Main-Gebiets und der dortige Mangel an bezahlbarem Wohnraum.

Tabelle 8 Bevölkerungsentwicklung und Durchschnittsalter des RTK

Einwohner am Jahresende (in Tausend)			Durchschnittsalter		
2018	2025	2035	2018	2025	2035
187,2	186,5	183,9	45,5	47,0	48,7

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2019 [Eigene Darstellung]

Mit über 30.000 Einwohner ist die Altersgruppe zwischen 50-59 Jahren (vgl. Abbildung 9) stärkste Bevölkerungsgruppe. Ihr aktuelles und künftiges Mobilitätsverhalten wird in den kommenden Jahren prägend sein – oft wird die im Berufsleben praktizierte Mobilität solange beibehalten, wie es die Gesundheit und die Einkommensverhältnisse zulassen.

Abbildung 9 Altersstruktur im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Altersstrukturen der Bevölkerung in den hessischen Gemeinden am 31. Dezember 2018, Wiesbaden, 2019

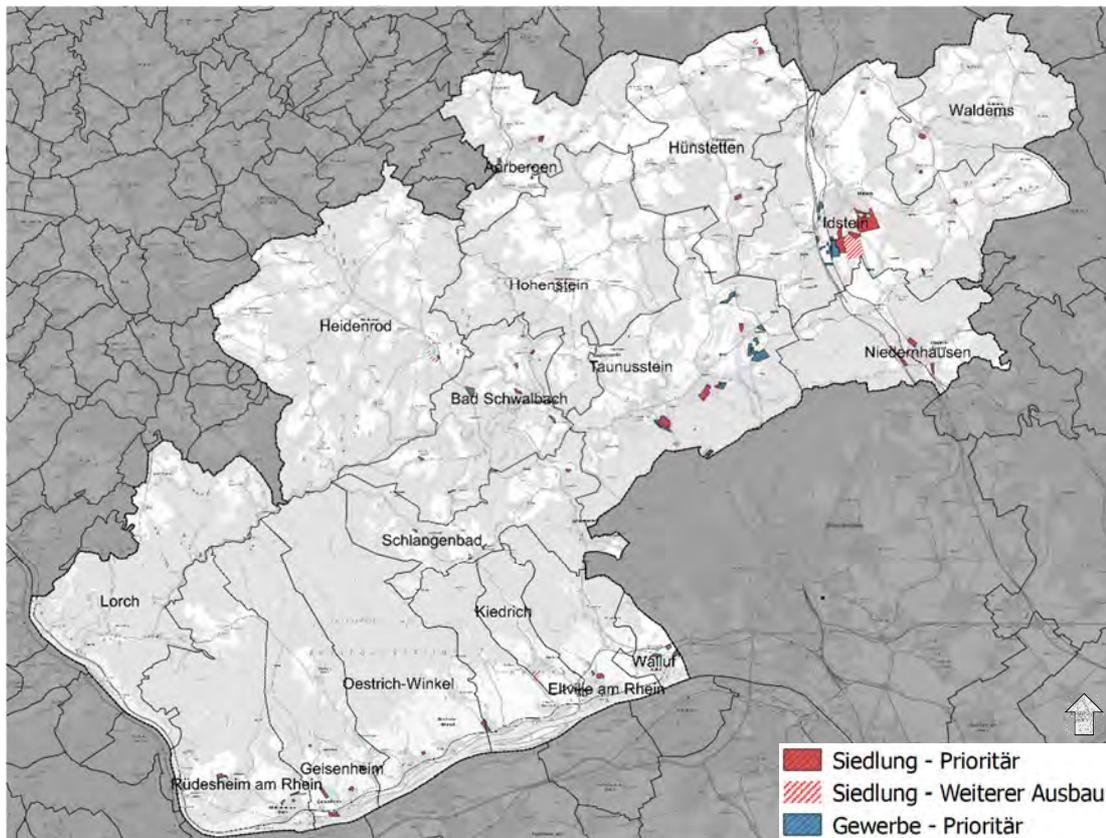
Generell entspricht die Altersstruktur im Kreisgebiet dem bundesweiten Durchschnitt und weist auf den demographischen Wandel hin: Auch im Rheingau-Taunus-Kreis werden zunehmend mehr ältere Menschen leben. In allen Altersgruppen liegt die prozentuale Abweichung zum Bundesdurchschnitt lediglich bei etwa ein bis zwei Prozentpunkten.

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit sind im Rheingau-Taunus-Kreis ca. 4.600 Betriebe mit insgesamt über 45.000 Beschäftigten ansässig [22], die Arbeitsplätze in der Region bieten und somit auch das tagtägliche Verkehrssystem durch die unterschiedlichen Pendlerströme beeinflussen.

Schwerpunkte der künftigen baulichen Entwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis bilden die bereits heute bestehenden Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte [13]. Dabei spielen insbesondere Idstein-Süd, Taunusstein-Hahn, Taunusstein-Wehen und Taunusstein-Neuhof (vgl. Abbildung 10) eine maßgebliche Rolle.

Die Erschließung der vorgesehenen Siedlungs- und Gewerbegebiete in den oben genannten Bereichen kann künftig über das bestehende überregionale Verkehrsnetz (Bundesautobahn A3, B275, B417, B54) abgewickelt werden. Die Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr ist ebenfalls sicherzustellen, und zwar für die innerörtliche wie auch die überörtliche Anbindung. Für Taunusstein sind außerdem Angebote für den nicht-motorisierten Verkehr (Fuß- und Radverkehr) zu schaffen.

Abbildung 10 Entwicklungsflächen im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: Regionales Entwicklungskonzept Südhessen, Kommunale Einzelgespräche [eigene Darstellung] [13]

Tourismus

Der Tourismus spielt – besonders in der Sommerperiode - eine bedeutende Rolle im Rheingau-Taunus-Kreis. Schwerpunkt ist traditionell der Rheingau mit seinen beliebten Ausflugszielen mit über 660.000 Übernachtungen (bei 1.179.000 Übernachtungen im gesamten Rheingau-Taunus-Kreis [44] (im Jahr 2019)). Neben den verschiedenen historischen Altstädten (z. B. in Rüdesheim) und Veranstaltungen wie beispielsweise dem Rheingau-Musik-Festival sind wichtige Freizeitziele im Rheingau-Taunus-Kreis das Niederwalddenkmal, die Drosselgasse in Rüdesheim, das Kloster Eberbach oder das Taunus Wunderland (Freizeitpark bei Schlangenbad). Bad Schwalbach als Kurstadt mit fast 220.000 Übernachtungen (im Jahr 2019) spricht ein eigenes Publikum an.

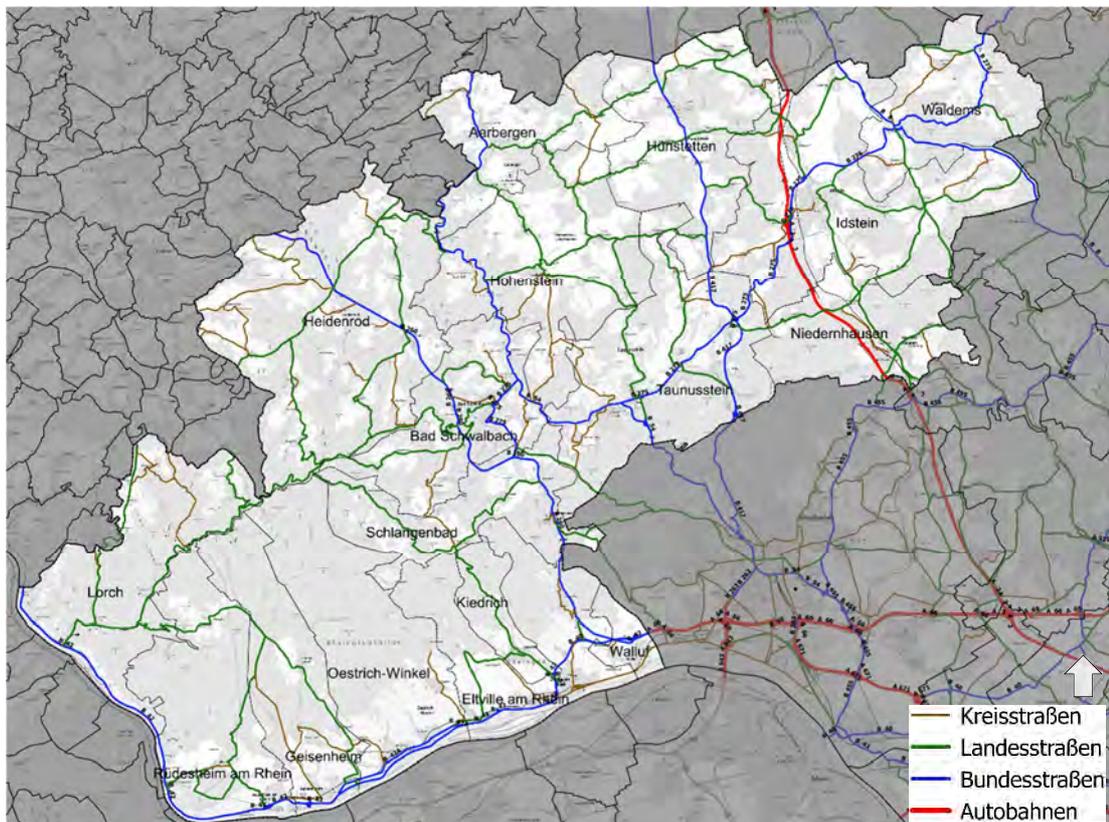
Für die bevorstehende **Bundesgartenschau** im Jahr 2029 zwischen Koblenz und Bingen/ Rüdesheim sollen entlang von 67 Flusskilometern, weit über den Zeitraum der Veranstaltung hinaus, aufeinander abgestimmte Maßnahmen verwirklicht werden. Die Bundesgartenschau ist Anlass und Chance zugleich, die bestehende Infrastruktur und das grundlegende Mobilitätsangebot des Rheingau-Taunus-Kreises auszubauen, zu stärken und barrierefrei zugänglich zu machen.

3.3 Überregionale verkehrliche Anbindung

Der Kreis ist im Osten über die Bundesautobahnen (BAB) A3 und die A66 an das überregionale Bundesautobahnnetz angebunden. Die Teilregionen Untertaunus und Idsteiner Land werden insbesondere über die A3 an das Autobahnnetz angeschlossen. Für die Teilregion Rheingau übernimmt insbesondere die A66, die im Rheingau in die B42 übergeht, diese Funktion.

Durch das Kreisgebiet verlaufen darüber hinaus sechs Bundesstraßen (B 42, B 54, B 260, B 275, B 417 und B 454). Die Straßenerschließung wird durch Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen vervollständigt. Verkehrsflächen nehmen ca. 6% der Gesamtfläche des Kreises ein. Abbildung 11 (vgl. Anlage 3.1) zeigt das klassifizierte Straßennetz im Kreisgebiet.

Abbildung 11 Klassifiziertes Straßennetz im Rheingau-Taunus-Kreis

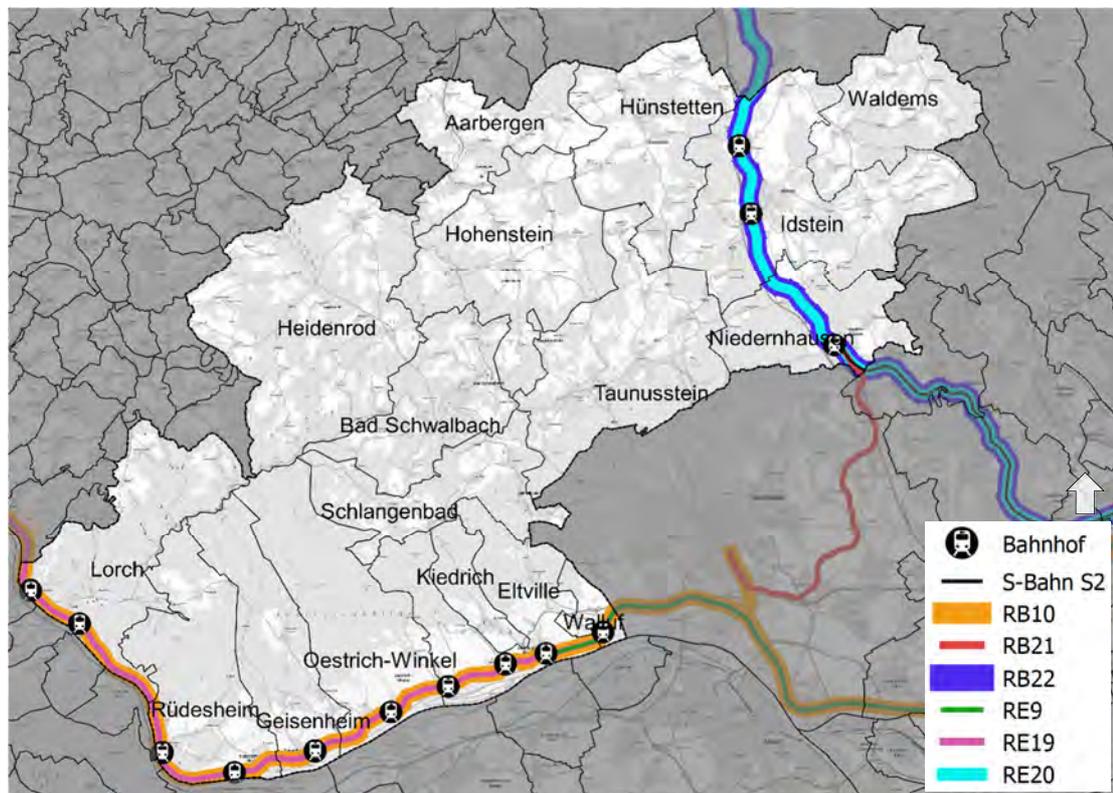


Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Mit insgesamt zehn Bahnhöfen im Rheingau und weiteren drei Bahnhöfen im Idsteiner Land ist der Landkreis an das regionale Bahnnetz angebunden (s. Abbildung 12/ Anlage 3.2). Direkte Verbindungen bestehen aus dem Rheingau nach Koblenz/ Wiesbaden (Regionalbahn 10/ Regionalbahn 9) sowie aus dem Idsteiner Land nach Limburg/ Frankfurt (RegionalExpress 20/ Regionalbahn 22). Die Ländchesbahn (Regionalbahn 21) stellt eine direkte Verbindung zwischen dem

Idsteiner Land und der Landeshauptstadt Wiesbaden sicher, liegt aber fast ausschließlich nicht im Kreisgebiet. Seit der Stilllegung des südlichen Abschnitts der Aartalbahn (Wiesbaden – Bad Schwalbach) 1983 für den Personenverkehr hat die Kreisstadt keinen direkten Schienenanschluss mehr.

Abbildung 12 Schienenanbindung des Rheingau-Taunus-Kreises



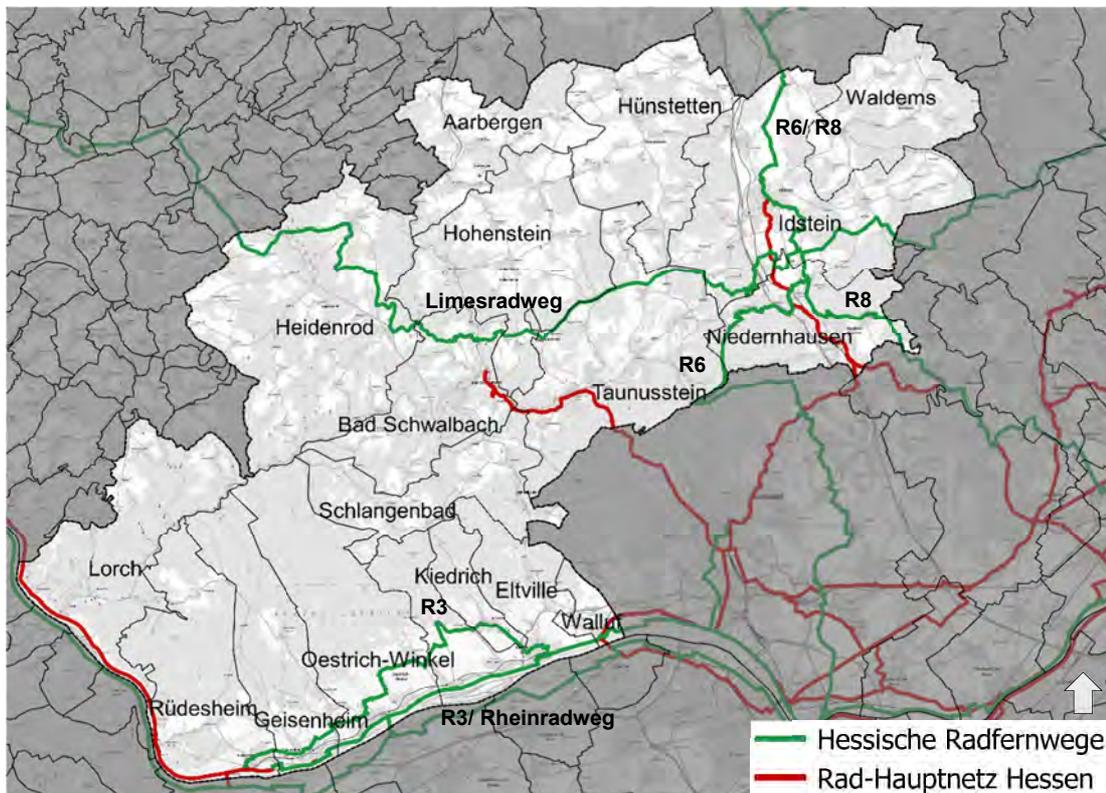
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Das Bahnangebot wird durch eine Vielzahl an regionalen Buslinien, Stadtbuslinien sowie sonstige Angebotsformen wie Rufbusse ergänzt. Direkte Buslinien über die Kreisgrenzen hinaus bestehen zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und der Landeshaupt Wiesbaden, dem Rhein-Lahn-Kreis, dem Hochtaunuskreis und dem Landkreis Limburg-Weilburg.

Für den **Radverkehr** sind auf überregionale Ebene, die auf den Freizeitverkehr ausgerichteten Radfernwege zu nennen. Insbesondere der Limesradweg quer durch das Kreisgebiet, der R6 bzw. R8 im Idsteiner Land sowie der Leinpfad/ Rheinradweg entlang des Rheins nehmen hier eine bedeutende Rolle ein. Ergänzend zum überregionalen Radfernwegenetz verbindet das definierte Rad-Hauptnetz [14] auf Basis der Radverkehrspotenziale zwischen Ober- und Mittelzentren der Region die Landeshauptstadt Wiesbaden über Taunusstein nach Bad Schwalbach sowie die Landeshauptstadt Wiesbaden/ Mainz entlang des Rheins nach Rüdesheim/ Lorch für den Alltagsradverkehr. Diese Verbindungen richten sich eher an den Alltagsverkehr

(Schüler- und Berufspendelnde) und sind zum aktuellen Stand noch nicht lückenlos ausgebaut.

Abbildung 13 Überregionale Radverkehrsanbindung (Rad-Hauptnetz)



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

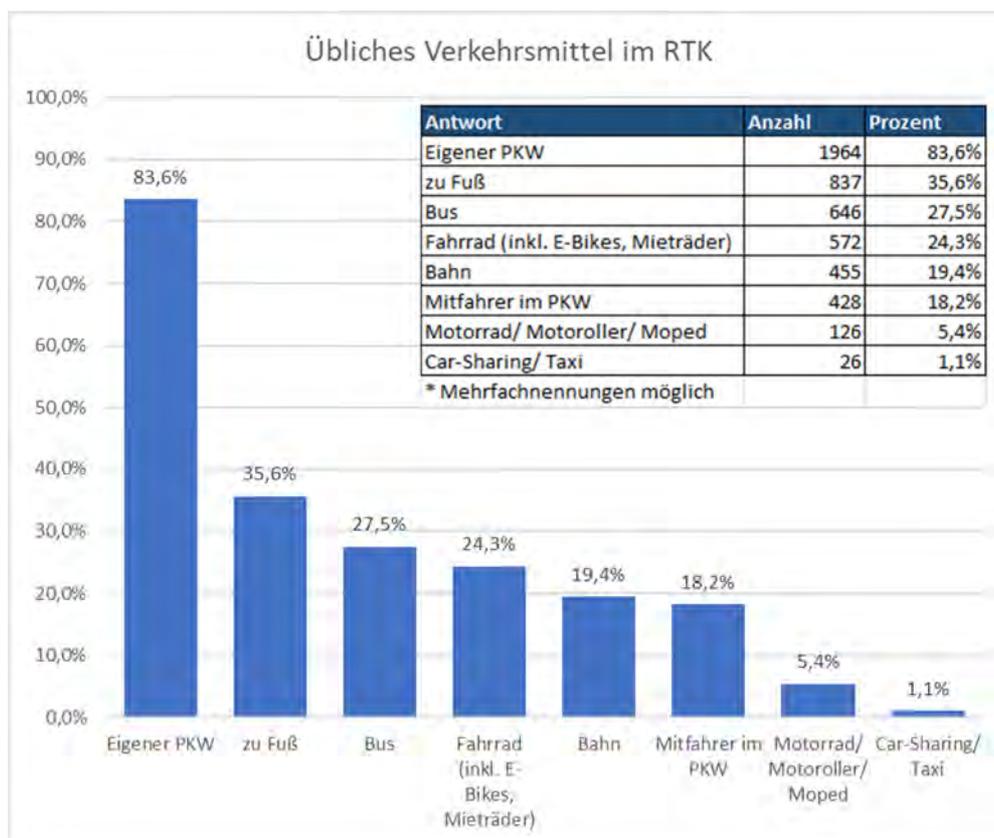
Insbesondere für den Rheingau sind die Fährverbindungen über den Rhein für die nach Rheinland-Pfalz (Landkreis Mainz-Bingen) von besonderer Bedeutung, da eine feste Straßenquerung zwischen Mainz und Koblenz fehlt. Regelmäßige öffentliche Fährverbindungen bestehen zwischen Ruedesheim und Bingen, Ingelheim und Oestrich-Winkel sowie Lorch und Niederheimbach.

3.4 Eckdaten des Mobilitätsverhaltens

Spezifische Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bewohner des Rheingau-Taunus-Kreises liefern insbesondere die Ergebnisse der Onlinebefragung des Rheingau-Taunus-Kreis (vgl. Kapitel 2.3). Obwohl die Repräsentativität der Stichprobe von über 2.000 Befragten nicht überprüft werden konnte, entsprechen die Antworten den Erwartungen zum Mobilitätsverhalten der Einwohner des Rheingau-Taunus-Kreises. Die recht hohen Anteile im Öffentlichen Verkehr und Radverkehr deuten darauf hin, dass auch Bürger*innen an der Befragung teilgenommen haben, die für diese Verkehrsmittel sensibilisiert sind.

Dennoch zeigt sich eindeutig, dass der Individualverkehr (eigener Pkw/ Mitfahrer in Pkw) die häufigste Fortbewegungsart im Kreisgebiet ist. Aufgrund der Raumstruktur ist dieses Ergebnisses nicht überraschend. Daneben spielen im Mobilitätsverhalten vieler Personen aber auch Fuß- und Radverkehr und der Öffentliche Verkehr eine bedeutende Rolle.

Abbildung 14 Verkehrsmittelnutzung im Rheingau-Taunus-Kreis auf Basis der Onlinebeteiligung (Stand 29.Februar 2020)



Quelle: Rheingau-Taunus-Kreis, Bürgerbeteiligung (<https://www.zusammen-zukunft.de>) (Stand: 29. Februar 2020) [Eigene Darstellung]

Die Bedeutung des Pkw für die Mobilität im Kreis ist auch am Motorisierungsgrad ablesbar: Mit rd. 700 Pkw pro 1.000 Einwohnern (vgl. ca. 570 Pkw je 1.000 Einwohner im Bundesdurchschnitt) [23] besitzt im rechnerischen Durchschnitt fast jeder Einwohner ab 18 Jahre im Rheingau-Taunus-Kreis einen eigenen Pkw. Im Zeitraum 2015 – 2019 nahm die Anzahl der Kraftfahrzeug-Zulassungen (Pkw + Motorrad) um rd. 6 % zu [23]. Personen, die über einen uneingeschränkten Zugang zum eigenen Pkw verfügen, sind deutlich schwerer für alternative Mobilitätsformen zu gewinnen.

Für die zukünftige Entwicklung des Mobilitätsverhaltens ist der demographische Wandel ein wichtiger Faktor. Das Alter beeinflusst – neben anderen Ursachen wie verfügbares Einkommen, Wohnort, Mobilitätsstile) - das Mobilitätsverhalten. Der Ergebnisbericht zur Mobilität in Deutschland (MiD) [24] aus dem Jahr 2017 zeigt, wie

sich die Verkehrsmittelnutzung je nach Altersgruppe unterscheidet. So geht die Pkw-Nutzung ab einem Alter von 60 Jahren kontinuierlich zurück, während die Wege zu Fuß und als Mitfahrer zunehmen. Selbst der Radverkehrsanteil verändert sich bis zum 80. Lebensjahr kaum.

Tabelle 9 Verkehrsmittelnutzung je Altersgruppe gemäß MID 2017

Verkehrsmittelnutzung je Altersgruppe nach MID 2017 [in Prozent]					
Altersgruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
0-9 Jahre	32%	11%	0%	50%	6%
10-19 Jahre	22%	19%	9%	27%	23%
20-29 Jahre	19%	11%	43%	10%	17%
30-39 Jahre	20%	10%	53%	8%	9%
40-49 Jahre	17%	10%	59%	7%	8%
50-59 Jahre	18%	10%	57%	7%	8%
60-69 Jahre	22%	10%	49%	11%	7%
70-79 Jahre	28%	11%	40%	14%	8%
>80 Jahre	34%	8%	32%	16%	11%

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Mobilität in Deutschland 2017[Eigene Darstellung]

Für den Rheingau-Taunus-Kreis bedeutet dies, dass der öffentliche Verkehr und Fußverkehr demographiebedingt zunehmen werden, der Pkw aber dennoch das dominierende Verkehrsmittel bleiben wird. Die Bedürfnisse der älteren Bevölkerung in der Mobilität werden künftig eine größere Rolle spielen.

Verkehrsspitzen und die damit verbundenen Probleme sind in der Regel auf die Verkehrsnachfrage des Berufsverkehrs zurückzuführen. Hierbei spielt insbesondere der Berufspendelverkehr über die Kreisgrenzen hinaus eine wesentliche Rolle. Der Rheingau-Taunus-Kreis ist ein attraktiver Wohnstandort für Personen, die ihren Arbeitsplatz in der Rhein-Main-Region (u. a. Stadt Wiesbaden/ Stadt Frankfurt a.M./ Stadt Mainz) haben. Die Anzahl der Berufsauspendler ist mehr als doppelt so groß wie die Anzahl der Berufseinpender.

Insbesondere die Verkehrsbeziehung mit Wiesbaden ist für das Verkehrsgeschehen im Kreis von großer Bedeutung (etwa die Hälfte der Gesamtauspendler des Kreisgebietes haben ihren Arbeitsplatz in Wiesbaden), gefolgt von Frankfurt am Main.

Wichtige Einpendel-Beziehungen bestehen insbesondere mit den Landkreisen Limburg-Weilburg und dem Rhein-Lahn-Kreis.

Tabelle 10 Überregionale Pendlerbeziehungen (Ein/ Auspendler) im Rheingau-Taunus-Kreis (Jahr 2018)

Pendlerverflechtungen von RTK nach	Anzahl Einpendelnde pro Tag *	Anzahl Auspendelnde pro Tag *
Wiesbaden	4.726	18.888
Frankfurt am Main	832	7.511
Main-Taunus-Kreis	857	2.784
Mainz	885	2.537
Groß-Gerau	541	1.416
Limburg-Weilburg	2.258	1.355
Hochtaunuskreis	490	1.170
Mainz-Bingen	851	752
Rhein-Lahn-Kreis	2.398	748
Offenbach	0	644
Bad Kreuznach	270	0
Summe	14.108	37.805

* Zahl des sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (Keine Minijobber, Beamte)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Pendleratlas (Stand 2018) [Eigene Darstellung]

Eine Übersicht der Pendlerbeziehungen zwischen den einzelnen Kommunen des Rheingau-Taunus-Kreises und der Landeshauptstadt Wiesbaden sind in der folgenden Tabelle gegenübergestellt:

Tabelle 11 Pendlerbeziehungen (Ein-/ Auspendler) Stadt Wiesbaden/ Rheingau-Taunus-Kreis

Pendlerverflechtung von / nach	Anzahl Einpendelnde von Wiesbaden pro Tag	Anzahl Auspendelnde nach Wiesbaden pro Tag
Taunusstein	1.226	5.449
Eltville am Rhein	1.013	2.498
Idstein	574	1.919
Niedernhausen	259	1.741
Bad Schwalbach	421	1.640
Oestrich-Winkel	152	1.428

Hünstetten	81	1.282
Heidenrod	48	1.262
Schlangenbad	170	1.084
Geisenheim	366	1.078
Hohenstein	47	1.063
Walluf	589	985
Kiedrich	177	665
Rüdesheim am Rhein	211	663
Aarbergen	54	629
Waldems	25	353
Lorch	12	277
Summe	5.425	24.016

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Pendlerrechnung Hessen – Erwerbstätige 2015 [Eigene Darstellung]

Die geringfügig abweichenden Pendlerdaten ergeben sich aus den unterschiedlichen Datenquellen der Pendlerrechnung Hessen [26] (Stand 2015) sowie der Gegenüberstellung der Daten aus dem Pendleratlas [25] (Stand 2019 / Berücksichtigung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten) und sind als reine Orientierungsgrößen zu verstehen.

Neben den Verkehrsbeziehungen über die Landkreisgrenze hinaus ergeben sich weitere Verkehrsbeziehungen im Berufsverkehr zwischen der kreisangehörigen Kommunen (Tabelle 12).

Tabelle 12 Pendlerverflechtung (Einpendler) in die Mittelzentren des Rheingau-Taunus-Kreis

Tagespendler von/ nach*	Idstein	Taunusstein	Bad Schwalbach	Eltville	Geisenheim	Rüdesheim	Summe
Aarbergen	93	253	168	18	15	6	553
Bad Schwalbach	53	381	-	80	37	8	559
Eltville am Rhein	29	77	76	-	231	151	564
Geisenheim	13	40	67	387	-	695	1202
Heidenrod	42	216	467	69	20	13	827
Hohenstein	80	379	201	35	-	-	695

Hünstetten	603	299	86	13	10	3	1014
Idstein	-	433	107	23	3	16	582
Kiedrich	-	25	16	321	49	51	462
Lorch	-	17	58	94	131	264	564
Niedernhausen	281	175	27	15	6	3	507
Oestrich-Winkel	14	40	59	607	483	317	1520
Rüdesheim am Rhein	36	23	42	227	488	-	816
Schlangenbad	18	105	93	148	28	14	406
Taunusstein	376	-	387	81	40	30	914
Waldems	299	61	9	4	-	-	373
Walluf	9	29	33	220	47	34	372
Gesamt RTK	1.946	2.553	1.896	2.342	1.588	1.605	11.930
* Zahl des sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (ohne Minijobber, Beamte)							

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Pendlerrechnung Hessen - Erwerbstätige 2015 [Eigene Darstellung]

Anhand der oben genannten Verbindungen ist erkennbar, dass die Binnenpendlerbeziehungen des Rheingau-Taunus-Kreises im wesentlichen kleinräumig und auf die Teilräume (Rheingau/ Untertaunus/ Idsteiner Land) begrenzt sind. Der Binnenverkehr verteilt sich meist auf angrenzende Gebietskörperschaften. Eine eindeutige Quell-/ Zielbeziehung im Kreis ist nicht erkennbar.

4 Bestandsanalyse

4.1 Ziele und Vorgehensweise

Mit der Bestandsanalyse wurde die aktuelle Verkehrssituation im Rheingau-Taunus-Kreis erfasst und im Hinblick auf Mängel bewertet. Im Fokus stehen das Straßennetz, die Angebote bei Bahn und Bus, die Angebote für den ruhenden Verkehr an Bahnhöfen, Bushaltestellen und Mitfahrerparkplätzen (Pkw und Rad), die Radverkehrsanlagen und die Angebote der Fähren. Das Ergebnis der Analysen ist nachfolgend dargestellt. Am Ende dieses Kapitels folgt eine Übersicht zu den wichtigsten Befunden und Mängeln.

Grundlage der Analysen sind die eingangs genannten Unterlagen und Daten, eine vollständige Befahrung des Straßennetzes im Rheingau-Taunus-Kreis, die per Video dokumentiert wurde, Ortsbegehungen, Expertengespräche und die Hinweise aus der Bevölkerung im Zuge der Beteiligung.

Zur Identifizierung von Mängeln wurde auf folgende Aspekte besonders geachtet:

- Qualität des Verkehrsablaufs im Gesamtstreckennetz (Aufnahme staugefährdeter bzw. störungsanfälliger Bereiche)
- Erreichbarkeitsanalyse des nächstgelegenen Mittelzentrums
- Aufnahme von Park & Ride (P+R) – Möglichkeiten/ Mitfahrerparkplätze (P+M)
- Bestehendes Carsharing-Angebot im Kreisgebiet
- Bestand an öffentlichen Elektroladesäulen je Kommune
- Aufnahme von Engstellen in Ortsdurchfahrten für den Schwerverkehr
- Aufnahme von Durchfahrtsverboten für den Schwerverkehr
- Netz- und Linienstruktur (ÖV-Angebote und Linienverläufe)
- Bedienungsformen (Linienverkehr/ On-Demand)
- Bedienungszeiträume je Haltestelle und Verbindungsqualität
- Tarifgestaltung des ÖPNV
- Fahrzeitanalyse/ -gegenüberstellung von ÖV/MIV
- Übersicht zur Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltestellen
- Bestehendes Radverkehrsangebot (Radfernwege/ Rad-Hauptnetz Hessen)
- Netzlücken im Radverkehrsangebot (überregionales und klassifiziertes Streckennetz)

- Bestand an Radabstellanlagen / Bike & Ride (B+R) an zentralen Punkten (Schulen & Bahnhöfen)

Anhand dieser Indikatoren konnten Qualitätsdefizite bestimmt werden, die nachfolgend dargestellt werden. Der Aufbau der einzelnen Unterkapitel, die nach den Verkehrsmitteln angeordnet wurden, folgt demselben Aufbau:

- Aktuelle Infrastruktursituation
- Erreichbarkeiten und Nachfrage
- Einzelaspekte
- Defizite

4.2 Bestandsanalyse Individualverkehr (MIV)

4.2.1 Straßenklassen und Nachfrage / Rheinbrücke

Der Rheingau-Taunus-Kreis verfügt in weiten Teilen des Kreisgebiets über ein engmaschiges Verkehrsnetz, das die verschiedenen Kreisteile (Rheingau, Untertaunus, Idsteiner Land) miteinander verbindet. Der Pkw stellt im Rheingau-Taunus-Kreis entsprechend der Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung (vgl. Abbildung 14) und der Anzahl an zugelassenen Kraftfahrzeugen das wichtigste Verkehrsmittel dar.

Über die Bundesfernstraßen ist der Rheingau-Taunus-Kreis an das deutsche Fernstraßennetz angebunden. Die wichtigste Funktion hat hierbei die Bundesautobahn A3, die den östlichen Kreisteil in Nord-Süd-Richtung durchquert und mit dem nachgeordneten Straßennetz innerhalb des Kreisgebiets (AS Idstein), als auch unmittelbar an den Kreisgrenzen (AS Wiesbaden/Niedernhausen, AS Bad Camberg) Verknüpfungspunkte bildet. Verbunden werden zudem die Großräume Rhein-Main und Rhein-Ruhr. In Verlängerung der B42 beginnt an der Kreisgrenze zur Stadt Wiesbaden zusätzlich die A66 und führt direkt in das Zentrum der Rhein-Main-Region.

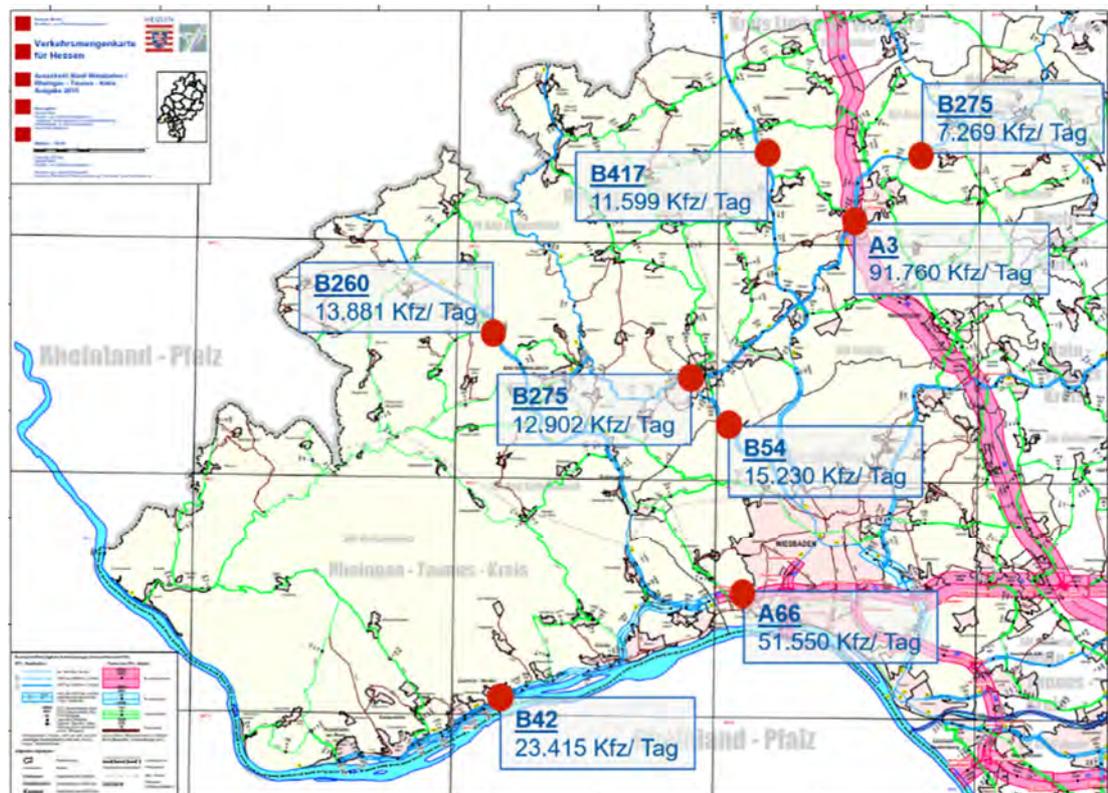
Neben den Bundesautobahnen bilden weitere Bundesstraßen das Grundgerüst der überregionalen/regionalen Verbindungen innerhalb des Kreisgebiets. Innerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises verlaufen sechs Bundesstraßen. Entlang des Rheinufer verläuft die B42, sie erschließt den Rheingau ausgehend von Wiesbaden in westlicher Richtung. Direkt an die A66 anschließend verläuft die B42 entlang des Rheins an der südlichen und westlichen Kreisgrenze bis in den Raum Koblenz. Die Bundesstraßen B260, B54 und B417 durchqueren die Teilräume des westlichen und östlichen Untertaunus ausgehend vom Oberzentrum Wiesbaden in Nord-Süd-Richtung. Durch

sie wird eine Verbindung in den Raum Koblenz (B260) und Limburg (B54, B417) geschaffen. Die B8 stellt eine weitere Nord-Süd-Verbindung von Frankfurt nach Limburg durch den östlichen Untertaunus dar. Eine Querverbindung zwischen dem Idsteiner Land und dem Untertaunus wird durch die B275 gebildet. Sie durchquert vom Raum Friedberg kommend den Hochtaunuskreis, das Kreisgebiet und endet in Bad Schwalbach.

Das Netz der Bundesstraßen wird durch ein dichtes Netz von Landesstraßen ergänzt. Sie stellen flächenhafte Verbindungen zwischen Städten, Gemeinden und Ortsteilen zu den Zentren sowie Querverbindungen zwischen den Bundesstraßen her. Zur Anbindung einzelner Ortsteile an das Netz der Landes- und Bundesstraßen dienen Kreisstraßen. Sie stellen ebenfalls eine Direktverbindung zwischen Ortsteilen dar.

Abbildung 15 zeigt die Verkehrsbelastungen (DTV = Kraftfahrzeuge pro Tag) auf ausgewählten Bundesstraßen und den beiden Autobahnen gemäß der Straßenverkehrszählung 2015 (abrufbar unter: <https://mobil.hessen.de/>). Danach sind die B42 und die B54 am stärksten belastet, was mit ihrer Verbindungsfunktion nach Wiesbaden zu erklären ist.

Abbildung 15 Verkehrsfrage innerhalb des RTK



Quelle: Straßenverkehrszählung 2015, Hessen Mobil

Das überörtliche Straßennetz im Rheingau-Taunus-Kreis gewährleistet die Verbindungen auf kommunaler Ebene im Kreisgebiet und verbindet die Mittelzentren

der Region. Auch die weiterführenden Verbindungen in die nahegelegenen Oberzentren Wiesbaden und Frankfurt sind vorhanden.

Lediglich der Rhein, dessen Verlauf die südliche und westliche Grenze zum benachbarten Kreis Mainz-Bingen bildet, stellt in diesem Zusammenhang eine naturräumliche Barriere dar. Da zwischen Mainz und Koblenz derzeit keine feste Querung vorliegt, wurden Fährverbindungen eingerichtet. Zudem ist die Schiersteiner Brücke, welche die einzige feste Querungsmöglichkeit in der näheren Umgebung über den Rhein darstellt und derzeit als Verknüpfungspunkt zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Kreis Mainz-Bingen fungiert, bereits sehr hoch ausgelastet. Eine direkte Verbindung in den Landkreis Mainz-Bingen besteht damit nicht.

4.2.2 Erreichbarkeitsanalyse der Mittelzentren

Allgemeine Methodik

Um die Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren in und um den RTK zu analysieren, wurde in der Untersuchung das makroskopische Verkehrsmodell mit der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (kurz VDRM [38]) genutzt. Das VDRM Modell ist ein Verkehrsnachfragemodell, welches im Auftrag von Hessen Mobil seitens der PTV AG in regelmäßigen Zeitabschnitten fortgeschrieben und aktualisiert wird (zuletzt für die Analyse 2015 und Prognose 2030). Der RTK ist als Teil des Untersuchungsgebiets der VDRM verfeinert vorhanden. In der VDRM sind die Gemeinden des RTK zum Teil in mehrere Verkehrszellen unterteilt. Dem ZIV stehen die aktuellen Modelle der VDRM zur Verfügung.

Mit Hilfe des Verkehrsmodellierungsprogramms PTV VISUM können somit die Reisezeiten für den MIV auf unterschiedlichen Relationen ausgewertet werden. Dabei gehen die im Modell hinterlegten Geschwindigkeiten sowie die vorhandenen Verkehrsbelastungen in die Berechnung ein. Mittels Isochronen lassen sich diese Reisezeiten grafisch darstellen (siehe folgender Abschnitt).

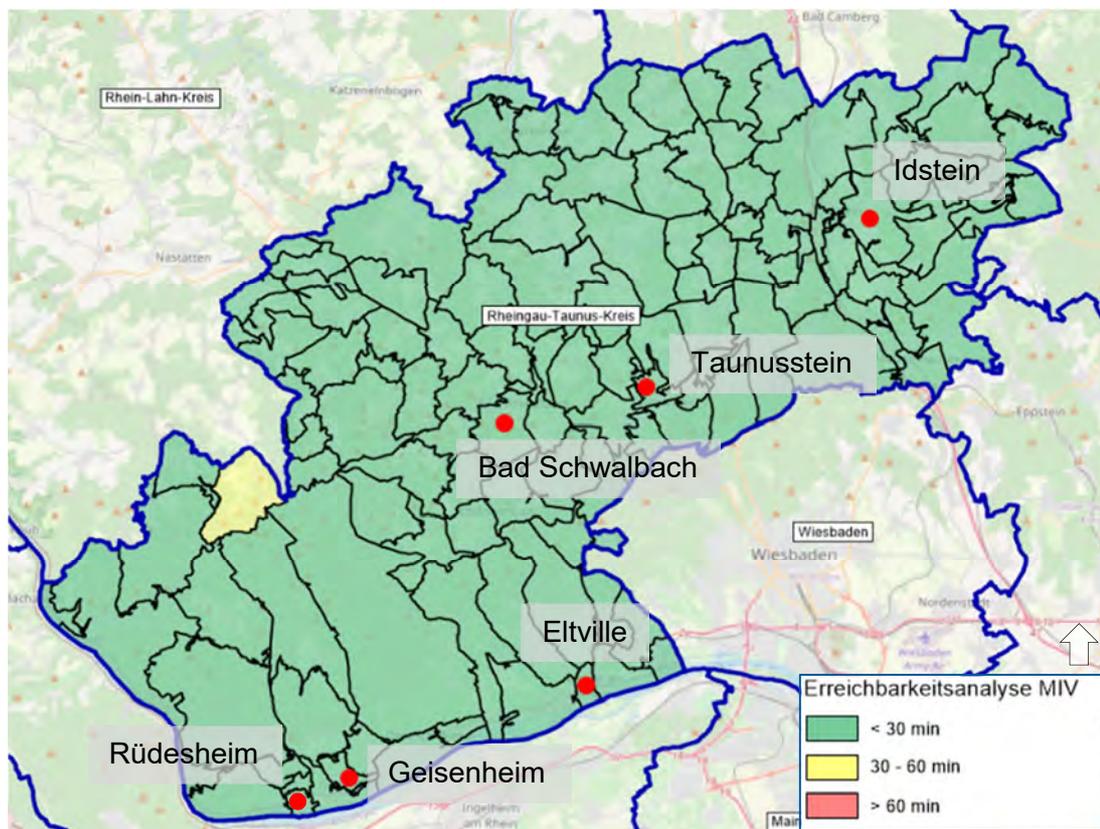
Für die Betrachtung der Erreichbarkeit für Mittel- und Oberzentren im RTK wurde die VDRM um die Erkenntnisse der Befahrung (vgl. Kapitel 3.1) bezüglich zulässiger Geschwindigkeit ergänzt, abgeglichen und aktualisiert. Zur Ermittlung der Reisezeiten wurden für jedes betrachtete Mittel- bzw. Oberzentrum ein zentraler Bezugspunkt gewählt.

Ziel der Analyse ist es zu prüfen, ob von allen Gemeinden und Ortsteilen im Rheingau-Taunus-Kreis innerhalb von 30 Pkw-Fahrminuten das nächstgelegene Mittel- oder Oberzentrum erreicht werden kann.

Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse

Abbildung 16 zeigt die Auswertung der Erreichbarkeit zum nächstgelegenen Mittelzentrum im RTK. Danach liegen die Fahrzeiten für fast alle Kreisteile sogar deutlich unter dem Zielwert von kleiner 30 Minuten. Lediglich die Einwohner von Espenschied benötigen 31 Minuten zum nächstgelegenen Mittelzentrum.

Abbildung 16 Auswertung MIV Erreichbarkeit aller Mittelzentren im RTK

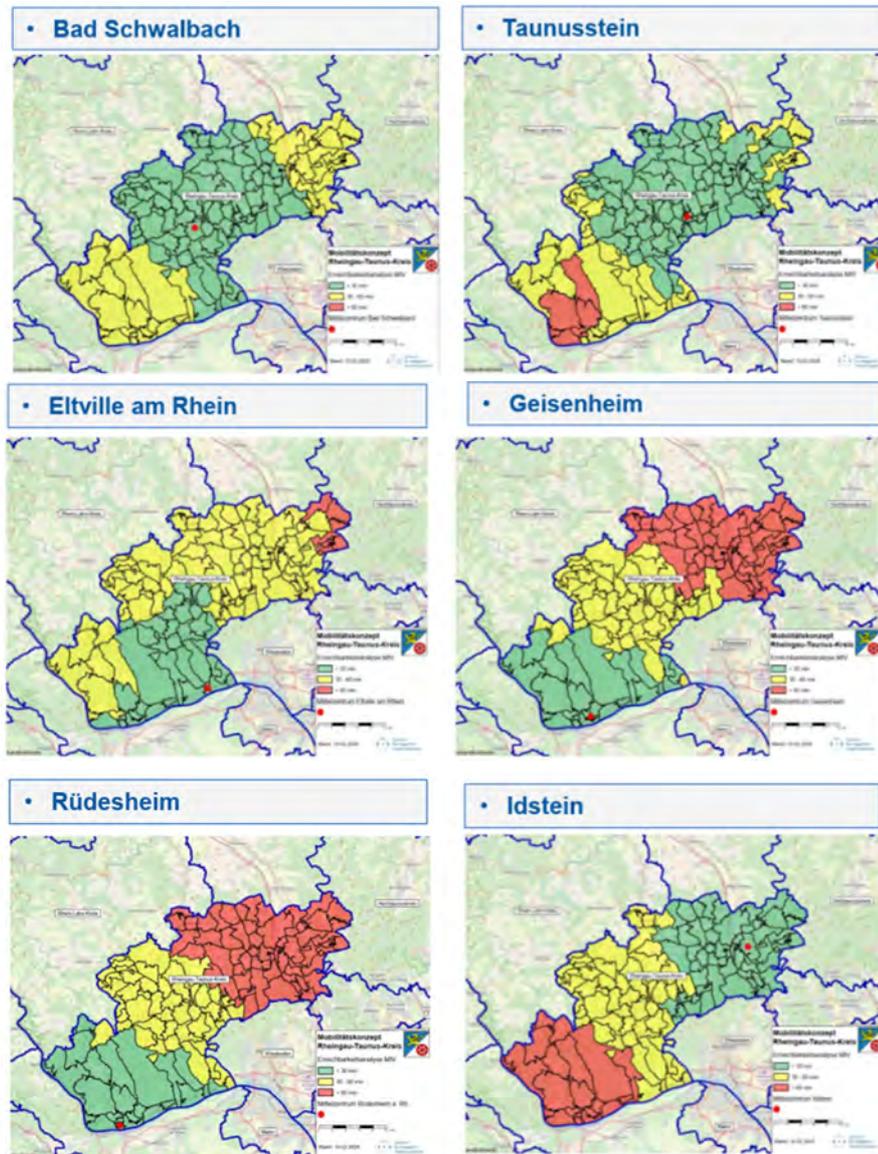


Quelle: Verkehrsmodell VDRM, openstreetmap.org, [Eigene Darstellung]

Abbildung 17 und Anlage 4.1 zeigt die Detailauswertungen für jedes Mittelzentrum (Bad Schwalbach, Taunusstein, Eltville am Rhein, Geisenheim, Rüdesheim, Idstein) einzeln auf. Je nach Lage des Mittelzentrums im Kreisgebiet fällt die Erreichbarkeitsisochrone von unter 30 Minuten in einen größeren oder kleineren Radius auf unterschiedliche Gebietskörperschaften.

Eine Reihe von Gemeinden, vor allem im Rheingau und mittleren Kreisgebiet, haben sogar die Auswahl zwischen mehreren Mittelzentren innerhalb einer Pkw-Fahrzeit von 30 Minuten.

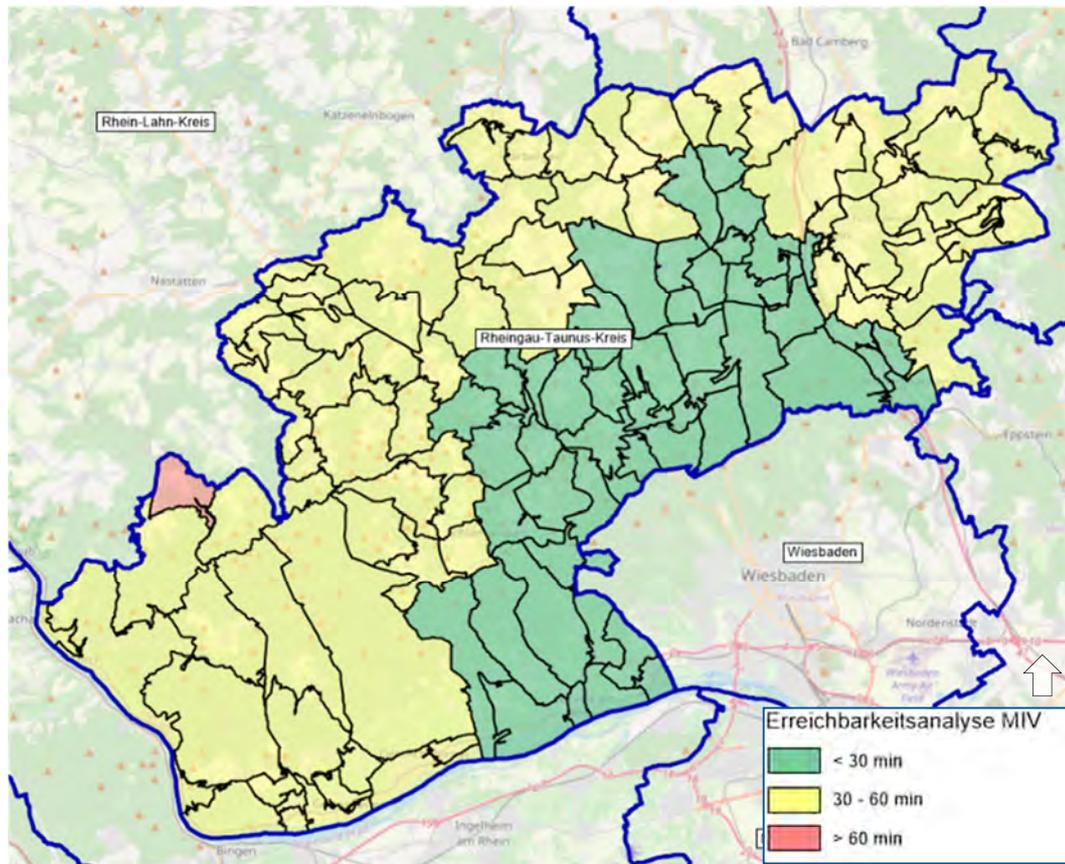
Abbildung 17 Auswertung MIV Erreichbarkeit einzelner Mittelzentren im RTK



Quelle: Verkehrsmodell VDRM, openstreetmap.org, [Eigene Darstellung]

Außerdem wurde auch die Reisezeit zur Landeshauptstadt Wiesbaden untersucht. Abbildung 18 zeigt, dass die Reisezeit von 30 Minuten nur in unmittelbarer Nähe (angrenzenden Nachbarkommunen zu Wiesbaden) eingehalten werden kann. Innerhalb von 60 Minuten sind fast alle Einwohner mit dem Pkw in Wiesbaden – mit Ausnahme von Espenschied (Gemeinde Lorch) Für diesen Ortsteil wie auch andere angrenzende Ortsteile ist Koblenz als Oberzentrum eine Alternative zu Wiesbaden in punkto Fahrzeit.

Abbildung 18 Auswertung MIV Erreichbarkeit Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Verkehrsmodell VDRM, openstreetmap.org, [Eigene Darstellung]

4.2.3 P+R-Angebot/ P+M-Angebot

Untersucht wurde auch das Stellplatzangebot an Hauptumstiegspunkten (Bsp.: Bahnhöfe, Zentrale Omnibusbahnhöfe und Anschlussstellen der A3) im Rheingau-Taunus-Kreis und deren Auslastung auf Basis von Vor-Ort-Begehungen. In Ergänzung zu den bestehenden öffentlichen Parkieranlagen im RTK sind an zentralen Punkten des öffentlichen und individuellen Verkehrs verschiedene Park+Ride-Anlagen installiert. Dieses lokale Parkplatzangebot hilft insbesondere an den Verknüpfungspunkten zum Öffentlichen Verkehr vom Pkw auf den Öffentlichen Verkehr umzusteigen. Besonders berufstätigen Personen und Tagespendlern wird somit die Möglichkeit gegeben, einen Teil ihrer Wegstrecke mit dem Öffentlichen Verkehr zurückzulegen.

Vor allem für Reisende mit dem Ziel Wiesbaden oder Frankfurt in der Umgebung stellt dieses Angebot hinsichtlich des lokalen Parkdrucks in diesen Städten eine attraktive Alternative dar. Folgende Park+Ride- Anlagen sind an bestehenden Bahnhöfen und weiteren Umstiegspunkten im Kreisgebiet vorhanden:

Tabelle 13 Park+Ride-Anlagen im Rheingau-Taunus-Kreis

Bahnhof	Anzahl Stellplätze	Kostenpflichtig	Auslastung (Qualitative Einschätzung)
Niedernhausen	ca. 112	Ja	Hoch (> 50% Auslastung)
Idstein	ca. 205	Ja	Hoch (> 50% Auslastung)
Wörsdorf	ca. 82	Nein	Hoch (> 50% Auslastung)
Niederwalluf	ca. 25	Nein	Hoch (> 50% Auslastung)
Eltville	ca. 13	Nein	Hoch (> 50% Auslastung)
Erbach	-	-	-
Hattenheim	ca. 16	Nein	Hoch (> 50% Auslastung)
Oestrich-Winkel	-	-	-
Geisenheim	ca. 20	Nein	Hoch (> 50% Auslastung)
Rüdesheim	ca. 105	Ja	Hoch (> 50% Auslastung)
Assmannshausen	-	-	-
Lorch	ca. 33	Nein	Hoch (> 50% Auslastung)
Lorchhausen	ca. 10	Nein	Hoch (> 50% Auslastung)
ZOB Taunusstein-Hahn	ca. 100	Nein	Mittel (50 % Auslastung)
ZOB Idstein	-	-	-
Bad Schwalbach Kurhaus	-	-	-
Hünstetten Hühnerkirche	ca. 51	-	Mittel (50 % Auslastung)
Summe	721 Stück	-	-

Quelle: Park+Ride in Hessen, <https://pundr.hessen.de/>, [Eigene Darstellung]

Neben den o.g. Park+Ride-Anlagen mit insgesamt rund 750 Stellplätzen können auch weitere Parkplätze, welche als Mitfahrerparkplätze ausgewiesen sind, MIV-Fahrten durch die Bildung von Fahrgemeinschaften (besonders in Richtung der Landeshauptstadt Wiesbaden) reduzieren. Möglichkeiten für das Abstellen des Fahrzeuges auf einem gekennzeichneten Mitfahrerparkplatz (kostenloses Parkangebot) im Kreisgebiet entlang der Bundesautobahn A3 sind drei Standorte mit insgesamt rund 230 Stellplätzen:

Tabelle 14 Park+Mitfahren-Anlagen im Rheingau-Taunus-Kreis

Bahnhof	Anzahl Stellplätze	Auslastung (Qualitative Einschätzung)
Idstein B275 (Richtung Waldems)	ca. 100	Gering (bis 25 % Auslastung)
Idstein A3	ca. 100	Hoch (> 50% Auslastung)
Niedernhausen A3	ca. 30	Hoch (> 50% Auslastung)

Quelle: Vor-Ort-Begehung

Im Kreisgebiet des Rheingau-Taunus-Kreises sind derzeit somit 21 P+R-/ P+M-Anlagen (teilweise mehrere Anlagen je Bahnstandsstandort) an Hauptumstiegsstellen eingerichtet. Davon befinden sich 17 Anlagen an insgesamt 11 Bahnhöfen und zentralen Umstiegsstellen. Diese sind überwiegend in der fußläufigen Umgebung der Umstiegsstellen angesiedelt und bieten eine attraktive Möglichkeit für den Umstieg vom privaten Pkw auf den SPNV. Die Auslastung der Stellplätze ist überwiegend hoch. Aufgrund von Vor-Ort-Begehungen und den Kommunalgesprächen wurde die Auslastung wie folgt eingeordnet:

Geringe Auslastung: < 25% Auslastung

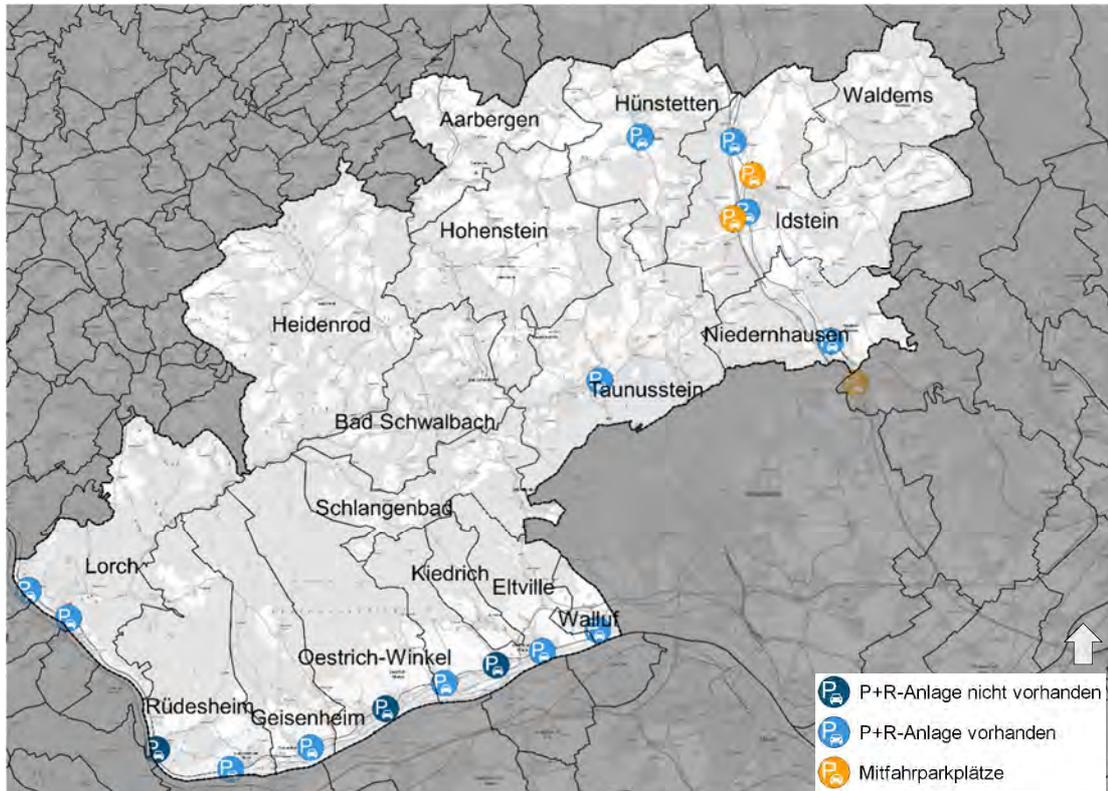
Mittlere Auslastung: ca. 50% Auslastung

Hohe Auslastung: > 50 % Auslastung

An den Bahnhöfen in Rüdelsheim, Idstein und Niedernhausen stehen kostenpflichtige Anlagen zur Verfügung. Diese werden mit etwa 75 – 100 € pro Stellplatz im Jahr bewirtschaftet. Die übrigen P+R-Anlagen im Kreisgebiet sind öffentlich zugänglich und nicht kostenpflichtig.

Weitere Anlagen befinden sich an den Anschlussstellen der A3 oder anderen Bundesstraßen in Richtung Wiesbaden. Die Auslastung der P+R-Anlagen bzw. Mitfahrerparkplätze in diesem Bereich ist (mit Ausnahme des Standortes an der B275 in Idstein) ebenfalls als hoch einzuschätzen. In Abbildung 19 und Anlage 4.2 sind die Standorte der Park+Ride-Anlagen an Hauptverkehrspunkten im Kreisgebiet dargestellt.

Abbildung 19 Park+Ride-Anlagen im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

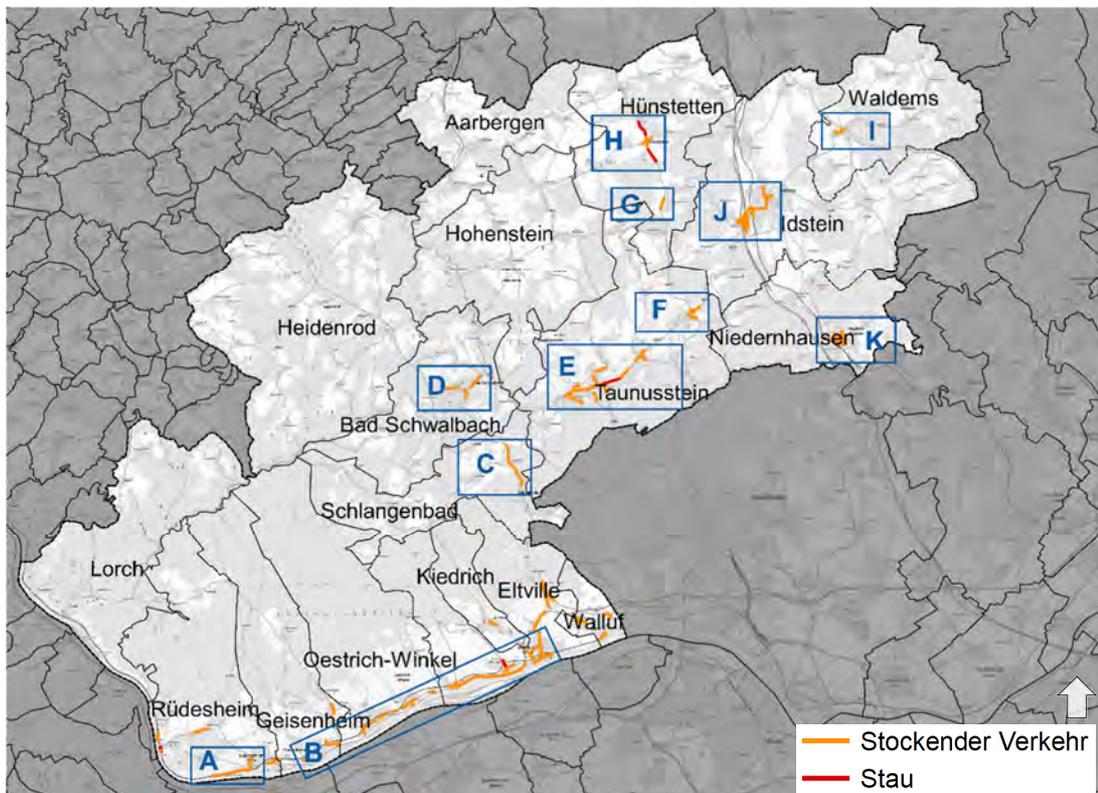
Grundsätzlich ist das vorhandene Parkraumangebot an den Bahnhöfen positiv. Sowohl im Rheingau als auch im Idsteiner Land bestehen mehrere Umstiegsmöglichkeiten zwischen Pkw und Öffentlichem Verkehr. Lediglich die Bahnhöfe in Assmannshausen, Oestrich-Winkel und Erbach sowie die zentralen Umstiegspunkte (ÖV-Haltestellen) am ZOB in Idstein und dem Kurhaus in Bad Schwalbach verfügen derzeit über kein separates P+R-Angebot. Allein im Untertaunus (Bad Schwalbach/ Taunusstein (aktueller Standort wird überplant)) in Fahrtrichtung Wiesbaden sind keine P+R bzw. Mitfahrerparkplätze vorhanden.

Die Anzahl der Stellplätze in Verbindung mit der hohen Auslastung deutet darauf hin, dass das Angebot an P+R-Plätzen angenommen, aber möglicherweise nicht ausreichend ist.

4.2.4 Staugefährdete Bereiche im Verkehrsnetz

Nach den Experteninterviews auf kommunaler Ebene sowie einer ergänzenden Betrachtung der durchschnittlichen Verkehrslage durch eigene Vor-Ort-Aufnahmen und zusätzliche Auswertungen von Routingprogrammen (Bsp. Google Maps [28]) zeigen sich zu den Verkehrsspitzenzeiten (Annahme: Vormittagsspitze zwischen 07:00 und 08:00 Uhr; Nachmittagsspitze zwischen 16:00 und 17:00 Uhr) einige staugefährdete Bereiche. Diese sind in Abbildung 20 wie auch in Anlage 4.3 grafisch dargestellt:

Abbildung 20 Staugefährdete Bereiche im Kreisgebiet



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Tabelle 15 Staugefährdete Bereiche im Kreisgebiet

Teilraum	Staugefährdete Bereiche
Rheingau	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnübergang in Rüdesheim B 42 hohe Verkehrsbelastung B42/ Schrankenschließzeiten (A) • Zubringer B42/ Ortsdurchfahrten B42A hohe Verkehrsbelastung (B)
Untertaunus	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsdurchfahrt Wambach Linksabbieger Richtung Bärstadt – OU B260 (C) • Ortsdurchfahrt Bad Schwalbach hohe Verkehrsbelastung (D) • Aarstraße in Taunusstein hohe Verkehrsbelastung / Knotenpunkte und Signalisierung im Verlauf der B275 (E)
Idsteiner Land (östlicher Untertaunus)	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsdurchfahrt Eschenhahn Begegnungsverkehr – B275 (geringer Straßenquerschnitt) (F) • Einmündung Kesselbach LSA – B417 (G) • Knotenpunkt B417/L3275 LSA – Wallbach (H) • Ortsdurchfahrt Waldems-Esch Begegnungsverkehr – B27 (geringer Straßenquerschnitt) (I) • Anschlussstelle Idstein hohe Verkehrsbelastung A3 Knotenpunkt B275/L3274 (J) • Ortsdurchfahrt Niedernhausen hohe Verkehrsbelastung in der Idsteiner Str./ Feldbergstraße/ Austraße (K)

Quelle: [Eigene Darstellung]

In allen drei Teilregionen des Rheingau-Taunus-Kreises gibt es verkehrsspezifische Problemstellen. Dazu zählen im Rheingau insbesondere die B42 und die Knotenpunkte Marktstraße/ B42 (Erbach), Hattenheim Ost/ B42, Hattenheim West/ B42, EBS/ B42, Rheinallee/ B42 (Oestrich), Mittelheim Fähre/ B42, Kerbeplatz/ B42 (Winkel), Goethestraße/ B42, Geisenheim Ost/ B42, Geisenheim Mitte/ B42. Insbesondere am Wochenende und zu Verkehrsspitzenzeiten ist die Qualität des Verkehrsablaufes nicht ausreichend und führt vermehrt zu Verkehrseinschränkungen. Zudem sind lange Schrankenschließzeiten am Bahnübergang durch die hohe Zugfrequenz in Rüdesheim Grund für ständige Behinderungen im Straßenverkehr. Dazu zählen neben der Anbindung Lorchs an den Rheingau auch die Erreichbarkeit des Fähranlegers aus Fahrtrichtung Lorch.

Im Bereich des Untertaunus bildet die Aarstraße (B54/ B275) in Taunusstein, welche die einzige Querverbindung des Kreisgebietes in Richtung der Bundesautobahn A3/ Metropolregion Frankfurt Rhein-Main darstellt, einen weiteren staugefährdeten Bereich. Durch die hohe Verkehrsbelastung und die engmaschigen Knotenpunkte entlang der B275 kommt es häufig zu Behinderungen auf diesem Streckenabschnitt. Ebenfalls betroffen sind in diesem Bereich die Ortsdurchfahrt in Bad Schwalbach und Eschenhahn durch die baulichen Gegebenheiten sowie die Ortsdurchfahrt in Wambach durch die abbiegenden Verkehre in Richtung Bärstadt.

In der Region des Idsteiner Landes kommt es vor allem im Bereich der Ortsdurchfahrten von Idstein und Niedernhausen, insbesondere bei großräumigen Umleitungen auf der A3 zu Verkehrsbehinderungen im Stadtgebiet. Diese Streckenabschnitte sind auch ohne den zusätzlichen Einfluss der A3 bereits sehr stark ausgelastet. Auch im Bereich der Anschlussstelle in Idstein zwischen der A3 und der B275 ist zu Verkehrsspitzenzeiten mit Einschränkungen zu rechnen.

Weiterhin konnten im Rahmen der Videobefahrung und der weiteren Ortsbegehungen Streckenabschnitte mit stellenweise optimierungsbedürftigen Fahrbahnoberflächen (Längs- und Querrisse, Schlaglöcher, allgemeine Unebenheiten) beobachtet werden. Parallel zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde seitens des Kreises eine Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) durchgeführt, um aktuell schadhafte Streckenabschnitte zu identifizieren und in einem systematischen Straßenerhaltungsmanagement zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit oder dem Substanzerhalt der Infrastruktur mit dem Umsetzungshorizont 2030 zusammenzufassen.

4.3 Bestandsanalyse Öffentlicher Schienenpersonenverkehr (SPNV)

4.3.1 Bahnliniennetz

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stellen die schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel dar. Der Rheingau-Taunus-Kreis wird von zwei Schienenstrecken – eine davon im Rheingau und eine im Idsteiner Land – erschlossen. Eine schienengebundene Anbindung der Kreisstadt Bad Schwalbach und der Region des Untertaunus besteht nicht (mehr).

Neben den Hauptstrecken und -verbindungen im Rheingau und dem Idsteiner Land existieren weitere Verbindungen zur Metropolregion Rhein-Main bzw. in Richtung der Landeshauptstadt Wiesbaden. Die Linien der RB 21 (Ländchesbahn zwischen Wiesbaden und Niedernhausen vorwiegend im 30 Minuten Takt) und der S-Bahnlinie S2 (Rhein-Main-Gebiet – Niedernhausen vorwiegend im 15 Minuten Takt) verkehren dabei in regelmäßigen Abständen ab Niedernhausen (Endhaltestelle) bis nach Frankfurt am Main bzw. nach Wiesbaden.

In nachfolgender Tabelle werden die verkehrenden Linien je Teilregion wiedergegeben:

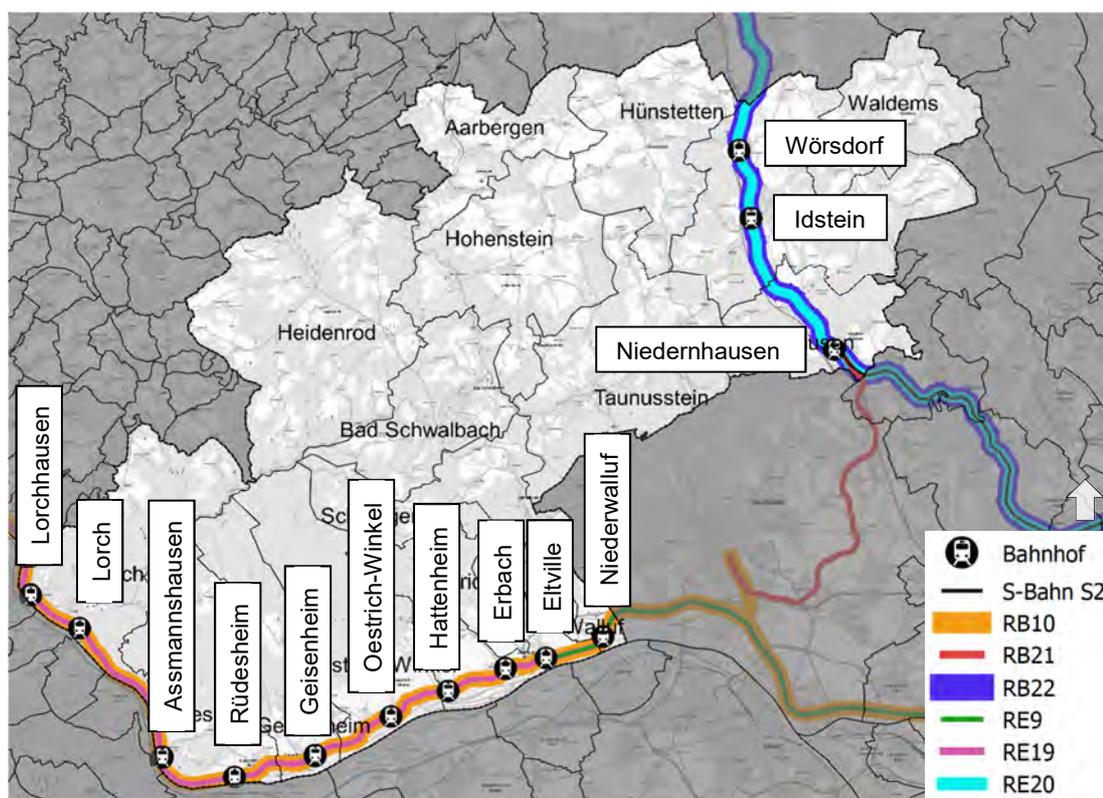
Tabelle 16 Öffentlicher Schienenpersonenverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis

Teilregion	Linie	Bediente Stationen	Takt
Rheingau	RB 10 (Koblenz – Frankfurt)	Walluf/ Eltville; Erbach/ Hattenheim Oestrich-Winkel/ Geisenheim/ Rüdesheim/ Assmannshausen/ Lorch/ Lorchhausen	30/ 60 Min. Takt
	RE 9 (Eltville – Frankfurt)	Niederwalluf Eltville	60 Min. Takt
Idsteiner Land	RB 22 (Limburg – Frankfurt)	Niedernhausen Idstein Wörsdorf	30/ 60 Min. Takt
	RE 20 (Limburg – Frankfurt)	Niedernhausen Idstein/ Wörsdorf	30/ 60 Min. Takt
	RB 21 (Limburg– Niedernhausen – Wiesbaden)	Niedernhausen	30/ 60 Min. Takt
	S-Bahn S2 (Niedernhausen – Frankfurt)	Niedernhausen	15/ 30 Min. Takt

Quelle: RMV-Liniennetzpläne [Eigene Darstellung]

Das Mittelzentrum Idstein (ca. 25.000 Einwohner) wird bislang nicht von der S2-Bahnlinie bedient. Reisende (Freizeit- und Berufsverkehr) aus Idstein in Richtung des Rhein-Main-Gebiets müssen daher in Niedernhausen um- oder einsteigen, wenn sie mit der RB21/S2 weiterfahren wollen. Die reguläre Endhaltestelle der Ländchesbahn (RB21) befindet sich - ebenfalls wie die der S-Bahnlinie S2 - in Niedernhausen. Folgende Abbildung zeigt das Schienennetz als auch die Bahnhöfe entlang der Strecken. Insgesamt werden im Rheingau zehn Zielbahnhöfe bedient. Im Idsteiner Land bestehen lediglich drei Bahnhöfe.

Abbildung 21 Schienenanbindung inkl. Bahnhöfe im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

4.3.2 SPNV-Nachfrage

Die unterschiedlichen Linien und Zusatzangebote (RB21/ S2) ermöglichen Direktverbindungen an die Oberzentren der Region (Frankfurt am Main/ Wiesbaden). Die Nachfrage im SPNV im Rheingau-Taunus-Kreis liegt auf der Strecke zwischen Limburg und Niedernhausen gemäß dem Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (Entwurfassung) [11] zwischen 5.000 und 10.000 Fahrgästen/Tag, im Rheingau zwischen Koblenz und Wiesbaden bei zwischen 500 und 5.000 Fahrgästen pro Tag.

Abbildung 22 Verkehrsnachfrage im SPNV im Verbundgebiet des RMV



Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (Entwurfsfassung)

Entlang der Schienenverbindung im Rheingau sind insbesondere die Bahnhöfe der Mittelzentren Rüdesheim, Geisenheim, Eltville und des Grundzentrums Oestrich-Winkel maßgebende Ein-, Aus- und Umstiegspunkte. Die Zahl der Ein-, Aus- und Umsteiger liegt im Jahr 2018 an diesen Standorten zwischen 1.000 bis < 5.000 Fahrgästen pro Tag. Alle übrigen Bahnhöfe im Rheingau weisen eine Reisendenfrequenz von 300 bis < 1.000 Personen pro Tag auf [11]. Im Idsteiner Land stellt der Bahnhof Niedernhausen entlang der Strecke zwischen Frankfurt und Limburg einen wichtigen Verknüpfungspunkt dar, da an dieser Stelle verschiedene Schienenanbindungen (RB21/ S2/ RB22/ RE20) zusammenlaufen. Die Anzahl der Ein-, Aus- und Umsteiger liegt dort im Bereich zwischen 5.000 und 30.000 Personen pro Tag. Niedernhausen ist damit der aufkommensstärkste Bahnhof im Rheingau-Taunus-Kreis [11].

Auf qualitativer Ebene (Einschätzung nach Kommunalgesprächen sowie Vor-Ort-Aufnahmen) ist die Auslastung der Schienenverbindung im Rheingau sowie der S-Bahn Verbindung der Linie S2 zu Verkehrsspitzenzeiten hoch.

4.3.3 Verknüpfung mit dem ÖPNV

An allen Bahnhöfen bestehen Möglichkeiten zum Umstieg in den Bus. Durch die Lage der meisten Bahnhöfe im Zentrum der jeweiligen Gemeinden sind die Bahnhöfe auch nicht-motorisiert (Fuß und Rad) gut zu erreichen. Eine Ausnahme sind die Bahnhöfe Lorchhausen und Wörsdorf, an denen aktuell keine Möglichkeit zum Anschluss an den Bus besteht. Sie sind lediglich mit dem privaten Pkw, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen.

Tabelle 17 Vernetzungsmöglichkeiten an Bahnhöfen

Bahnhof	Umstieg in ÖPNV (Buslinien)	Umstieg zum MIV (P+R)	Umstieg aufs Rad (B+R)
Niedernhausen	22, 220, 228, 240	Vorhanden	Vorhanden
Idstein	221, 222, 223, 224, 225, 228, 230, 231, 241, 269, 270, 271	Vorhanden	Vorhanden
Wörsdorf	-	Vorhanden	Vorhanden
Niederwalluf	170, 171, X79	Vorhanden	Vorhanden
Eltville	170, 171, 172, 173	Vorhanden	Vorhanden
Erbach	171	Nicht vorhanden	Vorhanden
Hattenheim	171, 181	Vorhanden	Vorhanden
Oestrich-Winkel	171	Nicht vorhanden	Vorhanden
Geisenheim	171, 181, 183, 185	Vorhanden	Vorhanden
Rüdesheim	171, 185, 187	Vorhanden	Nicht vorhanden
Assmannshausen	171, 187	Vorhanden	Vorhanden
Lorch	171, 191	Vorhanden	Nicht vorhanden
Lorchhausen	-	Vorhanden	Nicht vorhanden

Quelle: RMV – Haltestelleninformation [Eigene Darstellung]

Pkw und Fahrräder können an den meisten Bahnhöfen abgestellt werden. Weiterführende Informationen sind im Kapitel 4.2.4 und 4.6.3 aufgeführt. Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die jeweiligen Angebote.

4.3.4 Barrierefreiheit

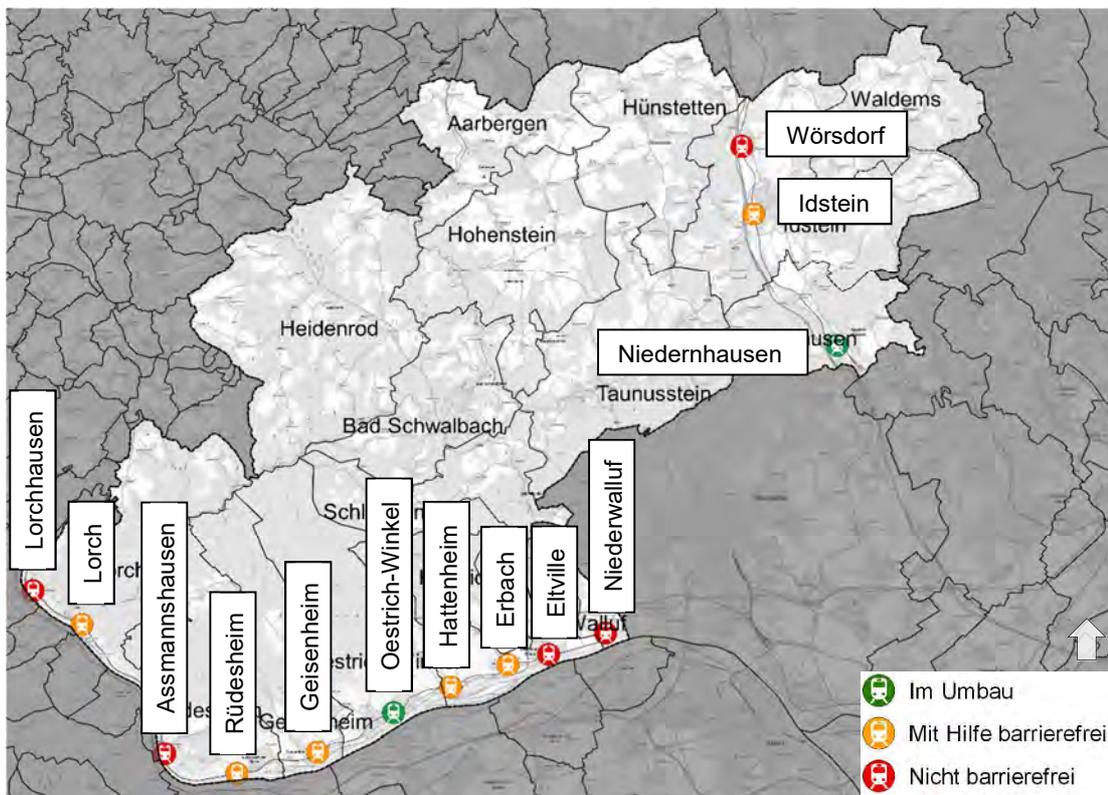
Die Barrierefreiheit an Bahnhöfen ist von hoher Bedeutung, denn sie sichert die Mobilität von mobilitäts-eingeschränkten Personen und deren gleichberechtigte Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrsangebotes. Damit die spezifischen Zugangsvoraussetzungen für einen barrierefreien Bahnhof erfüllt sind, sind laut Regionalem Nahverkehrsplan [3], folgende Ausstattungsmerkmale erforderlich:

- Stufenfreiheit (durch Aufzüge oder lange Rampen) oder stufenfreier Zugang
- Bahnsteighöhe
- Zuganzeiger oder Dynamischer Schriftanzeiger (DSA)
- Lautsprecheranlage oder DSA mit Akustikmodul
- Taktile Weg zum Bahnsteig mit baulichen Leitelementen bzw. Bodenindikatoren
- Taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig
- Markierung der Treppenstufen
- Taktile Handlaufschilder an Treppen und Rampen
- Wegeleitung „blau-gelb 1998“ oder „blau 2016“
- Automattüren oder Flügeltüren in Empfangsgebäuden
- Niveaugleicher Fahrzeugeinstieg oder Einstiegshilfen

Nach den Anforderungen sind lediglich sechs der 13 Bahnhöfe teilweise barrierefrei gestaltet. Demnach sind die Gleise für Sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Personen zwar allein (max. durch eine Stufe) erreichbar, der Zustieg in den Zug ist jedoch nur mit Hilfe und nicht durch einen ebenerdigen Zustieg zu bewältigen.

Ein Ausbau der bestehenden Anlagen ist in Hinsicht der gleichberechtigten Mobilitätschancen für jede Altersgruppe herzustellen. In nachfolgender Abbildung und in Anlage 4.4 (Bewertung des ebenerdigen Zugangs) ist die allgemeine Barrierefreiheit hinsichtlich der stufenfreien Zuwegung an den Bahnhöfen dargestellt.

Abbildung 23 Barrierefreiheit an Bahnhöfen im Rheingau-Taunus-Kreis



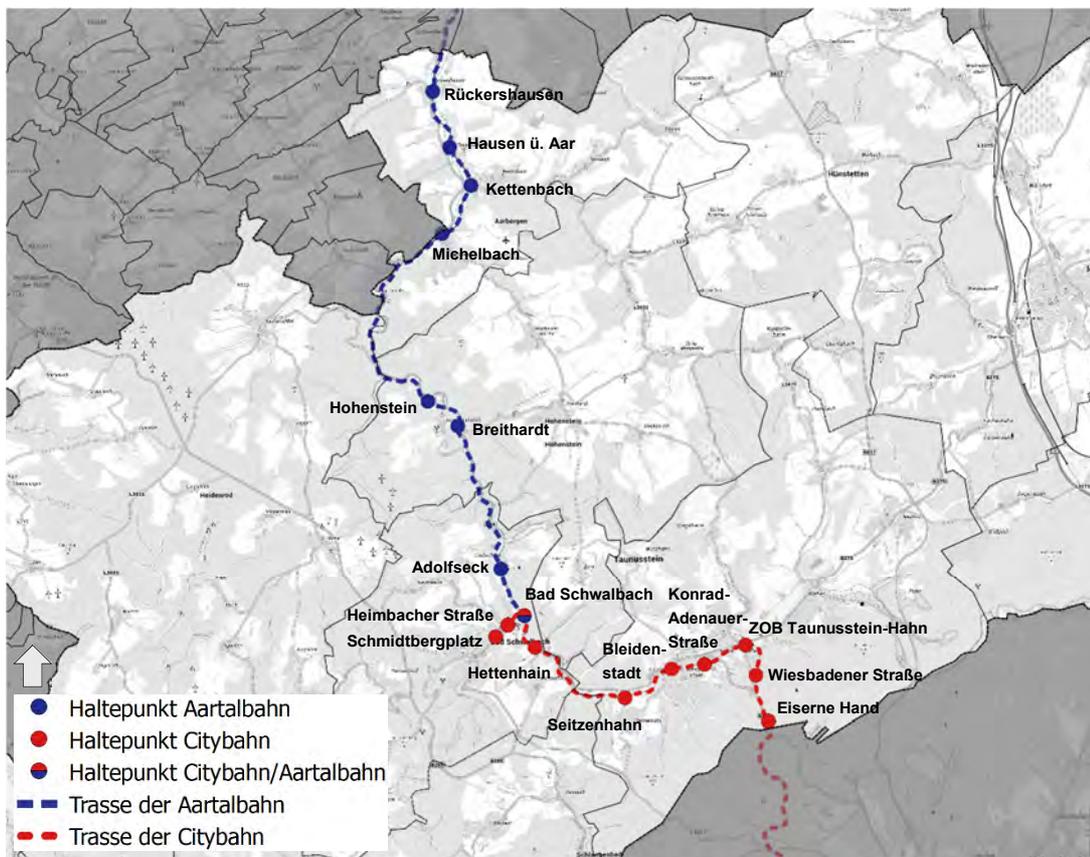
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

4.3.5 Schienenanbindung Untertaunus

Im Gegensatz zum Rheingau und zum Idsteiner Land verfügt allein der Untertaunus – inklusive der Kreisstadt Bad Schwalbach - über keinen Schienenanschluss. Aufgrund der hohen Pendlerzahlen aus Taunusstein und Bad Schwalbach nach Wiesbaden plante die Planungsgemeinschaft aus Mainzer Mobilität, ESWE Verkehr und die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund ein neues Schienenkonzept für die Region Wiesbaden/ Mainz und den Rheingau-Taunus-Kreis. Das hierfür entwickelte Konzept der CityBahn sah dabei eine durchgängige Schienenverbindung zwischen Mainz – Hauptbahnhof, der Hochschule RheinMain (Stadt Wiesbaden) und dem Rheingau-Taunus-Kreis ab dem Jahr 2026 vor [4].

Im Rheingau-Taunus-Kreis war die Führung der CityBahn von der Hochschule RheinMain in Wiesbaden über Taunusstein nach Bad Schwalbach auf der Trasse der stillgelegten Aartalbahn vorgesehen. Im Falle der Umsetzung hätten Taunusstein und Bad Schwalbach eine direkte Schienenverbindung nach Wiesbaden erhalten.

Abbildung 24 Angedachter Streckenverlauf der CityBahn/ Aartalbahn



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), <https://www.CityBahn-verbindet.de>, [Eigene Darstellung]

Die Umsetzung der bisherigen CityBahn-Planungen war abhängig vom Bürgerentscheid der Stadt Wiesbaden im November 2020. Der zum Ende des finalisierten Mobilitätskonzeptes durchgeführte Bürgerentscheid der Stadt Wiesbaden hat zur Folge, dass die bisherigen Planungen der CityBahn nicht weiterverfolgt werden. Ca. 62 % der Wählerinnen und Wähler sprachen sich bei einer Wahlbeteiligung von ca. 46 % gegen die Umsetzung der CityBahn und damit eine Schienenverbindung im Stadtgebiet mit Anschluss an den Rheingau-Taunus-Kreis aus.

Für den Rheingau-Taunus-Kreis wäre die Schienenanbindung des Untertaunus das Rückgrat für den Öffentlichen Verkehr im mittleren Kreisgebiet. Ebenfalls könnten die heute schon hoch belasteten Straßen (Aarstraße in Taunusstein; Zubringer nach Wiesbaden) durch die Verkehrsverlagerung und dem Wegfall von Kfz-Fahrten entlastet werden.

Zur Ermittlung des Nutzerpotenzials einer Schienenverbindung im Untertaunus in Richtung der Stadt Wiesbaden wurde auf Basis der Pendlerrechnung Hessen 2015 des Statistischen Landesamtes die Gesamtanzahl der Berufspendelnden pro Tag – unabhängig der Verkehrsmittelnutzung aus der Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten - im Rheingau und einer etwaigen Schienenverbindung im

Untertaunus gegenübergestellt. Daraus ergibt sich, dass der Korridor auf Basis einer Schienenanbindung mit ca. 10.000 Tagespendelnden (etwa 1.700 Einpendelnde/ 8.200 Auspendelnde) ein ähnlich hohes Potenzial (Berufspendelnde) wie der Korridor im Rheingau mit der bestehende SPNV-Verbindung Lorch – Wiesbaden aufweist (Tabelle 18). Die Kommunen, deren Pendler am meisten von einer Schienenanbindung profitieren würden, sind Taunusstein, Bad Schwalbach und Teile von Hohenstein.

Tabelle 18 Tagespendelnde Rheinschiene / Schienenanbindung Untertaunus

-	Einpendler pro Tag	Auspendler pro Tag	Summe Tagespendler
Korridor Rheingau	2.520	7.594	10.114
Korridor Untertaunus	1.694	8.152	9.846

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Pendlerrechnung Hessen - Erwerbstätige 2015 [Eigene Darstellung]

Eine Schienenverbindung des Untertaunus ist dementsprechend nicht nur aus Hinsicht einer möglichen Anbindung der Kreisstadt, sondern auch auf Basis der Reisendenpotenziale absolut wünschenswert. Neben den Potenzialen stellt eine Schienenanbindung die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt mit dem ÖV sicher und bietet Berufs- und Freizeitpendlern eine alternative Möglichkeit zum Kfz-Verkehr. Zusätzlich gewährleistet eine künftig störungsfreie Schienenverbindung aus dem Untertaunus diverse Fahrtzeitvorteile für viele Berufspendler und Schüler in Richtung Wiesbaden und der anschließenden Rhein-Main-Region.

4.3.6 Reaktivierung der Aartalbahn

Parallel zu den obsoleten Planungen der CityBahn wurde die Reaktivierung des ehemaligen nördlichen Teilabschnitts der Aartalbahn zwischen Bad Schwalbach und Diez (Limburg) geprüft. Da die Umsetzung der CityBahn auf dem Abschnitt zwischen Bad Schwalbach und der Landeshauptstadt Wiesbaden nach erfolgten Bürgerentscheid nicht realisiert werden kann, soll die Machbarkeitsuntersuchung auf den Gesamtabschnitt zwischen Diez (Limburg) und Wiesbaden Hauptbahnhof erweitert werden und es soll eine Nutzen-Kosten-Analyse erstellt werden. Erste Gespräche mit dem RMV, den für den Verkehr zuständigen Ministerien in Rheinland-Pfalz und Hessen, der Landeshauptstadt Wiesbaden, den Städten Taunusstein und Bad Schwalbach sowie dem SPNV Nord wurden bereits geführt. Eine Machbarkeitsuntersuchung kann voraussichtlich im Jahr 2022 vorgelegt werden.

Diese Streckenvariante hat ebenfalls die oben aufgezeigten Potenziale für Berufspendelnde. Zusätzlich könnte das Potenzial durch geeignete Umstiegspunkte (Hauptbahnhof Wiesbaden) in Richtung Niedernhausen/ Idstein (Verknüpfung

Ländchesbahn) oder der weiteren Rhein-Main-Region gesteigert werden und ebenfalls der Freizeit- und Schülerverkehr einberechnet werden.

Eine Schienenverbindung in den Untertaunus kann zudem Komfort- und Fahrzeitleistungen gegenüber den bestehenden Busverbindungen bieten. Hiervon würden insbesondere die Ortsteile entlang der Aar und der Ausflugstourismus profitieren. Details zum Trassenverlauf und zur Lage der Haltestellen im Kreisgebiet sind in Abbildung 24 und der Anlage 4.5 dargestellt.

In Diez bestünde weiterhin der Anschluss an die Lahntalbahn in Richtung Koblenz/ Wetzlar sowie über den Hauptbahnhof in Wiesbaden weitere Verknüpfungen in die Rhein-Main-Region. Die Möglichkeiten zur Anbindung der Haltepunkte sollte analog der oben genannten Vorgehensweise und der Anpassung des ÖPNV-Betriebskonzept erfolgen.

4.4 Bestandsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

4.4.1 Busliniennetz und -angebot

Für die Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs wurden die Ergebnisse und Vorgaben aus dem gemeinsamen Nahverkehrsplan 2015 der Stadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises herangezogen.

Durch die Kombination des Schienenpersonennahverkehrs (Betreiber: Deutsche Bahn, Hessische Landesbahn) mit den kommunalen ÖPNV-Angeboten (Betreiber: RMV/ RTV) wird die Anbindung zwischen den Städten und Gemeinden sowie die Zubringermöglichkeit zum SPNV (S-Bahn S2, RB21, RE20, RB22, RE9, RB10) sichergestellt. Neben sechs Linien im Schienenverkehr wird die Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis durch insgesamt 32 Buslinien, davon drei Schnellbuslinien, gewährleistet. Das Angebot der eingesetzten Fahrzeuge beschränkt sich aufgrund der topographischen Gegebenheiten aktuell auf Dieselfahrzeuge.

Nachfolgende Tabellen zeigen die im Kreisgebiet verkehrenden Linien in Kombinationen mit dem jeweiligen Taktangebot (30-Minuten/ 60-Minuten/ 120-Minuten Taktangebot).

Tabelle 19 Buslinien im 30-Minuten Takt im Rheingau-Taunus-Kreis

Buslinie	Fahrstrecke
221	Idstein Bhf à Taubenberg à Gänsberg à Krankenhaus à Busbhf à Bahnhof
222	Idstein Bhf à Busbhf à Krankenhaus à Gänsberg à Taubenberg à Bahnhof
269 & 271	Idstein/Ts à Neuhof à Hahn à Wiesbaden
273 & 274	Bad Schwalbach à Taunusstein à Wiesbaden
275	Nastätten / Katzenelnbogen à Bad Schwalbach à Schlangenbad à Wiesbaden

Quelle: [Eigene Darstellung]

Tabelle 20 Buslinien im 60-Minuten Takt im Rheingau-Taunus-Kreis

Buslinie	Fahrstrecke
171	Rüdesheim à Geisenheim à Eltville à Wiesbaden
172	Kloster Eberbach à Eichberg à Kiedrich à Eltville
173	Niederglabach à Bärstadt à Schlangenbad à Eltville
181	Hallgarten à Oestrich à Winkel à Geisenheim
183	Presberg à Stephanshausen à Johannisberg à Geisenheim
185	Marienthal à Geisenheim
201	Algenroth à Zorn à Kemel à Bad Schwalbach à Hettenhain
208	Adolfseck à Heimbach/Lindschied à Bad Schwalbach
212	Bad Schwalbach à Ramschied à Fischbach à Langenseifen à Bad Schwalb.
223	Idstein à Bernbach à Heftrich à Glashütten à Königstein
230	Bad Camberg à Walsdorf à Wörsdorf à Idstein
231	Idstein à Esch à Steinfischbach à Niederems à Esch à Idstein
240	Niedernhausen à Neuhof à Wehen à Hahn
241	Neuhof Mitte à Gewerbegebiet Im Maisel à Orlener Stock à Orlen
242	Hahn à Watzelhahn à Born à Hahn
245	Rückershausen à Breithardt à Hahn à Wiesbaden
270	Idstein à Görsroth à Wehen à Wiesbaden

Quelle: [Eigene Darstellung]

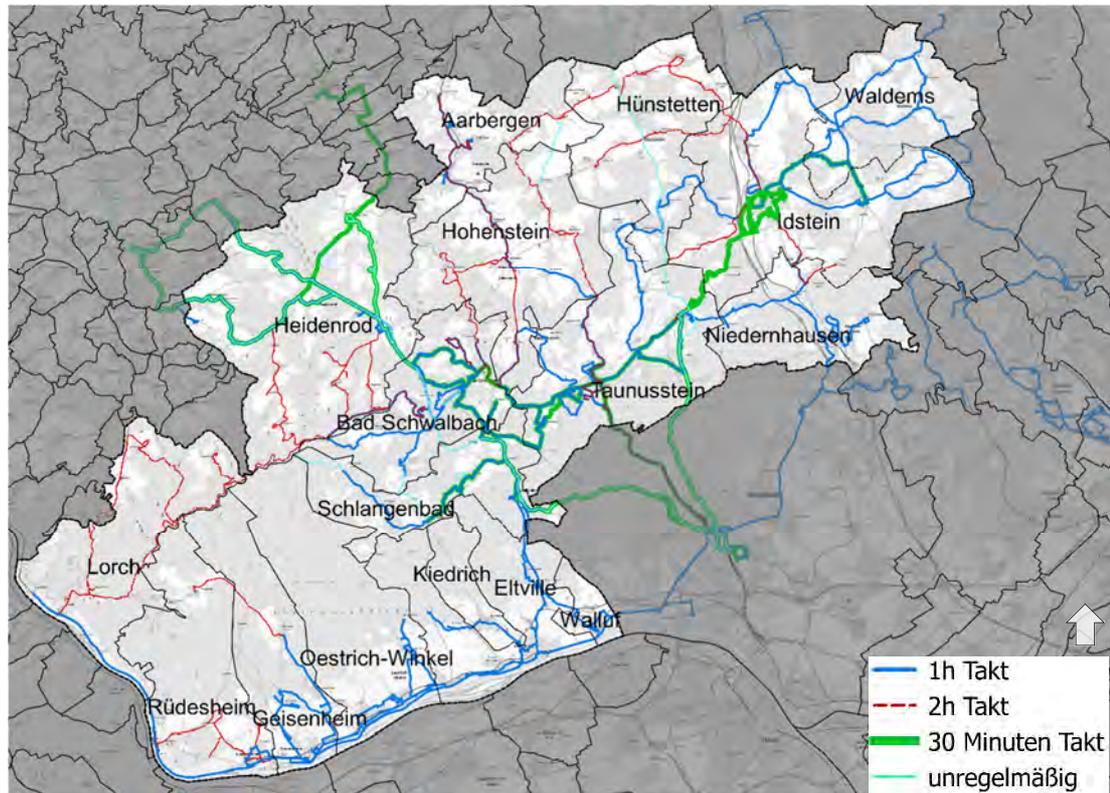
Tabelle 21 Buslinien im 120-Minuten Takt im Rheingau-Taunus-Kreis

Buslinie	Fahrstrecke
81	Rod a. d. Weil à Waldems à Königstein
187	Assmannshausen à Aulhausen à Windeck à Rüdesheim
191	Espenschied / Wollmerschied à Lorch à (Geisenheim)
205	Espenschied à Geroldstein à Nauroth à Kemel/ Bad Schwalbach
207	Bad Schwalbach à Born à Breithardt à Bad Schwalbach
225	Idstein à Wallrabenstein à Strinz-Trinitatis à Daisbach à Hahn (-Wiesbaden)
228	Lenzhahn à Idstein à Ehrenbach à Neuhof
249	Breithardt à Daisbach à Kettenbach à Michelbach

Quelle: [Eigene Darstellung]

Das aktuelle Bus-Liniennetz ist in nachfolgender Abbildung und in Anlage 4.6 dargestellt.

Abbildung 25 Liniennetz im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Wie die Abbildung 25 zeigt, verkehren Buslinien im 30-Minuten Takt zwischen den Mittelzentren Bad Schwalbach (mit Verlängerung nach Nastätten), Taunusstein und Idstein und dem Oberzentrum Wiesbaden. Aufgrund der fehlenden Schienenverbindung im Untertaunus ist der ÖPNV in diesem Bereich stark auf die Landeshauptstadt ausgerichtet und stark frequentiert.

Der nordöstliche Teil des Kreises und der Rheingau wird von Buslinien im 1h Takt flächenhaft erschlossen (als Ergänzung und Zubringer zum SPNV). Auch die Höhengemeinden im Rheingau verfügen über ÖV-Angebote im Stundentakt.

Im 2h-Takt oder mit Rufbusverkehren (On-Demand) werden insbesondere entlang der nordwestlichen Kreisgrenze (Gemeinden Lorch, Heidenrod, Hohenstein, Aarbergen, Hünstetten) Anbindungen geschaffen.

Demnach ist die Netzabdeckung im Rheingau und dem Idsteiner Land in Anbetracht der ergänzenden Schienenanbindung (s. Kapitel 4.3) vorhanden. Die Erreichbarkeit des ländlichen Raums des Untertaunus (Hohenstein, Aarbergen, Hünstetten) hingegen ist mit dem öffentlichen Verkehr auf Basis des aktuellen ÖPNV-Angebotes ausbaufähig.

Schnellbuslinien

Als Ergänzung zum Schienennetz bestehen bereits drei Expressbuslinien. Diese verbinden die Kommunen Limburg, Hünstetten und Taunusstein (Linie X72), Nastätten, Heidenrod und Schlangenbad (Linie X76) sowie Bad Schwalbach und Walluf (Linie X79) mit dem Oberzentrum Wiesbaden. Die bestehenden Linien sind an die Landeshauptstadt ausgerichtet und stellen insbesondere für Berufspendelnde eine attraktive Verbindung dar. Schnellbuslinien zielen aufgrund der Streckenführung und der Zwischenhalte darauf ab, eine vergleichbare Fahrzeit zum Individualverkehr zu bieten (Tabelle 22).

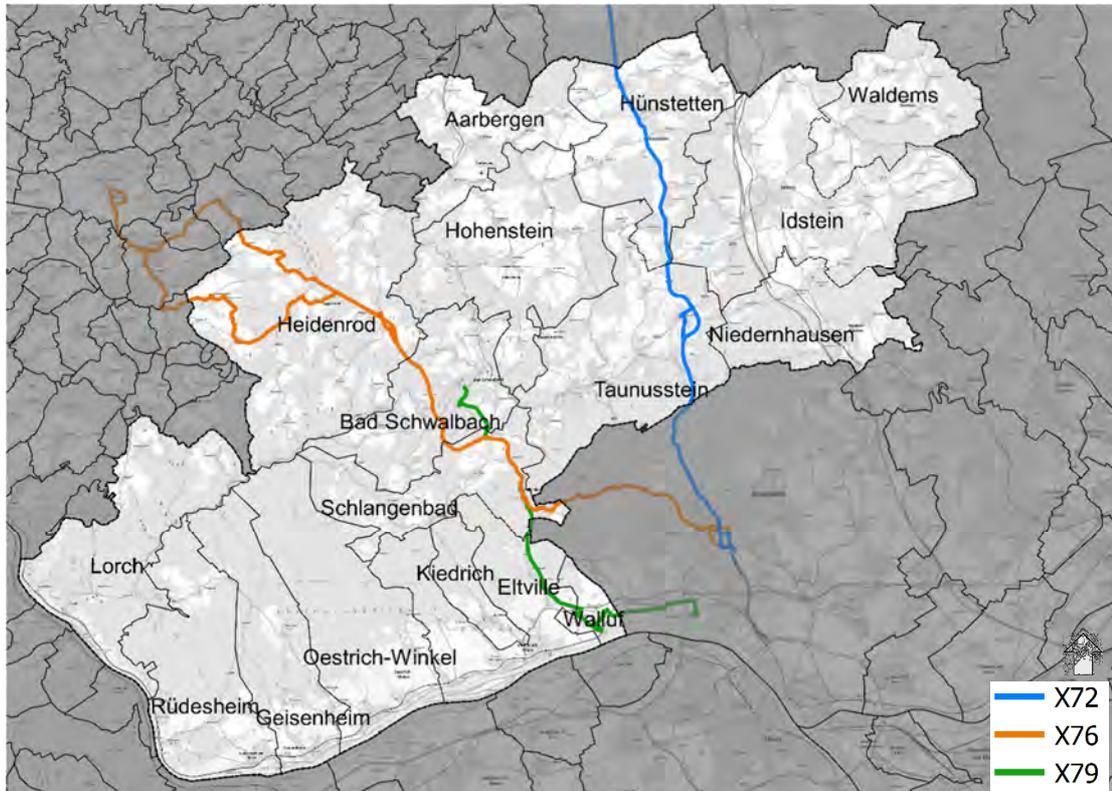
Tabelle 22 Schnellbuslinien im Rheingau-Taunus-Kreis

Buslinie	Fahrtstrecke
X72	Limburg à Kirberg à Wiesbaden
X76	(Miehlen)à Nastätten à Kemel à Wiesbaden
X79	Bad Schwalbach à Walluf à Wiesbaden?

Quelle: RMV – Linienfahrpläne [eigene Darstellung]

Weiterhin fällt auf, dass derzeit keine direkte Querverbindung (Rheingau – Bad Schwalbach – Taunusstein - Idstein) existiert. Somit ist die Kreisstadt Bad Schwalbach weder auf direktem Wege mit dem Rheingau noch mit dem Idsteiner Land verbunden (vgl. Abbildung 26).

Abbildung 26 Linienverläufe der Schnellbuslinien im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Rufbuslinien

Innerhalb des Kreisgebietes verkehren diverse Linien in unregelmäßigen Abständen bzw. als Rufbusverbindungen. Sinn und Zweck der Rufbusverkehre bzw. Anruf-Sammeltaxis ist es, auf nachfrageschwachen Relationen ein ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Die Verbindungen stehen nach telefonischer Voranmeldung allen Nutzergruppen zur Verfügung und ermöglichen in erster Linie eine Erschließung peripher gelegener Orte und Siedlungen. Die Fahrstrecke der Rufbusverbindungen richtet sich nach einem festen Fahrplan und den darin festgelegten Haltestellen.

Derzeit verkehren im Kreisgebiet zwei Linienverbindungen als reine On-Demand-Verkehre (Rufbusverkehr der Linie 241/ 249) im Bereich der Kommunen Taunusstein, Hohenstein, Aarbergen und Hünstetten. In Ergänzung der beiden reinen Rufbuslinien werden auch weitere Linienbusse – insbesondere im nordwestlichen Kreisgebiet - zu verkehrsschwachen Zeiten als Rufbusverbindung angeboten.

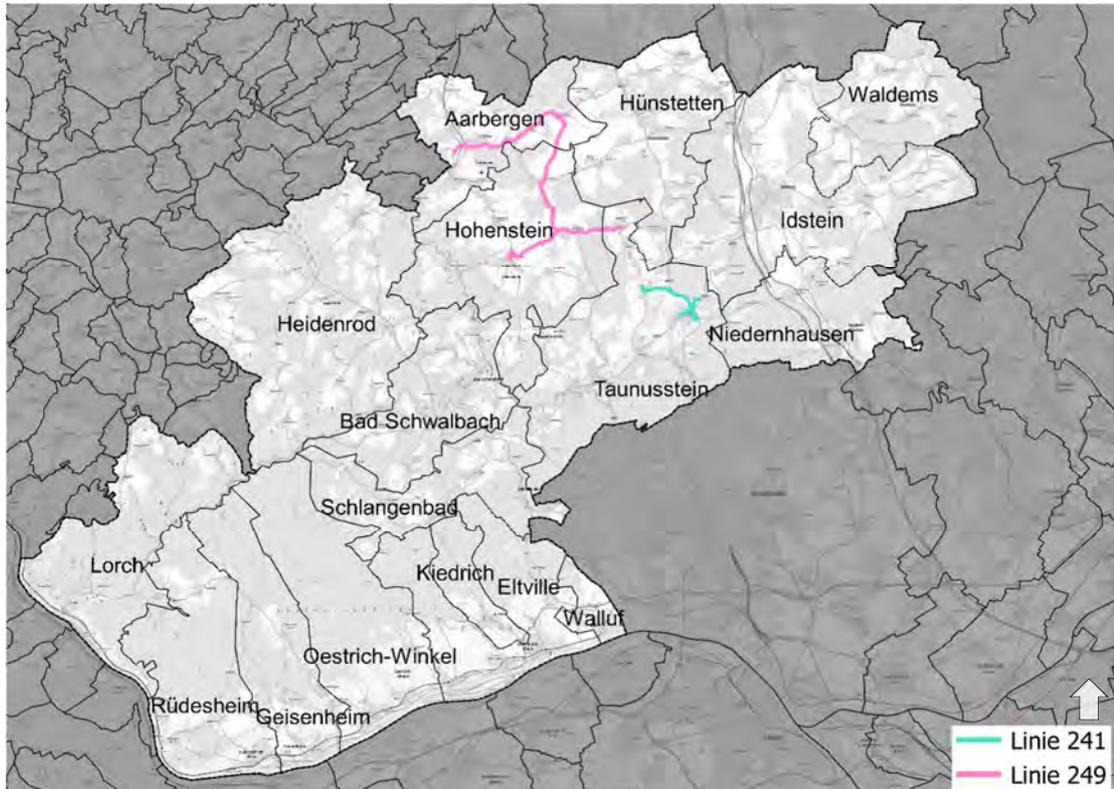
Derzeit gibt es im Rheingau-Taunus-Kreis dabei keine einheitliche Regelung für die Nutzung und Fahrtanmeldung der Rufbusse. Die derzeitigen Voranmeldungen per Telefon unterscheiden sich je nach Angebot wie folgt:

- Voranmeldung der Fahrten bis 22 Uhr am Vortag
- Voranmeldung bis 90 Minuten vor Abfahrt

- Voranmeldung bis 60 Minuten vor Abfahrt

In nachfolgender Abbildung sind die Linienverläufe der reinen Rufbusse (Linie 241 Neuhof Mitte – Gewerbegebiet Im Maisel – Orlener Stock – Orlen und der Linie 249 Breithardt – Daisbach – Kettenbach – Michelbach) dargestellt.

Abbildung 27 Linienverlauf der Rufbusse im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

In Ergänzung zu den reinen Rufbuslinien verkehren auch die regulären Buslinien zu Tagesrandzeiten oder am Wochenende als Rufbusverbindungen. Dazu zählen folgende Linien:

- Linie 187 (Assmannshausen – Rudesheim)
- Linie 191 (Espenschied – Lorch)
- Linie 201 (Algenroth – Hettenhain)
- Linie 205 (Espenschied – Bad Schwalbach)
- Linie 207 (Bad Schwalbach – Breithardt)
- Linie 211 (Niedergladbach – Bad Schwalbach)
- Linie 212 (Bad Schwalbach – Langenseifen -Bad Schwalbach)
- Linie 223 (Idstein – Königstein)

- Linie 225 (Idstein – Taunusstein-Hahn)
- Linie 228 (Lenzhahn – Neuhof)
- Linie 230 (Bad Camberg – Idstein)
- Linie 231 (Idstein – Niederems - Idstein)
- Linie 246 (Hahn – Panrod – Hahn)
- Linie 270 (Idstein – Wiesbaden)

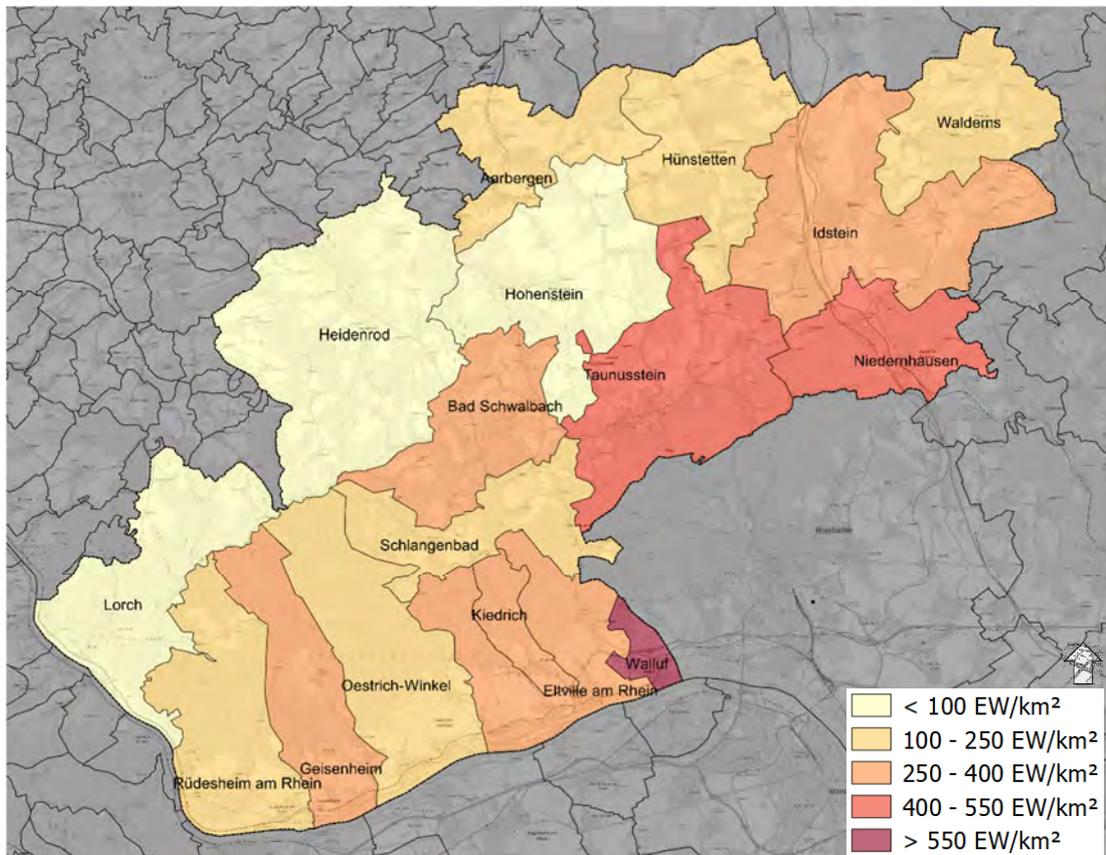
Grundsätzlich ist das On-Demand Verkehrskonzept als positiv zu bewerten, um den ÖPNV in ländlichen Regionen (schwaches Nachfragepotenzial) zu stärken. Dennoch sollte im Kreisgebiet eine einheitliche Regelung für die Voranmeldung getroffen werden und die Möglichkeit der Nutzung einer engeren Taktung zur Verfügung gestellt werden. Somit könnte man auch in verkehrsschwächeren Regionen den ÖPNV flexibler gestalten und potenziellen Nutzern eine Alternative zum eigenen Kfz bieten.

4.4.2 ÖV-Nachfrage

Da Nachfragedaten für den Öffentlichen Verkehr aktuell nicht vorliegen und auch linienbezogene Fahrgastzahlen nicht dargestellt werden können, wurde das Potenzial des Öffentlichen Verkehrs auf Basis der Einwohnerdichten und damit auch der potenziellen Nutzer im Einzugsgebiet qualitativ abgeschätzt. Für die Ersteinschätzung wurde die Fahrgasterhebung des RMV aus dem Jahr 2015 herangezogen. Von einer Weiterverwendung der Daten wurde allerdings aufgrund der lückenhaften (keine flächendeckenden Angaben der Ein-, Aus- und Umsteiger je Haltestelle) und nicht linienscharf vorliegenden Datensätze abgesehen.

Als Indikator für die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wurden die Einwohnerdichten der Gemeinden herangezogen (Einwohner/km², siehe Abb. 28).

Abbildung 28 Einwohnerdichten (EW/km²) im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Diese Auswertung zeigt, dass insbesondere die Bereiche des Rheingaus und des Idsteiner Landes ein erhöhtes Nutzerpotenzial (> 250 Einwohner pro km²) aufweisen. Zu berücksichtigen ist, dass insbesondere die Städte und Gemeinden am Rhein hohe Einwohnerdichten aufweisen, wenn die landwirtschaftlich genutzten Flächen (mit Wald) herausgerechnet werden.

Auffallend ist ebenfalls die hohe Bevölkerungsdichte im Untertaunus (Taunusstein und Bad Schwalbach), welche derzeit über keine Schienenverbindung verfügen. Insbesondere in diesen einwohnerstarken Bereichen dürften die Fahrgastzahlen in den Bussen am höchsten sein, da eine Schienenverbindung nicht existiert.

Die ÖV-Nachfrage aus den eher schwach besiedelten Bereichen mit bis zu 250 Einwohner pro km² (Lorch, Heidenrod, Hohenstein, Aarbergen, Hünstetten und Waldems) dürfte gegenüber allen anderen Kreisteilen am geringsten sein, da typischerweise der private Pkw uneingeschränkt genutzt werden kann und verfügbar ist.

Da konkrete Zahlen zur Nutzung der Busse (linienbezogen, Ein- und Aussteiger) nicht vorliegen und die Nachfrage in den Zügen allein nach Nachfrageklassen

ausgewiesen werden, ist eine genaue Angabe zum Modal-Split im Rheingau-Taunus-Kreis nicht möglich. Es ist aber davon auszugehen, dass aufgrund der hohen Motorisierung und des fehlenden Bahnangebotes im zentralen Kreisgebiet der ÖV-Anteil im Vergleich zu anderen Kreisen im Rhein-Main-Gebiet eher niedrig ist.

4.4.3 Erreichbarkeitsanalysen

Reisezeitverhältnisse MIV/ÖV

Die Verbindungsqualität des ÖPNV innerhalb des Kreisgebietes wurde aufbauend auf unterschiedliche Bewertungsgrundlagen analysiert und bewertet. Für die Bewertung der Fahrtzeiten wurden unter anderem die digitale Fahrplanauskünfte des RMV (<https://www.rmv.de/c/de/start/rtv/>) sowie die analogen Fahrplanaushänge des ÖPNV berücksichtigt. Die Fahrtzeiten des MIV wurden auf Basis der durchschnittlichen Fahrtzeit gem. gängiger Routingprogramme (<https://www.google.de/maps>) sowie des im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse verwendeten Verkehrsmodells erfasst und für die Bewertung herangezogen.

Zur Beurteilung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV wird das Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV herangezogen; dies sollte den Wert von 1,5 nicht übersteigen. Auf Basis von Erfahrungswerten und weiteren Forschungsinformationen¹ wird das Reisezeitverhältnis bis zu einem Wert von 1,5 von den ÖPNV-Nutzern als günstig wahrgenommen. Alle darüberhinausgehenden Verhältnisse werden maximal als zufriedenstellend und als optimierungsbedürftig erachtet. Untersucht wurde die Verbindungsqualität zwischen den ansässigen Kommunen des Rheingau-Taunus-Kreises zur Kreisstadt bzw. zum nächstgelegenen Mittelzentrum in einem zweistufigen Verfahren:

Im ersten Schritt wurde die ÖV-Verbindung zwischen allen Kommunen zur Kreisstadt Bad Schwalbach anhand der folgenden Qualitätskriterien analysiert:

- Taktung > 60 Min.
- Umstieg > 2
- Bedienungszeit < 14 h
- Fahrtzeiten > 60 Min.

Wird eine der hier aufgeführten Bewertungsgrundlagen nicht eingehalten, so ist davon auszugehen, dass eine Verbindung als nicht attraktiv angesehen wird und die

¹ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/292363/>

Verbindung künftig durch geeignete Maßnahmen und Ergänzungen im ÖV-Angebot optimiert werden sollte.

In nachfolgender Tabelle sind die Verbindungsqualitäten aus den jeweiligen Kommunen des RTK zur Kreisstadt aufgeführt.

Tabelle 23 Verbindungsqualitäten nach Bad Schwalbach

Gemeinde	Startpunkt	Zielpunkt	Fahrzeit - Zeitspanne [Min.]		MIV-Fahrzeit [Min.]	Verhältnis MIV/ ÖV
Aarbergen	Kettenbach	Bad Schwalbach	36	69	22	1,6
Eltville	Eltville	Bad Schwalbach	36	76	20	1,8
Geisenheim	Geisenheim	Bad Schwalbach	59	89	32	1,8
Heidenrod	Laufenselden	Bad Schwalbach	19	33	14	1,4
Hohenstein	Breithardt	Bad Schwalbach	24	81	10	2,4
Hünstetten	Wallbach	Bad Schwalbach	55	123	33	1,7
Idstein	Idstein	Bad Schwalbach	45	81	31	1,5
Kiedrich	Kiedrich	Bad Schwalbach	50	106	21	2,4
Lorch	Lorch	Bad Schwalbach	74	111	47	1,6
Niedernhausen	Niedernhausen	Bad Schwalbach	67	92	30	2,2
Oestrich-Winkel	Oestrich-Winkel	Bad Schwalbach	55	85	37	1,5
Rüdesheim	Rüdesheim	Bad Schwalbach	63	93	36	1,8
Taunusstein	Hahn	Bad Schwalbach	20	40	11	1,8
Waldems	Esch	Bad Schwalbach	78	116	32	2,4
Walluf	Niederwalluf	Bad Schwalbach	69	95	31	2,2
Schlangenbad	Bärstadt	Bad Schwalbach	22	33	11	2,0

Quelle: [Eigene Darstellung]

Farblich hervorgehoben sind die folgenden Bewertungskriterien:

Minimale Fahrzeit

- bis 45 Min.
- bis 60 Min.
- > 60 Min.

Verhältnis ÖV/ MIV-Fahrzeit

- bis 1
- 1 – 1,5
- > 1,5

Es ist deutlich erkennbar, dass das Verhältnis der MIV-Fahrzeit zur Fahrzeit mit dem Öffentlichen Verkehr auf allen Verbindungen im kritischen Bereich >1, teilweise sogar im Bereich >2, liegt. Demnach ist die Fahrzeit mit dem ÖV auf vielen Relationen länger, vereinzelt auch doppelt so lang, wie die Fahrzeit mit dem MIV. Allein aus Heidenrod, Idstein und Oestrich-Winkel liegen die Bus-Fahrzeiten beim Faktor bis 1,5 gegenüber dem Pkw. Die Analyse zeigt, dass das ÖPNV-System in Bezug auf die Kreisstadt wenig attraktiv ist.

In einem zweiten Schritt wurden die Verbindungen zwischen den zugehörigen Kommunen zum nächstgelegenen Mittelzentrum untersucht. Die künftige Vorgabe gem. des Kreistagsbeschlusses (Verbindung aus allen Kommunen zum nächstgelegenen Mittelzentrum innerhalb von 60 Minuten) dient bei der Betrachtung ebenfalls als Zielvorgabe. Nachfolgende Tabelle zeigt die dafür getroffenen Festlegungen/ Zuordnungen der Gemeinden zu den jeweiligen Mittelzentren:

Tabelle 24 Gemeindezuordnung zu den Mittelzentren

Mittelzentrum	Gemeinde oder Stadt im Einzugsbereich
Bad Schwalbach	Aarbergen, Heidenrod, Hohenstein, Schlangenbad, Taunusstein
Eltville am Rhein	Geisenheim, Walluf, Oestrich-Winkel, Schlangenbad
Geisenheim	Eltville, Lorch, Oestrich-Winkel, Rüdesheim
Idstein	Aarbergen, Hohenstein, Hünstetten, Niedernhausen, Taunusstein, Waldems
Rüdesheim am Rhein	Geisenheim, Lorch, Oestrich-Winkel
Taunusstein	Aarbergen, Bad Schwalbach, Heidenrod, Hohenstein, Hünstetten, Schlangenbad

Quelle: [Eigene Darstellung]

Der nachfolgenden Tabelle 25 ist zu entnehmen, dass die Fahrtzeit des ÖV zwischen den einzelnen Gemeindezentren und den nächstgelegenen Mittelzentren hauptsächlich weniger als 45 Minuten beträgt. Dennoch ist erkennbar, dass die Verbindungsqualität des ÖPNV-Systems unter Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen MIV/ÖV-Fahrtzeit größtenteils über dem Wert der 1,5-fachen Fahrtzeit liegt. Lediglich die Städte und Gemeinden im Rheingau, die über einen Anschluss ans Schienennetz verfügen, sind untereinander mit dem Öffentlichen Verkehr schneller zu erreichen als mit dem MIV.

Bei der Ermittlung der einzelnen ÖV-Reisezeiten wurde die Wegezeit für die Erreichbarkeit der Haltestellen nicht berücksichtigt.

Tabelle 25 Verbindungsqualität im ÖPNV (Gemeindezentrum – Mittelzentrum)

Mittelzentrum (Zielhaltestelle)	Kommune	Einstiegshaltestelle	Fahrzeit - Zeitspanne [Min]		MIV- Fahrzeit	Verhältnis MIV/ ÖV
			min	max		
Bad Schwalbach	-	Haltestelle			Min.	-
Kurhaus	Schlangenbad	Bärstadt - Grundschule	22 ●	33	11	2,0 ●
Kurhaus	Heidenrod	Laufenselden - Raiffeisenstraße	19 ●	33	14	1,4 ●
Kurhaus	Hohenstein	Breithardt - Gemeindezentrum	24 ●	81	10	2,4 ●
Kurhaus	Aarbergen	Kettenbach - Bahnhof	36 ●	69	23	1,6 ●
Kurhaus	Taunusstein	Hahn - Busbahnhof	20 ●	40	11	1,8 ●
Eltville	-	Haltestelle	min	max	Min.	-
Bahnhof	Geisenheim	Bahnhof	13 ●	13	16	0,8 ●
Bahnhof	Oestrich-Winkel	Bahnhof	9 ●	9	11	0,8 ●
Bahnhof	Niederwalluf	Bahnhof	3 ●	3	4	0,8 ●
Bahnhof	Schlangenbad	Bärstadt - Grundschule	36 ●	41	17	2,1 ●
Geisenheim	-	Haltestelle	min	max	Min.	-
Bahnhof	Lorch	Bahnhof	15 ●	15	19	0,8 ●
Bahnhof	Rüdesheim	Bahnhof	4 ●	4	7	0,6 ●
Bahnhof	Oestrich-Winkel	Bahnhof	3 ●	3	10	0,3 ●
Bahnhof	Eltville	Bahnhof	12 ●	12	16	0,8 ●
Idstein	-	Haltestelle	min	max	Min.	-
Bahnhof	Taunusstein	Hahn - Busbahnhof	21 ●	42	19	1,1 ●
Bahnhof	Hünstetten	Wallbach - Im Lagersboden	17 ●	68	12	1,4 ●
Bahnhof	Aarbergen	Kettenbach - Bahnhof	55 ●	89	26	2,1 ●
Bahnhof	Hohenstein	Breithardt - Gemeindezentrum	57 ●	130	20	2,9 ●
Bahnhof	Niedernhausen	Bahnhof	6 ●	6	10	0,6 ●
Bahnhof	Waldems	Esch - Schwalbacher Straße	12 ●	27	6	2,0 ●
Rüdesheim	-	Haltestelle	min	max	Min.	-
Bahnhof	Lorch	Bahnhof	9 ●	9	12	0,8 ●
Bahnhof	Geisenheim	Bahnhof	3 ●	3	6	0,5 ●
Bahnhof	Oestrich-Winkel	Bahnhof	7 ●	7	10	0,7 ●
Taunusstein	-	Haltestelle	min	max	Min.	-
Hahn - Busbahnhof	Schlangenbad	Bärstadt - Grundschule	42 ●	98	25	1,7 ●
Hahn - Busbahnhof	Bad Schwalbach	Kurhaus	23 ●	51	11	2,1 ●
Hahn - Busbahnhof	Heidenrod	Laufenselden - Raiffeisenstraße	56 ●	99	23	2,4 ●
Hahn - Busbahnhof	Hohenstein	Breithardt - Gemeindezentrum	21 ●	77	16	1,3 ●
Hahn - Busbahnhof	Aarbergen	Kettenbach - Bahnhof	38 ●	40	26	1,5 ●
Hahn - Busbahnhof	Hünstetten	Wallbach - Im Lagersboden	55 ●	123	33	1,7 ●

Quelle: [Eigene Darstellung]



Erschließungsqualität

Neben den Fahrzeiten der einzelnen Buslinien wurden in der Untersuchung die Bedienzeiten der einzelnen Haltestellen an Wochentagen und Samstagen analysiert und bewertet. Auf Grundlage der aktuellen Linienfahrpläne und Haltestellenaushänge des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wurden neben der frühestmöglichen Abfahrtszeit auch die spätmöglichste Ankunftszeit je Haltestelle aufgenommen. Auf Basis der Betrachtung können Aussagen zur Verbindungsqualität der einzelnen Kommunen getroffen werden.

Generell ist festzuhalten, dass die Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis an Wochentagen grundlegend als ausreichend einzustufen ist. Lediglich an vereinzelt Haltestellen liegt die früheste Abfahrtszeit nach 06:00 Uhr

Auffällig betroffen ist davon der westliche Teil Taunussteins (Bleidenstadt). Hier liegt die Abfahrtszeit oftmals zwischen 06:00 – 08:00 Uhr (Linie 242). Ebenfalls ist der

nördliche Teil von Oestrich-Winkel erst ab 08:00 Uhr durch den ÖPNV (Linie 181) erschlossen. Späteste Ankunftszeiten liegen oftmals nach 22 Uhr. Auffällig ist dabei das Stadtgebiet Idsteins, da die Ankunftszeiten dort vermehrt zwischen 20:00 und 22:00 Uhr liegen. Zudem sind einzelne Haltestellen in Taunusstein, Bad Schwalbach und Oestrich-Winkel nach 18:00/ 19:00 Uhr nicht mehr mit dem ÖPNV erreichbar.

Die Bedienzeiten der ÖPNV-Haltestellen im Kreisgebiet sind zudem als Übersicht in der Anlage 4.7 detailliert dargestellt.

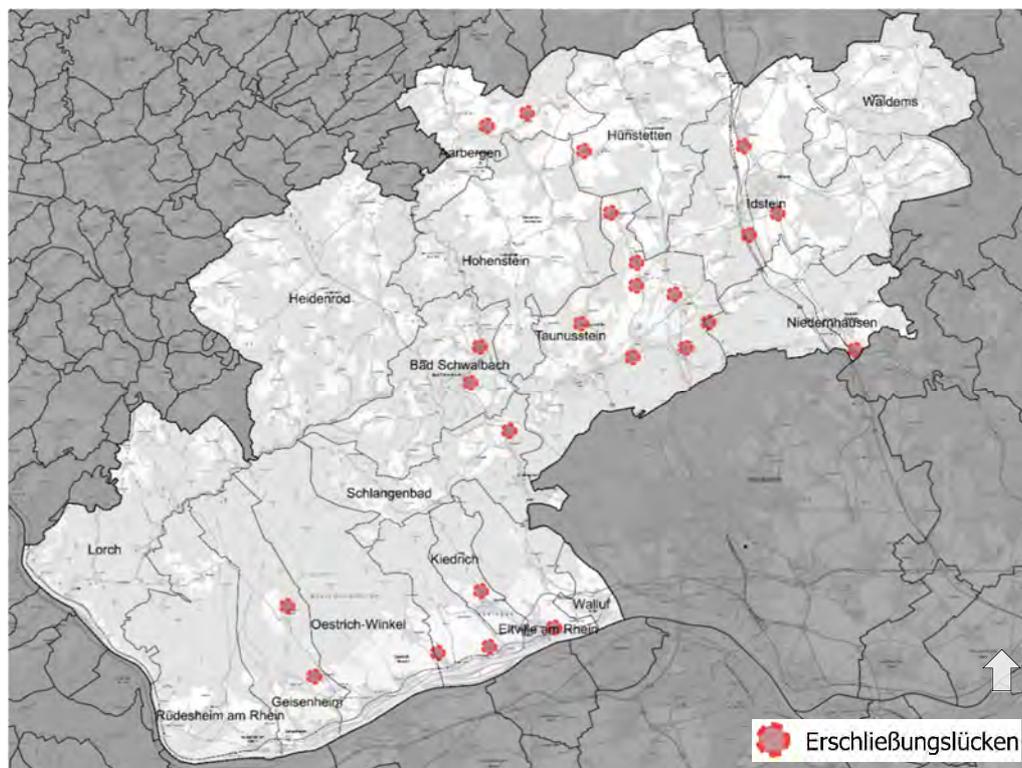
Tabelle 26 Einzugsbereiche der Haltestellen

	Einzugsbereich [m]
Mittelzentrum	400 m
Grundzentrum	600 m

Quelle: Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden/ RTV, gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreis, Wiesbaden, 2015 [Eigene Darstellung]

Werden die geltenden Einzugsbereiche für Haltestellen zugrunde gelegt (Tabelle 26, Anlage 4.8), so zeigt sich, dass der gesamte Kreis grundsätzlich gut durch den ÖPNV erschlossen ist. Erschließungslücken bestehen für einzelne Ortsteile (Abbildung 29/ Anlage 4.9/ Tabelle 27)

Abbildung 29 Erschließungslücken im ÖPNV-Netz



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Tabelle 27 Erschließungslücke im ÖPNV

Gemeinde	Erschließungslücke
Geisenheim	Johannisberg Schloßheide, Stephanshausen Fichtenweg
Eltville am Rhein	Sonnenbergstraße, Hattenheim Lehnstraße, Erbach Hallgartenstraße
Kiedrich	Talstraße
Schlangenbad	Wambach Über den Auen
Bad Schwalbach	Am Bräunchesberg, Pestalozzistraße
Taunusstein	Wingsbach Vor dem Kirchforst, Wehen Königsberger Straße, Neuhoof Sauerbachstraße, Platte Fürstenrod, Orlen Wingsbacher Weg, Hambach Chattenpfad, Niederlibbach Nibelungenstraße
Idstein	Idstein Kronberger Straße, Gewerbegebiet Süd, Wörsdorf Itzbachweg
Aarbergen	Kettenbach Daisbacher Weg, Daisbach Am Volbertsberg
Hünstetten	Strinz-Trinitatis Tulpenweg
Niedernhausen	Wildpark Birkenweg, Gewerbegebiet Süd-Ost

Quelle: Eigene Darstellung

4.4.4 Barrierefreiheit

Im Kreisgebiet des Rheingau-Taunus-Kreises befinden sich insgesamt 844 Bushaltestellen. Lediglich 149 dieser Haltestellen (18 % aller Haltestellen im Kreis) erfüllen die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung für sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Personen. Die restlichen 695 Haltestellen sind bis dato noch nicht barrierefrei ausgebaut und verfügen weder über eine taktile Blindenleiteinrichtung, noch ermöglichen die bestehenden Haltestellenausprägungen (Bord) einen barrierefreien Zustieg zu den Bussen (Tabelle 28).

Unter anderem zählen folgende Indikatoren zu den maßgeblichen Anforderungen an eine barrierefreie Haltestellenausstattung:

- Einfache Anfahrbarkeit (Hochbord mit Spurführung)
- Taktiles Leitsystem nach DIN 32984
- Kontrastreiche visuelle Gestaltung entsprechend der DIN 32975
- Größtmögliche Aufstellfläche mit maximaler Längsneigung von 6 % und Querneigung von 2 %.
- Sicherheitsaspekt (ausreichende Beleuchtung der Haltestellen)

Tabelle 28 Barrierefreiheit im Rheingau-Taunus-Kreis

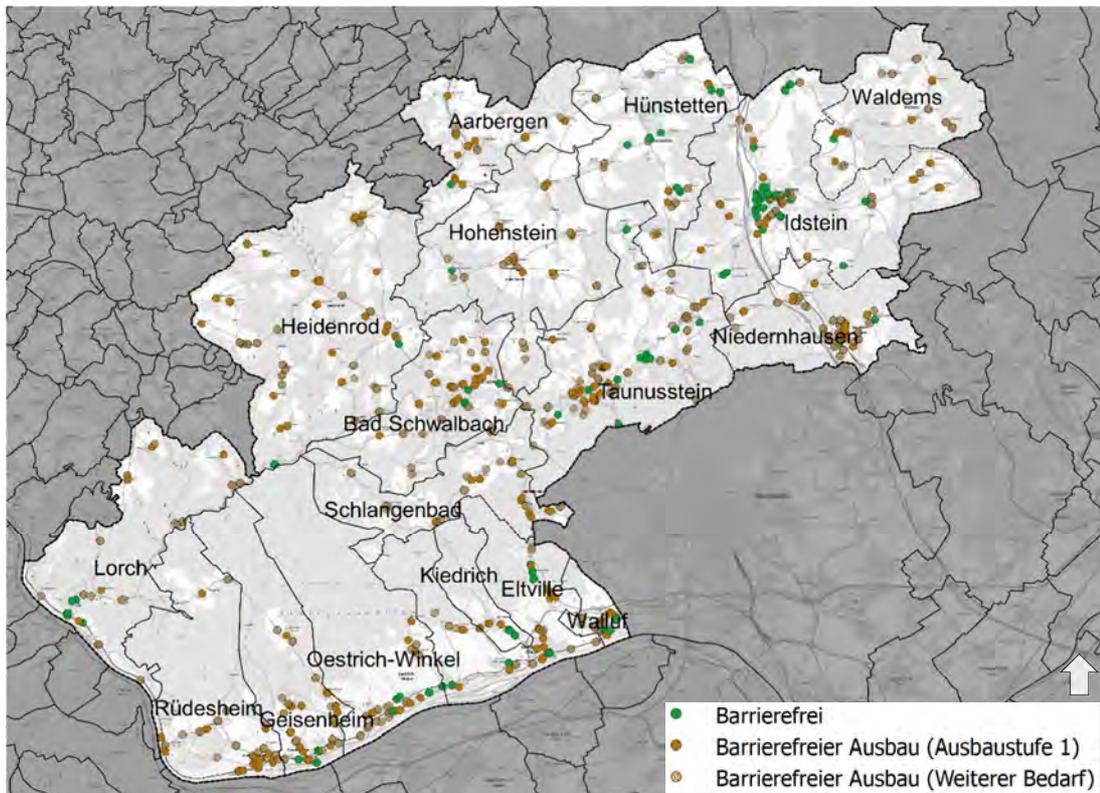
Kommune	Anzahl Haltestelle	davon barrierefrei	in Prozent
Aarbergen	21	1	5 %
Bad Schwalbach	57	7	12 %
Eltville	51	10	20 %
Geisenheim	77	8	10 %
Heidenrod	76	4	5 %
Hünstetten	41	14	34 %
Kiedrich	10	5	50 %
Niedernhausen	61	1	2 %
Oestrich-Winkel	45	10	22 %
Waldems	26	2	8 %
Rüdesheim	45	0	0 %
Lorch	39	5	13 %
Idstein	110	58	53 %
Schlangenbad	36	0	0 %
Hohenstein	36	1	3 %
Taunusstein	113	23	20 %
Gesamt	844	149	18 %

Quelle: RMV – Haltestellenkataster, Stand 2019 [Eigene Darstellung]

Nachfolgende Abbildung 30 zeigt, welche Haltestellen künftig barrierefrei auszubauen sind. Es wird unterschieden zwischen bestehenden barrierefreien Haltestellen, Haltestellen mit höchster Priorität (Ausbaustufe 1), und Haltestellen, die im weiteren Bedarf auszubauen sind.

Für eine detaillierte Darstellung siehe Anlage 4.10.

Abbildung 30 Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), RMV – Haltestellenkataster, Stand 2019 [Eigene Darstellung]

Bei Betrachtung der Barrierefreiheit in den verschiedenen Kommunen fällt auf, dass es sowohl in Rüdesheim (Mittelzentrum) als auch in Schlangenbad keine barrierefreien Haltestellen gibt. Auch die Gemeinden Aarbergen, Niedernhausen und Hohenstein verfügen jeweils nur über eine einzelne barrierefrei ausgebaute Haltestelle. Alle anderen Kommunen verfügen vereinzelt über barrierefreie Haltestellen. In Idstein und Kiedrich sind zwar über 50 % der dort vorhandenen Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Die Anzahl der ÖPNV-Haltestellen und deren prozentuale Gegenüberstellung sind der Tabelle auf der vorhergehenden Seite zu entnehmen.

4.4.5 Tarifstruktur

Das gesamte Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises unterliegt dem RMV-Verbundsystem. Das Tarifgebiet des RMV ist in insgesamt 60 Haupttarifgebiete und einer weiteren Unterteilung in kleinere Tarifgebiete (Waben) aufgeteilt. Diese sogenannten A0-Tarifgebiete definieren die Preisbildung im Nahbereich in Abhängigkeit der befahrenen Einzelwaben. Die Waben entsprechen jeweils einer Preisstufe; der Fahrpreis ergibt sich aus der Anzahl der durchfahrenen Waben. Im Kreisgebiet des Rheingau-Taunus-Kreises liegen die A0-Tarifgebiete 6200, 6300 und 6400 (vgl. Abbildung 31).

Tarifgebiet fahren, um dort nach Rüdesheim, Wiesbaden oder Frankfurt per Bahn weiterzureisen.

Um die Nachfrage im ÖPNV zu erhöhen, sind zielgruppenspezifische Angebote zu erstellen und die Höhe der Fahrpreise zu überprüfen. Zur Kreisstadt Bad Schwalbach liegen die Fahrpreise von den jeweiligen Kommunen zwischen 2,10 € (Preisstufe 1) und 5,00 € (Preisstufe 4). In nachfolgender Tabelle sind die Fahrpreise von den Mittelzentren zur Landeshauptstadt Wiesbaden dargestellt.

Tabelle 29 Preisstufen ausgewählte Fahrtrelationen

Von	Nach	Kosten (Preisstufe)
Taunusstein	Wiesbaden	4,15 € (30)
Eltville	Wiesbaden	4,15 € (30)
Bad Schwalbach	Wiesbaden	5,00 € (4)
Idstein	Wiesbaden	5,00 € (4)
Geisenheim	Wiesbaden	5,00 € (4)
Rüdesheim	Wiesbaden	5,00 € (4)
Rüdesheim	Idstein	8,70 € (5)

Quelle: RMV Tarifauskunft [Eigene Darstellung]

Ergebnis der Analyse der Tarifstruktur ist, dass sie in Verbindung mit der Randlage des Rheingau-Taunus-Kreises im RMV-Tarifgebiet und mit der im Vergleich zum Pkw längeren Fahrtzeiten im ÖV einige Schwächen hat, die nachfragehemmend wirken.

4.4.6 Bürgerbusse

Bürgerbusse stellen eine Ergänzung zum regulären Nahverkehrsangebot dar. In der Regel sind diese von Gemeinden initiiert, um Lücken oder Barrieren zum ÖPNV zu schließen. Die eingesetzten Bürgerbusse werden zu festen Fahrtzeiten (festgelegte Wochentage) in Ergänzung der regulären ÖPNV-Betriebszeiten eingesetzt. Mit Hilfe einer Voranmeldung der gewünschten Fahrt (Bsp.: Anmeldungen der Fahrt mind. eine Stunde vor Fahrtantritt) können Nutzer das vollständige Angebot in Anspruch nehmen.

Dieses Angebot richtet sich nach den individuellen Ansprüchen der jeweiligen Kommune. Das Angebot reicht von individuellen Fahrtwünschen (Haustür zu Haustür; Arztbesuche, etc.) in einem festgelegten Korridor bis zur Anfahrt von regulären Haltestellen des Nahverkehrsverbundes zu festgelegten Zeitpunkten im Rahmen eines Linienfahrplans. Im Rheingau-Taunus-Kreis werden verschiedene Bürgerbusse in den folgenden Kommunen/ Städten angeboten und betrieben:

- Eltville am Rein
- Heidenrod
- Hohenstein
- Hünstetten
- Niedernhausen
- Waldems

Mit Hilfe eines festgelegten Linienfahrplanes kann der Bürgerbus zur Planung und Erledigung von Arztbesuchen, Einkäufen oder weiteren Freizeitaktivitäten genutzt werden. Die Fahrer der Bürgerbusse arbeiten in der Regel auf ehrenamtlicher Basis und befördern vorwiegend mobilitätseingeschränkte Personen im ländlichen Raum. Als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot stellen die Bürgerbusse durch ihre Flexibilität eine Sonderform der Mobilität dar. Die Haltestellen des regulären Linienfahrplans stellen die Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten zum Bürgerbus zu festgelegten Zeitpunkten dar.

Abbildung 32 Beispiel Bürgerbus Hünstetten – Linienfahrplan Route 1:

Hinfahrt				Rückfahrt			
Ortsteil	Haltestelle	Ankunft	Abfahrt	Ortsteil	Haltestelle	Ankunft	Abfahrt
Wallbach	Rathaus		14:00	Wallbach	Rathaus		16:30
Wallrabenstein	Kirche	14:08	14:09	Wallrabenstein	Kirche	16:38	16:39
Wallrabenstein	Feldgasse	14:10	14:11	Wallrabenstein	Feldgasse	16:40	16:41
Wallrabenstein	Schule	14:12	14:13	Wallrabenstein	Schule	16:42	16:43
Beuerbach	Brunnen	14:17	14:18	Beuerbach	Brunnen	16:47	16:48
Beuerbach	Am Kreuzborn	14:20	14:21	Beuerbach	Am Kreuzborn	16:50	16:51
Bechtheim	Feuerwehr	14:24	14:25	Bechtheim	Feuerwehr	16:54	16:55
Ketterschwallbach	Kirche	14:32	14:33	Ketterschwallbach	Kirche	17:02	17:03
Wallbach	Rathaus	14:41	14:42	Wallbach	Rathaus	17:11	17:12
Görsroth	Am dem Haarbau (Ärztehaus)	14:48	14:49	Görsroth	Am dem Haarbau (Ärztehaus)	17:18	17:19
Kesselbach	Neukirchner Straße	14:51	14:52	Kesselbach	Neukirchner Straße	17:21	17:22
Oberlibbach	Römerstraße	14:57	14:58	Oberlibbach	Römerstraße	17:27	17:28
Oberlibbach	Untergasse	14:59	15:00	Oberlibbach	Untergasse	17:29	17:30
Görsroth	Auf dem Haarbau (Ärztehaus)	15:05	15:06	Görsroth	Auf dem Haarbau (Ärztehaus)	17:35	17:36
Kesselbach	Neukirchner Straße	15:08	15:09	Kesselbach	Neukirchner Straße	17:38	17:39
Wallbach	Rathaus	15:14		Wallbach	Rathaus	17:44	

Quelle: Gemeinde Hünstetten, Fahrplan Bürgerbus [Eigene Darstellung]

Die Finanzierung der Bürgerbusse kann über freiwillige Fahrgeldeinnahmen/ Mitgliedsbeiträge, Spenden oder kommunalen Zuschüsse erfolgen. Auch können die Fahrzeuge außerhalb der Betriebszeiten an Privatpersonen oder Vereine zur zeitweisen Nutzung bereitgestellt werden. Die Unterhaltungskosten für die Fahrzeuge trägt ausschließlich die Gemeinde.

Mit Hilfe des Förderprogramms der Landesstiftung *Miteinander in Hessen* [29] im Jahr 2018 konnten in ländlichen Räumen insgesamt 20 neue Bürgerbusfahrzeuge angeschafft werden. Durch die Abgabe einer Interessensbekundung und eines Betriebskonzeptes konnten sich beliebige Kommunen, Vereine oder Initiativen für die Anschaffung eines Kleinfahrzeuges bewerben. Für die Aufnahme in das Förderprogramm des Landes stellen die Gegebenheiten und die mögliche Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum eine entscheidende Rolle dar.

On-Demand Mobilität in Taunusstein

Um das bestehende ÖPNV-Angebot (Linienbusse/ Rufbusse/ Bürgerbusse) im Kreisgebiet nachhaltig zu stärken und flexibler gestalten zu können, ist es erforderlich, neue Wege zu gehen und innovative Ansätze zu testen. Aus diesem Grund nimmt die Kommune Taunusstein in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern RMV/RTV aktuell am Bundespilotprojekt <Mobility On-Demand> des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur teil.

Im Rahmen dieses Pilotprojektes soll die Weiterentwicklung der Bürgerbussysteme erfolgen, welche eine Hybridfunktion zwischen dem klassischen Bus- und Taxibetrieb einnehmen. Vorteil des On-Demand Verkehrs ist insbesondere die Flexibilität, da keine festen Linienfahrpläne vorgesehen sind und die vorgegebenen Haltepunkte nach Bedarf gewählt werden können. Durch innovative Algorithmen werden die verschiedenen Anfragen und Routenführungen potenzieller Fahrgäste (max. sechs Fahrgäste pro Route) ohne nennenswerte Zeitverluste gebündelt und optimal aufeinander abgestimmt.

Die geplanten Bedienzeiten des On-Demand-Angebotes an Wochentagen (05:30 – 22:30 Uhr) und Wochenenden (07:30 – 00:30 Uhr) sind so gewählt, dass Angebotslücken des regulären ÖPNV-Linienverkehrs in den Randzeiten sowie auf nachfrageschwachen Relationen geschlossen werden. Für Berufspendler handelt es sich um eine Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot; außerdem richtet es sich an Personen, die private Erledigungen wie z. B. Arztbesuche oder Einkäufe nicht mit dem eigenen Pkw durchführen können und für die das bestehende Bus-Angebot keine Alternative ist.

Durch den Einsatz von bis zu sechs Elektro-Fahrzeugen soll des Angebotes allen Einwohnern Taunussteins in allen 10 Stadtteilen zur Verfügung stehen. An virtuellen Haltepunkten (voraussichtlich 615 Haltestellen im Stadtgebiet Taunusstein) können die Fahrzeuge unter vorheriger Bestellung (per App oder telefonisch buchbar) reserviert werden. Zusätzlich zu den Haltestellen im Bereich der Kommunen werden weitere (Sonder-)Ziele (u. a. Eiserne Hand, Platte, Unternehmen Waffel Löser, Brita, Fresenius) anfahrbar sein. Außerdem werden einzelne Fahrzeuge barrierefrei umgebaut, um auch mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zu ermöglichen.

Das Tarifsystems des On-Demand-Konzepts und dessen Nutzung pro Einzelfahrt setzt sich voraussichtlich neben einer Grundbereitstellungspauschale (ca. 2 €/ Fahrt + 1,50€ Komfortzuschlag) aus dem kilometerabhängigen Arbeitspreis (0,50 €/ km) zusammen. Der kilometerabhängige Arbeitspreis wird dabei lediglich für Fahrten von mehr als fünf Kilometern hinzugerechnet. ÖPNV-Zeitkarteninhaber bekommen weiterhin Vergünstigungen im Grundpreis.

Die Testphase und der Betrieb des On-Demand-Verkehrs ist aktuell für den Sommer 2021 vorgesehen. Ziel des Pilotprojektes ist die Stärkung des Umweltverbundes (Nahmobilität, ÖPNV) und damit die Verbesserung der Erreichbarkeit für Menschen, die einen eigenen Pkw nicht nutzen können oder wollen. Weitere Ziele sind die Reduzierung des MIV-Anteils im Stadtgebiet und damit verbunden ein Beitrag zur Schadstoffreduktion (Einsatz von Elektrofahrzeugen).

Erfüllt das Pilotprojekt die Erwartungen, könnten in einem weiteren Schritt die Möglichkeiten für flächendeckende Umsetzung im Rheingau-Taunus-Kreis geprüft und aufgezeigt werden.

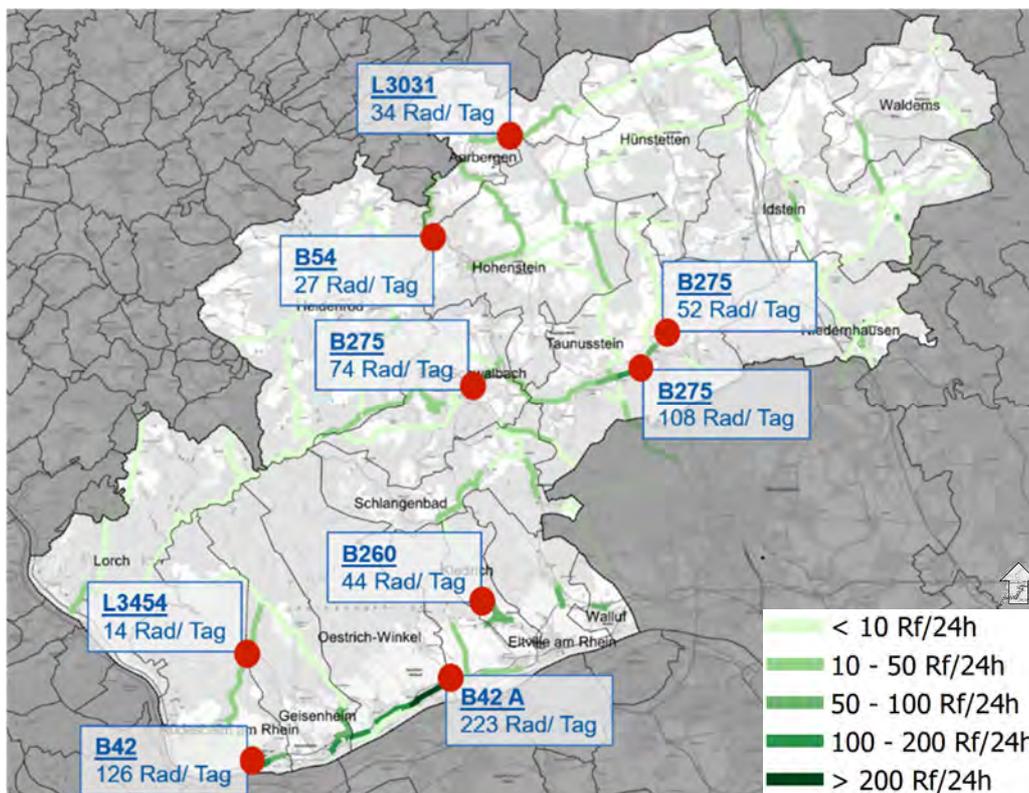
4.5 Radverkehr

4.5.1 Radverkehrsnachfrage

Der Radverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis spielt neben dem Alltagsverkehr in Richtung der Landeshauptstadt Wiesbaden vor allem im touristischen Bereich eine wichtige Rolle. Aufkommensschwerpunkt ist der Rheingau entlang des Rheins (Leinpfad). Die kurzen Distanzen, die Topografie, die Ausflugsziele (wie Rüdesheim am Rhein, Kloster Eberbach), die Mittelzentren Rüdesheim und Geisenheim sowie die Mitnahmeregelungen im SPNV begünstigen die Radnutzung.

In den weiteren Kreisgebieten (Untertaunus/ Idsteiner Land) spielt die Verbindung zur Landeshauptstadt Wiesbaden und den weiteren Mittelzentren eine besondere Rolle. Insbesondere die Verbindungen von Bad Schwalbach, Taunusstein und Idstein/ Niedernhausen nach Wiesbaden stellen potenzielle Hauptverbindungen im Radverkehrsnetz da, auf denen allerdings abschnittsweise eigene und geeignete Radverkehrsanlagen noch fehlen. Im Idsteiner Land ist zudem eine Radnutzung auf der Verbindung in Richtung Bad Camberg erkennbar, dies ist jedoch nicht mit dem Radverkehrsaufkommen im Rheingau vergleichbar. Das Radverkehrsaufkommen im Rheingau-Taunus-Kreis kann nur punktuell über die vorhandenen Zählstellen der Verkehrsmengenkarte 2015 von Hessen Mobil [39] abgerufen werden (Abbildung 33).

Abbildung 33 Radverkehrsmengen im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), Hessen Mobil – Straßenverkehrszählung 2015 Verkehrsmengenkarte 2015 Rheingau-Taunus-Kreis – Stadt Wiesbaden, [Eigene Darstellung]

Aus dem vorhandenen Datengerüst wird erkennbar, dass sich die aufkommensstärksten Abschnitte im Zuge der B42/ B42a, entlang des Rheinradwegs (Leinpfad) befinden. In diesem Bereich sind im Schnitt täglich zwischen 126 und 223 Radfahrende unterwegs. Die Zahl kann insbesondere am Wochenende und bei guter Wetterlage (Sommermonate) durch zahlreiche Tagesausflüge stark variieren. Weitere bedeutende Verbindungen liegen ebenfalls zwischen Bad Schwalbach und Taunusstein (in Richtung Wiesbaden) mit ca. 74 – 108 Radfahrenden pro Tag. In den übrigen Kreisteilen wurden auf einzelnen Abschnitten teilweise weniger als 50 Radfahrende pro Tag gezählt.

4.5.2 Überregionales Radverkehrsnetz

Das bestehende überregionale Radverkehrsnetz im Rheingau-Taunus-Kreis besteht aus zwei unterschiedlichen Netztypen mit einer Gesamtlänge von ca. 190 km:

- **Überörtliche Radfernwege (Freizeitverkehr):** Überregionale Verbindungen und Anbindung der Freizeitziele im Kreisgebiet (ca. 118 km)
- **Rad-Hauptnetz Hessen (Alltagsverkehr, überregionaler Verkehr):** Überörtliche Verbindung der Ober- und Mittelzentren der Region mit entsprechendem Radverkehrspotenzial (unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten, ca. 72 km)

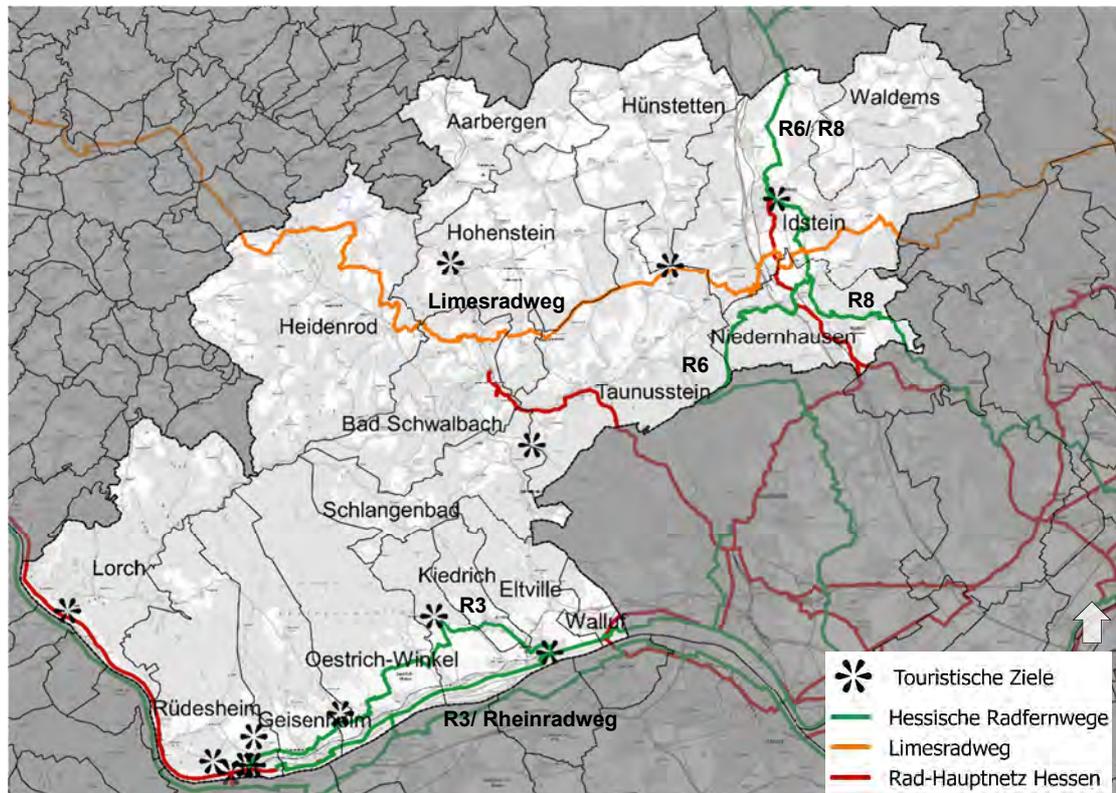
Die überregionalen Verbindungen (Radfernwege) dienen im Wesentlichen dem Freizeitverkehr und bieten zudem Verbindungen über die Kreisgrenze hinaus. Das Hessische Radfernwegenetz im Rheingau-Taunus-Kreis besteht dabei aus dem R3 (Rheinradweg), dem R6/ R8 (Idsteiner Land) sowie dem Limes-Radweg (Querverbindung durch das Kreisgebiet; Idsteiner Land - Untertaunus).

Diese Verbindungen werden durch das erst kürzlich definierte Rad-Hauptnetz Hessen [14], welches ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz der hessischen Ober- und Mittelzentren darstellt, ergänzt. Bei der Trassenfindung des Rad-Hauptnetzes wurden folgende Kriterien für die Streckenführung angelegt:

- Geeignete und umwegarme Streckenführung
- Maßgebliches Nutzerpotenzial zwischen Ober- und Mittelzentren der Region
- Anforderungen an den Ausbaustandard und Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse

Das sich aus beiden Netztypen zusammensetzende Radverkehrsnetz kann der folgenden Abbildung 34 entnommen werden. Dabei ist das überregionale Radverkehrsnetz (Rad-Hauptnetz Hessen inkl. Radfernwege) im Rheingau-Taunus-Kreis abgebildet:

Abbildung 34 Überregionales Radverkehrsnetz



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), Radroutenplaner Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen [Eigene Darstellung]

Aus der Grafik ist die grundlegende Ausrichtung des Radverkehrsnetzes an die Landeshauptstadt Wiesbaden als Oberzentrum der Region erkennbar. Aufgrund des Nutzerpotenzials, der topographischen Verhältnisse im Kreisgebiet und der radverkehrsfreundlichen Entfernung (insbesondere unter Berücksichtigung der Elektromobilität) nehmen folgende Verbindungen in die Landeshauptstadt eine bedeutende Stellung für Pendlerverkehre ein:

1. Bad Schwalbach – Taunusstein – Stadt Wiesbaden
2. Idstein – Niedernhausen – Stadt Wiesbaden
3. Lorch – Rüdesheim – Geisenheim – Oestrich-Winkel – Eltville – Walluf – Stadt Wiesbaden

Zusätzlich wurden im Rahmen der Definition des Rad-Hauptnetzes die abgebildete Streckenführung entsprechend des aktuellen Ausbaustandard näher untersucht. In diesem Rahmen konnten die aktuell vorliegenden Streckenführungen kategorisiert werden und dabei abschnittsweise Netzlücken oder nicht ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen identifiziert werden. Folgende Kategorisierungen konnten für das Rad-Hauptnetz (Gesamtlänge 72 km) identifiziert werden:

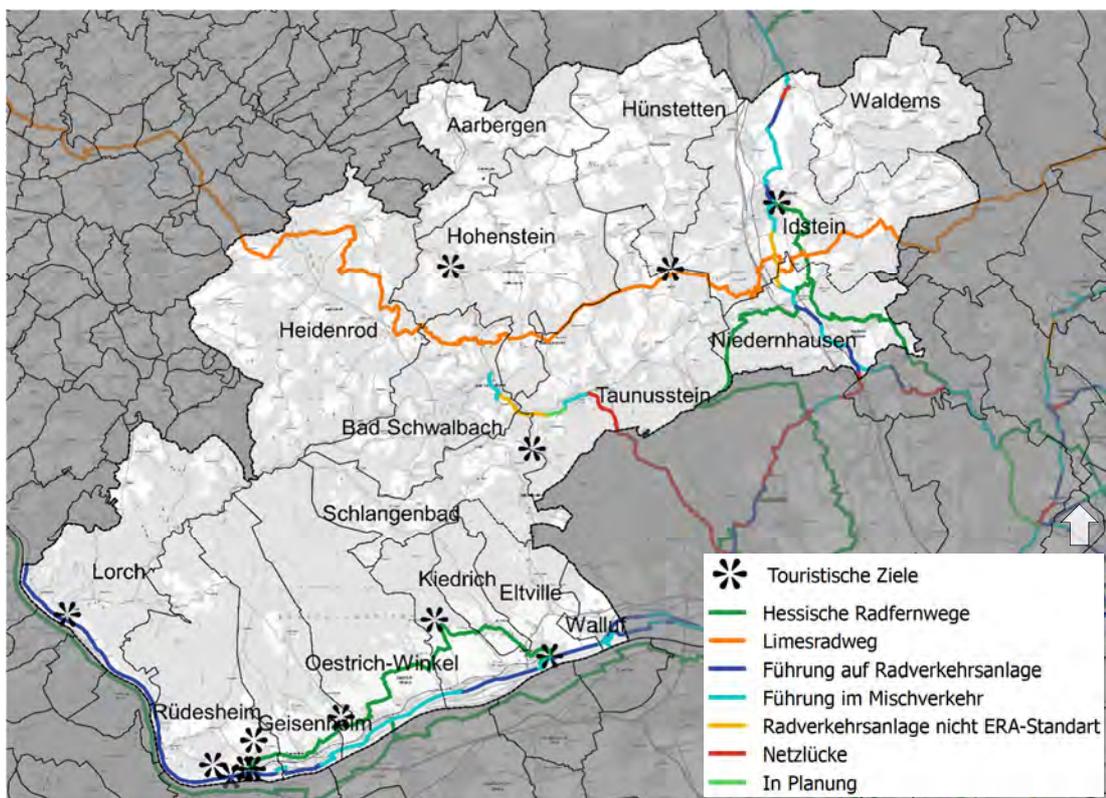
- Netzlücken 3,0 km
- Führung auf eigener Radverkehrsanlage 37,0 km

- Führung im Mischverkehr 25,0 km
- Radverkehrsanlagen ohne ERA-Standard* 6,0 km
- Bereits in Planung 1,0 km

*Empfehlungen für Mindestbreiten etc. von Radverkehrsanlagen gem. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV 2010)

Der aktuelle Ausbaustandard ist in nachfolgender Abbildung sowie in Anlage 4.12 für das Rad-Hauptnetz dargestellt. Der Ausbaustandard für das weiterführende Radfernwegenetz ist in separaten Radverkehrskonzeptionen (kreisweit) zu untersuchen.

Abbildung 35 Überregionales Radhauptnetz inkl. Netzlücken



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), Radroutenplaner Hessen [Eigene Darstellung]

Die daraus resultierenden Netzlücken entlang der Hauptrouten des täglichen Pendlerverkehrs befinden sich in folgenden Abschnitten:

- zwischen Taunusstein und Wiesbaden (entlang der B54)
- in der Ortsdurchfahrt Walsdorf (entlang Idsteiner Straße)
- entlang der Verbindung zwischen Niedernhausen und der Landeshauptstadt Wiesbaden (entlang der B455 und K 647)

Routen entlang des Rad-Hauptnetzes, die nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (keine ausreichende Dimensionierung/ Oberflächenbeschaffenheit) sind zudem:

- Streckenausbau entlang der Verbindung zwischen Taunusstein und Bad Schwalbach (entlang der B54, B275)
- Streckenausbau entlang der Verbindung zwischen Niederseelbach und Idstein (entlang eines Wirtschaftsweges)

Aus der Übersicht des überörtlichen Radverkehrsnetzes (Rad-Hauptnetz inkl. Radfernwege) ist zu erkennen, dass alle Mittelzentren der Region untereinander, sowie die maßgeblichen touristischen Ziele eine Radverkehrsverbindung haben.

Um den Radverkehrsanteil zu erhöhen, müssen in erster Linie sichere und durchgängige Radverbindungen im Kreisgebiet vorhanden sein. Die identifizierten Netzlücken auf dem überregionalen Radverkehrsnetz sind daher zu schließen. Folgende Schwachstellen wurden zusätzlich festgestellt:

- Unzureichende Dimensionierung des Leinpfads (R3)
- Fehlende Querungsmöglichkeit der B260
- Fehlende sichere Querungsmöglichkeit (Unterführung) der A3 in Idstein für den Radverkehr
- Fehlende sichere Radverkehrsführung entlang des Bahnübergangs in Rüdesheim (Übergang Leinpfad/ Radfahrbalkon)
- Lückenschluss der Radverkehrsanbindung zwischen Bad Schwalbach und dem Limesradweg
- Anbindung bzw. Lückenschluss des Limesradweg an das Rad-Hauptnetz in Bad Schwalbach (durchgehende Verbindung entlang der B54)

4.5.3 Regionales Radverkehrsnetz

In Ergänzung zur Analyse und Definition eines überregionalen Radverkehrsnetzes (Verbindungen der Mittelzentren der Region untereinander und der Landeshauptstadt Wiesbaden = Rad-Hauptnetz) und der Überprüfung der Erreichbarkeit der kreisweiten Freizeitziele (Radfernwege) wird im weiteren Verlauf des Mobilitätskonzeptes die regionale Radverkehrsanbindung auf kommunaler Ebene qualitativ aufgezeigt.

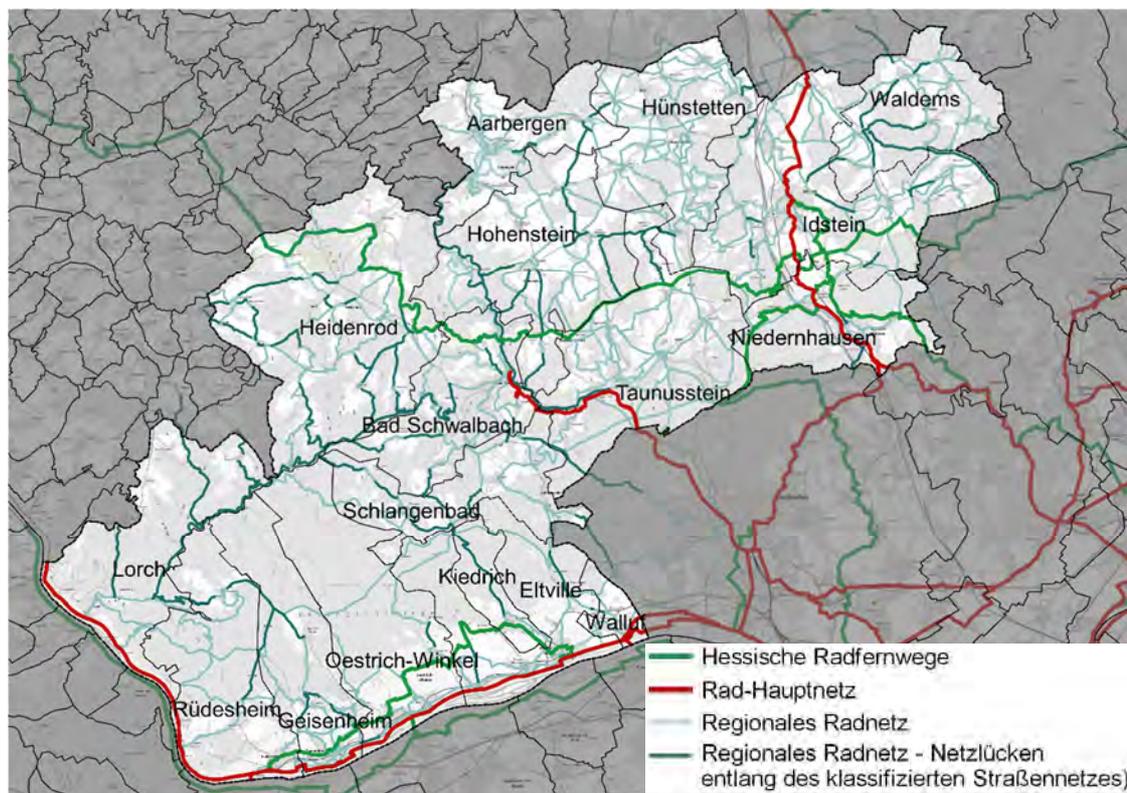
In diesem Rahmen wurden vorhandene Fahrrad-Streckenführungen gem. dem Radroutenplaner Hessen (<https://radroutenplaner.hessen.de/>) und den regionale

Radfahrkarten des ADFC² ausgewertet und kartographisch in Form eines überlagerten Flächennetzes (in Kombination des überregionalen Radnetztes) dargestellt.

Der digitale Radroutenplaner Hessen ist ein gemeinsames Angebot des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen und der ivm - Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH und bietet die Möglichkeit zur Fahrrad-Routenplanung im Freizeit- und Pendlerverkehr an. Die Auswahl der für den Radverkehr möglichen Streckenführungen wird über eigens definierte Radhaupt- und Nebenrouten abgewickelt, welche sich einerseits auf dem klassifizierten Straßennetz wie auch auf separaten Wirtschaftswegen befinden. Die im Radroutenplaner Hessen hinterlegten Strecken kennzeichnen dabei mögliche kommunale (Rad-)Verbindungsachsen zwischen den einzelnen Gemeinden des Rheingau-Taunus-Kreises.

Das daraus resultierende regionale Radverkehrsnetz ist in nachfolgender Abbildung sowie in Anlage 4.13 inkl. der überörtlichen Radverkehrsnetztes dargestellt und zeigt das gesamte Verflechtungsnetz für den Radverkehr im Kreisgebiet.

Abbildung 36 Regionales Radverkehrsnetz im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), Radroutenplaner Hessen [Eigene Darstellung]

² Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC, Regionalkarte Rheinhessen)

Grundsätzlich lässt sich daraus festhalten, dass das regionale Radverkehrsnetz (unabhängig der topographischen Verhältnisse und des Ausbaustandards der Infrastruktur) eine Verbindung zwischen den einzelnen Gemeinden und der Anbindung des überörtlichen Radverkehrsnetzes zulässt. Insbesondere im Untertaunus und im Idsteiner Land gibt es zahlreiche Nebenverbindungen über nicht klassifizierte Straßen (Gemeinde- oder Stadtstraßen) sowie weitere Forst- und Wirtschaftswege, die für die Radnutzung geeignet erscheinen. Im Rheingau hingegen ist die Routenwahl aufgrund der topographischen Voraussetzungen (vorwiegend Wanderrouten) oftmals begrenzt und beschränkt sich primär auf das vorhandene klassifizierte Straßennetz.

Neben den bereits genannten topographischen Herausforderungen in manchen Teilregionen des Kreises sind jedoch nicht überall separate oder geeignete Radverkehrsanlagen vorhanden. Daher wurde als Ergänzung zur Zusammenstellung des regionalen Radverkehrsnetzes (Radroutenplaner Hessen inkl. Freizeitrouten aus den ADFC-Radfahrkarten) in diesem Rahmen die vorhandenen Netzlücken entlang des klassifizierten Straßennetzes (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) auf Basis der Luftbilder und der Videobefahrung auf freier Strecke (keine Betrachtung der kommunalen Radverkehrsanbindung in Ortsdurchfahrten) qualitativ zusammengestellt. Die identifizierten Netzlücken je Kommune sind dabei unter Angabe der Verbindungsachse zwischen den Gemeinnden in Anlage 4.14 dokumentiert. Die identifizierten Netzlücken (in Summe ca. 190 km) sind ebenfalls in Abbildung 36 und der dazugehörigen Anlage 4.13 farblich gekennzeichnet.

Eine vertiefende Aussage zur Qualität der Radverkehrsinfrastruktur (ausreichende Dimensionierung, Oberflächenbeschaffenheit, Führungsform) wird im Rahmen des Radroutenplaners und des vorliegenden Mobilitätskonzepts nicht getroffen und ist auf Grund der Flughöhe des Konzeptes in vertiefenden Untersuchungen zu erheben. Eine detaillierte Betrachtung der Routenverläufe, der wegweisenden Beschilderung und des Ausbaustandards ist daher mit Hilfe bestehender Radverkehrskonzepte abzugleichen und mit Hilfe einer gesonderten (kreisweiten) Radverkehrskonzeption zu untersuchen.

4.5.4 Radschnell-/ Raddirektverbindungen

Im Rahmen der Nahmobilitätsstrategie fördert das Land Hessen die Entwicklung des Radverkehrs. Darin inbegriffen ist die Förderung der erforderlichen Infrastruktur, als auch die fachliche Begleitung und der Erfahrungsaustausch mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).

Mit der Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Hessen wurde eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrs geschaffen. In Rahmen der

Potenzialanalyse wurde auch das Rad-Hauptnetz in Hessen definiert, welches ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz zwischen Ober- und Mittelzentren auf Landesebene definieren. Träger des Projektes ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW).

Das in Anlehnung an das zentralörtliche System definierte Rad-Hauptnetz in Hessen kann durch Radschnellverbindungen (RSV) bzw. Raddirektverbindungen (RDV) ergänzt werden. Radschnell-/ Raddirektverbindungen zeichnen sich wie folgt aus:

- Verbindung wichtiger Quell- und Zielbereiche über größere Distanzen (Mindestlänge von 5km)
- Ausreichende und komfortable Breite
- Durchgängige, attraktive und sichere Befahrbarkeit mit hohen Geschwindigkeiten (Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h)
- Minimierung bzw. Aufhebung von Zeitverlust durch Warten und Anhalten•
- Hohe Qualitätsstandards in Linienführung, Gestaltung und begleitender Infrastruktur durch unterschiedliche Führungsformen (Fahrradstraßen, selbstständig geführter Radweg, fahrbahnbegleitender Radweg) mit bis zu vier Metern Breite

Insgesamt wurden in Hessen 50 Korridore für Radschnell-/Raddirektverbindungen identifiziert. Für die Unterteilung der Korridore hinsichtlich ihres Ausbaustandards wurden drei Kategorien in Abhängigkeit des Radverkehrspotenzials festgelegt:

Kategorie I: Radschnellverbindung > 2.000 Radfahrenden pro Tag

Kategorie II: Raddirektverbindung: 800- 2.000 Radfahrende pro Tag

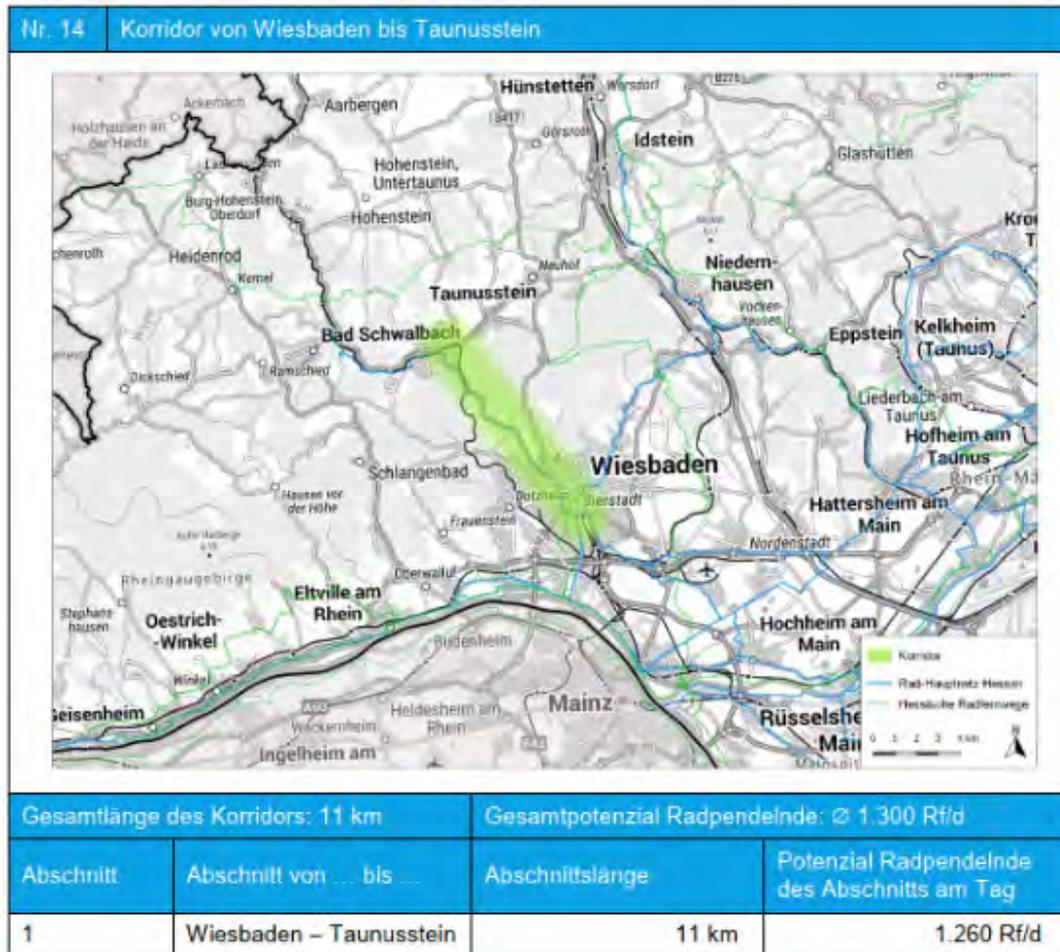
Kategorie III: Herkömmliche Radverbindung < 800 Radfahrende pro Tag

Innerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises liegen zwei Korridore für potenzielle Raddirektverbindungen, welche ebenfalls in der Online-Bürgerbeteiligung genannt wurden. Dabei handelt es sich um den Korridor Wiesbaden – Rüdesheim (ø 900 Rf/Tag) und Wiesbaden – Taunusstein (ø 1.300 Rf/Tag). Bei Korridoren handelt es sich um sog. Suchräume, in denen eine geeignete Trasse noch zu bestimmen ist.

Werden in diesen Korridoren die vorhandenen Radverkehrsanlagen betrachtet, dann fallen die geringe Breite des Leinpfades/ und das Fehlen einer Radverkehrsverbindung zwischen Taunusstein und Wiesbaden auf. Mögliche Trassenverläufe und die Integration in das bestehende kommunale Radverkehrsnetz sind in gesonderten Machbarkeitsanalysen zu prüfen. In der Bürgerbeteiligung wurde außerdem die Verbindung Niedernhausen – Wiesbaden als potenzielle Radschnell-/ Raddirektverbindung genannt.

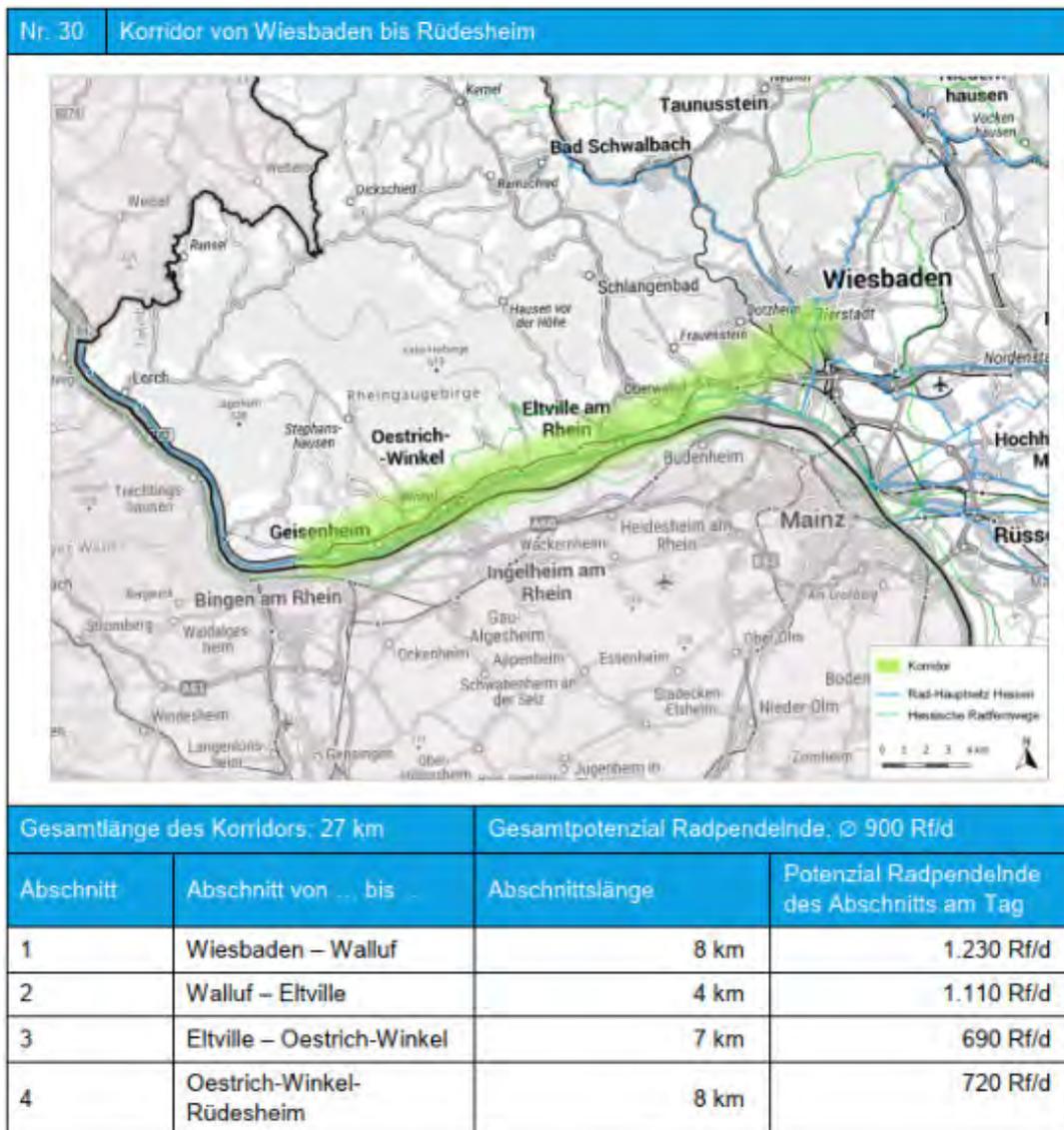
Nachfolgende Abbildungen zeigen die beiden Korridore aus der Korridor-Untersuchung des Landes Hessen. Danach werden auf beiden Korridoren deutlich unter 2.000 Radfahrern pro Tag erwartet, so dass vom Ausbaustandard eine Raddirektverbindung in Frage kommt. Typisch für die Radverkehrsnachfrage ist, dass in der Nähe der Landeshauptstadt Wiesbaden die Nachfrage zunimmt (Raddirektverbindung Rüdesheim – Wiesbaden).

Abbildung 37 Raddirektverbindung Wiesbaden – Taunusstein



Quelle: Radschnellverbindungen in Hessen (HMWEVV), Identifizierung von Korridoren, Wiesbaden 2019

Abbildung 38 Raddirektverbindung Wiesbaden - Rüdesheim

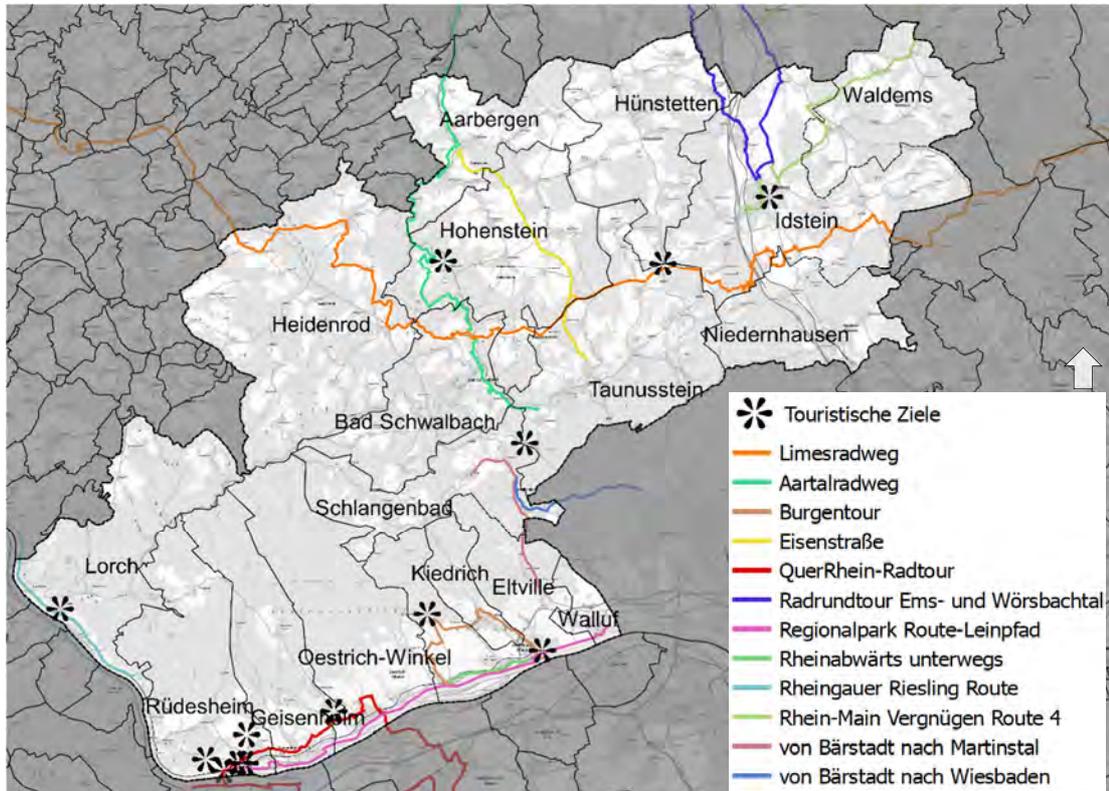


Quelle: Radschnellverbindungen in Hessen (HMWEVW), Identifizierung von Korridoren, Wiesbaden 2019

4.5.5 Freizeitrouten

Zusätzlich zum identifizierten Hauptradroutennetz gibt es im Rheingau-Taunus-Kreis elf separat ausgewiesene Freizeitrouten. Diese führen quer durch das Kreisgebiet in benachbarte Landkreise (Bsp.: Aartalradweg, Rhein-Main Vergnügen Route 4, Eisenstraße) oder sind als Rundkurs (Bsp.: Burgentour, QuerRhein-Radtour, Radrundtour Ems- und Wörsbachtal) für den Freizeitverkehr ausgelegt (Abbildung 39).

Abbildung 39 Freizeitrouten im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), Radroutenplaner Hessen [Eigene Darstellung]

Die Routen spielen vor allem für die touristischen Verkehre eine interessante Rolle und sind ebenfalls an das überregionale Radfernwegenetz (R3, R6, R8 sowie den Limes-Radweg und den Rheinradweg inkl. Rad-Hauptnetz) angeschlossen. Nachfolgend ist eine Übersicht der zusätzlich vorhandenen Themenrouten im Kreisgebiet dargestellt, welche die Fahrradbindung der maßgebenden Freizeitziele ermöglichen.

Analog zum Radhauptnetz beschränkt sich das Gebiet der Freizeitrouten auf das Siedlungsband im Rheingau, den Untertaunus sowie dem Idsteiner Land. Die Höhenorte im Rheingau sind aufgrund der topographischen Voraussetzungen lediglich durch Wanderrouten erschlossen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Themenrouten, die innerhalb des Kreises verlaufen, kurz näher erläutert.

Eisenstraße

Aarbergen | Hohenstein | Taunusstein | Eschenhahn

Die Themenroute Eisenstraße verläuft vollständig innerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises und verbindet auf zwei Ästen Aarbergen (Michelbach/Kettenbach) und Eschenhahn mit Taunusstein.

Rhein-Main-Vergnügen Route 4

Rundweg Bad Camberg – Idstein

Der Radrundweg startet und endet in Idstein. Auf dieser Route werden u.a. die Orte Walsdorf, Bad Camberg (Kreis Limburg-Weilburg), Steinfischbach und Esch mit Idstein verbunden.

Aartal-Radweg

Diez | Aarbergen | Bad Schwalbach | Taunusstein

Der Aartal-Radweg führt von Seitzenhahn bei Taunusstein bis nach Diez (RLP). Entlang der Aar verbindet der Radweg die Kommunen Taunusstein, Bad Schwalbach, Hohenstein, Heidenrod und Aarbergen mit dem rheinland-pfälzischen Mittelzentrum Diez bei Limburg an der Lahn.

Radrundroute Ems- und Wörsbachtal

Radrundroute Bad Camberg | Idstein | Wörsdorf | Wallrabenstein

Die Radrundroute Ems- und Wörsbachtal erstreckt sich von Idstein über Wallrabenstein bis nach Brechen (Landkreis Limburg-Weilburg). Östlich der BAB 3 führt die Route über Niederselters und Bad Camberg zurück in den Rheingau-Taunus-Kreis nach Walsdorf und Idstein.

Burgentour Eltville

Radrundroute Eltville | Kiedrich | Hattenheim

Die Burgentour Eltville beginnt in der Wein-, Sekt- und Rosenstadt Eltville, führt dann an der Burgruine Scharfenstein vorbei Richtung Kiedrich und vorbei am Kloster Eberbach durch Hattenheim zurück nach Eltville.

Rheinabwärts unterwegs

Radrundroute Eltville | Erbach | Hattenheim

Nachdem die Rundtour durch die Eltviller Altstadt führt, geht sie dann am Rheinufer entlang Richtung Erbach und Hattenheim. Dort besteht die Möglichkeit an Weinprobierständen eine kurze Pause einzulegen. Von Hattenheim aus führt sie dann zurück nach Eltville.

Querrhein-Radtour

Radrundroute Rüdesheim | Geisenheim | Oestrich-Winkel | Ingelheim | Bingen

Diese Radroute führt durch die am Rhein gelegenen Gemeinden Rüdesheim, Geisenheim und Oestrich-Winkel. Nach dem Queren des Rheins mit der Fähre in Oestrich-Winkel führt die Route durch das rheinland-pfälzische Ingelheim bis nach Bingen. Dort kann der Rhein erneut gequert werden.

Rheingauer Riesling Route

Lorch | Rüdesheim | Geisenheim | Oestrich-Winkel | Eltville | Walluf

Die insgesamt 62 km lange Route führt von Kaub durch den Rheingau bis nach Flörsheim am Main. Entlang der Route liegen zahlreiche Sehenswürdigkeiten wie die Drosselgasse in Rüdesheim oder das Kloster Eberbach. Zudem bieten Gutsschänken und Winzerhöfe Möglichkeiten für eine Rast.

Regionalpark Route-Leinpfad

Rüdesheim | Geisenheim | Oestrich-Winkel | Eltville | Walluf

Auf insgesamt 12 km führt der historische Pfad von Rüdesheim bis nach Walluf. Entlang der Strecke können immer wieder schöne Ausblicke auf den Rhein und die andere Rheinseite genossen werden.

4.5.6 Fahrradparken

Attraktive Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl und entsprechenden Ausstattungsmerkmalen (mind. Witterungsschutz und Beleuchtung) an den aufkommensstarken Zielen des Radverkehrs sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Attraktive Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, Schulen oder weiteren zentralen Umstiegspunkten sind eine Voraussetzung für mehr Radverkehr.

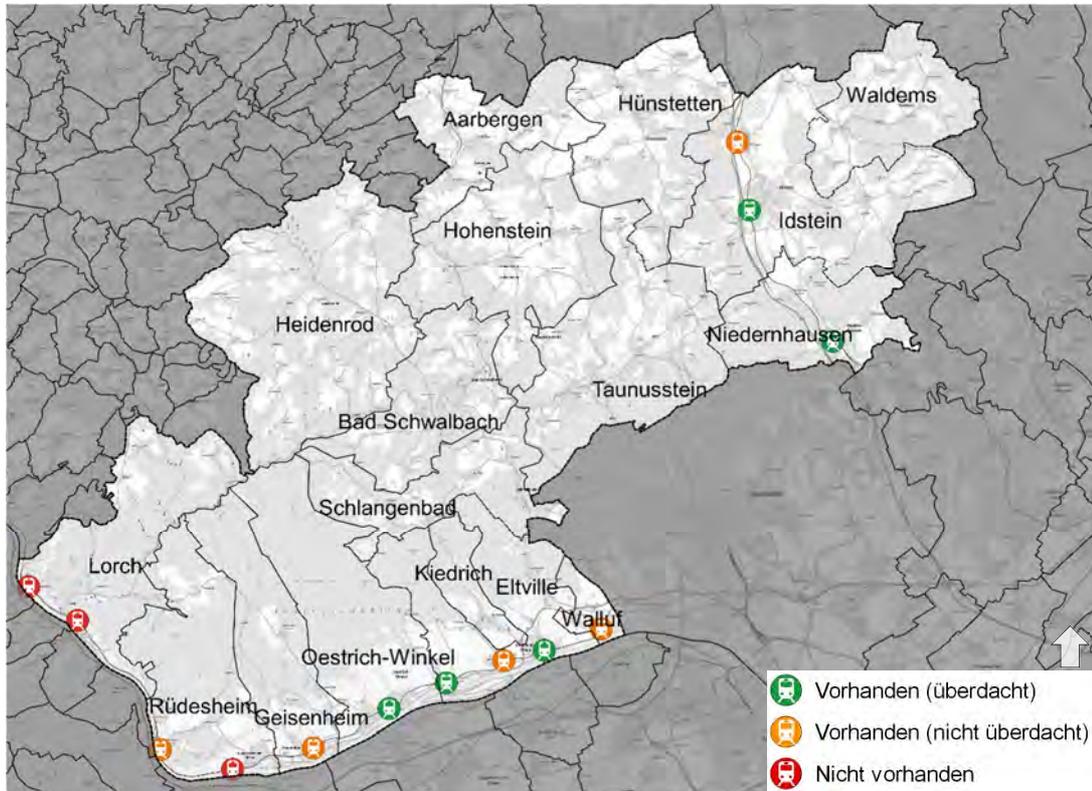
Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden folgende Möglichkeiten des Fahrradparkens näher untersucht:

- Anlagen an weiterführenden Schulen
- Anlagen an Bahnhöfen (Rheingau/ Idsteiner Land)
- Zentrale ÖV-Haltestellen (Kurhaus, Bad Schwalbach/ Busbahnhof Hahn, Taunusstein/ Busbahnhof Idstein)

Da die Flughöhe des Mobilitätskonzeptes keine detaillierte und vollumfängliche Radverkehrskonzeption zulässt, wurden an jenen relevanten Standorten das Angebot sowie die Ausstattung der Anlagen (Witterungsschutz) aufgenommen.

Abbildung 40 zeigt die Ergebnisse der Untersuchung im Bahnhofsumfeld (Vorhanden inkl. Witterungsschutz [grün]; vorhanden, aber ausbaufähig/ unmodern [gelb]; nicht vorhanden [rot]):

Abbildung 40 Radabstellanlagen an Bahnhöfen



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Die Untersuchung zeigt, dass an zehn der 13 Bahnhöfe Möglichkeiten zum Abstellen des Fahrrads zur Verfügung stehen. Davon sind jedoch lediglich fünf witterungsgeschützt ausgebaut. Der Zustand aller Anlagen (ausgenommen der Anlage in Eitville-Bahnhof) ist nach den Vor-Ort-Aufnahmen unzureichend. Die Bahnhöfe in Lorch, Lorchhausen und Rüdesheim verfügen aktuell über keine geeigneten Abstellanlagen.

Abbildung 41 Abstellanlagen am Bhf Niederwalluf



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 42 Überdachte B+R-Anlage in Eitville



Quelle: Eigene Aufnahme

Die Abbildungen 38 und 39 zeigen zwei Radabstellanlagen an den Bahnhöfen Niederwalluf und Eitville. Zu sehen ist eine Anlage mit Vorderradhaltern

(„Felgenklemmern“) ohne entsprechende Überdachung oder Beleuchtungseinrichtung. Jene Anlagen bieten dabei weder eine ausreichende Standsicherheit noch einen entsprechenden Diebstahlschutz. In der rechten Abbildung ist die modernste Anlage im Kreisgebiet, eine witterungsgeschützte Anlage am Bahnhof Eltville, dargestellt.

Auch Schüler und Schülerinnen der weiterführenden Schulen und Studierende der Hochschulen im Kreis legen ihren Schulweg oder ihren Weg zur Hochschule teilweise mit dem Fahrrad zurück. Um dieses Verhalten weiter zu fördern und auszubauen, sind die bestehenden Anlagen ebenfalls zu modernisieren und ein grundlegendes Angebot zum Abstellen der Fahrräder zu schaffen. Zurzeit sind 78 % der weiterführenden Schulen (17 von 22 Stück) mit Abstellanlagen ausgestattet, 41 % (7 von 17 Stück) davon sind zwar witterungsgeschützt, befinden sich aber teilweise in einem verbesserungsbedürftigen Zustand.

Abbildung 43 Abstellanlage Limeschule, Idstein

Abbildung 44 Abstellanlage, Hochschule Fresenius, Idstein



Quelle: Eigene Aufnahme

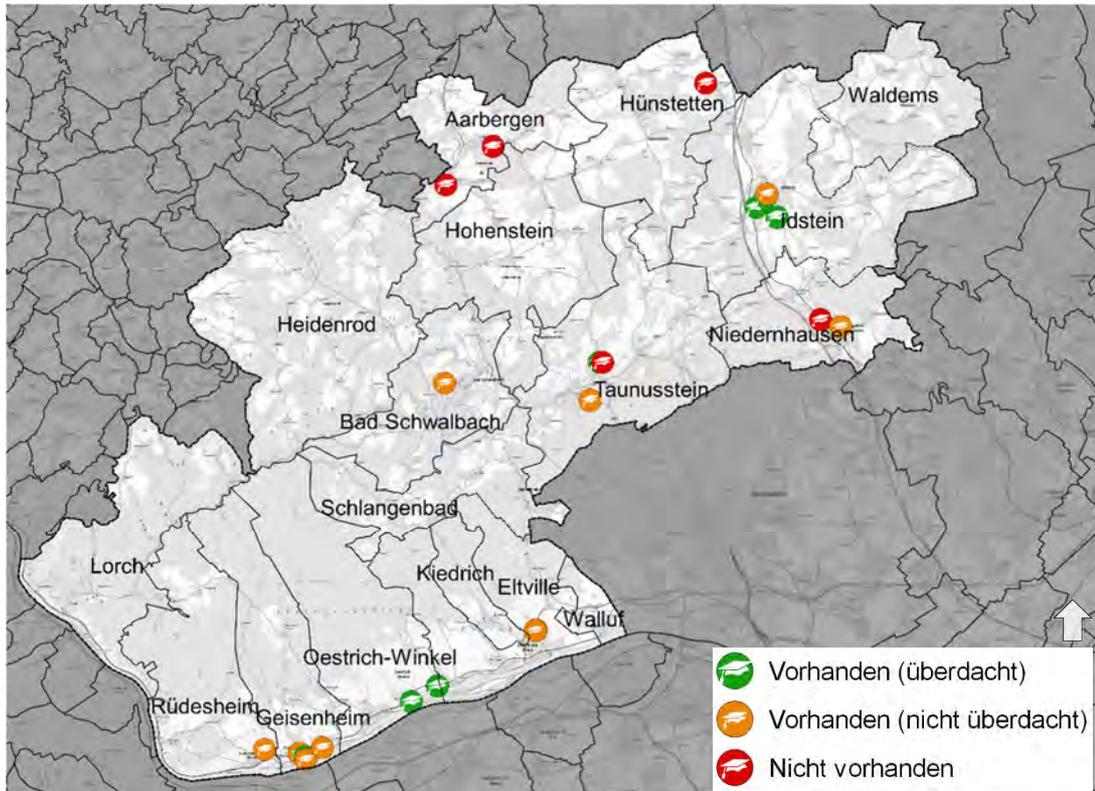


Quelle: Eigene Aufnahme

Die oben dargestellten Abbildungen zeigen zwei Beispiele für Radabstellanlagen an Schulen (links: Limeschule in Idstein; rechts: Hochschule Fresenius in Idstein). Diese sind in den wenigsten Fällen ausgeleuchtet und erfüllen nicht die Vorgaben der sozialen Sicherheit und des Diebstahlschutzes. Die folgende Abbildung 45 zeigt eine Übersicht von 22 untersuchten Abstellanlagen. Danach sind

- 7 Abstellanlagen vorhanden inkl. Witterungsschutz [grün];
- 10 Abstellanlagen vorhanden, aber ausbaufähig/ unmodern [gelb]; und
- 5 Abstellanlagen nicht vorhanden [rot].

Abbildung 45 Radabstellanlagen an Schulen



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Tabelle 30 Radabstellanlagen an Schulen

Kommune	weiterführende Schulen und Hochschulen – Radabstellanlage vorhanden/ nicht vorhanden
Aarbergen	Aartalschule – nicht vorhanden Freie Schule Untertaunus – nicht vorhanden
Bad Schwalbach	Nikolaus-August-Otto-Schule – vorhanden (nicht überdacht)
Eltville	Gutenberg-Realschule – vorhanden (nicht überdacht) Gymnasium Eltville – vorhanden (nicht überdacht)
Geisenheim	Hochschule Geisenheim University – vorhanden (nicht überdacht) St. Ursula-Schule – vorhanden (überdacht) Rheingauschule – vorhanden (überdacht) Berufliche Schulen Rheingau – vorhanden (nicht überdacht)
Hünstetten	Integrierte Gesamtschule Wallrabenstein – nicht vorhanden

<p>Idstein</p>	<p>Limesschule – vorhanden (überdacht) Montessori Schule – vorhanden (überdacht) Hochschule Fresenius – vorhanden (überdacht) Pestalozzi Schule – vorhanden (nicht überdacht)</p>
<p>Niedernhausen</p>	<p>Privatgymnasium Königshofen – nicht vorhanden Theißtalschule – vorhanden (nicht überdacht)</p>
<p>Oestrich-Winkel</p>	<p>EBS Universität für Wirtschaft und Recht – vorhanden (überdacht) EBS Universität Campus Berg – vorhanden (überdacht)</p>
<p>Rüdesheim</p>	<p>Hildegardisschule – vorhanden (nicht überdacht)</p>
<p>Taunusstein</p>	<p>Gymnasium Taunusstein – vorhanden (überdacht) Gesamtschule Obere Aar – vorhanden (überdacht) Berufliche Schulen Untertaunus – nicht vorhanden</p>

Quelle: Eigene Darstellung

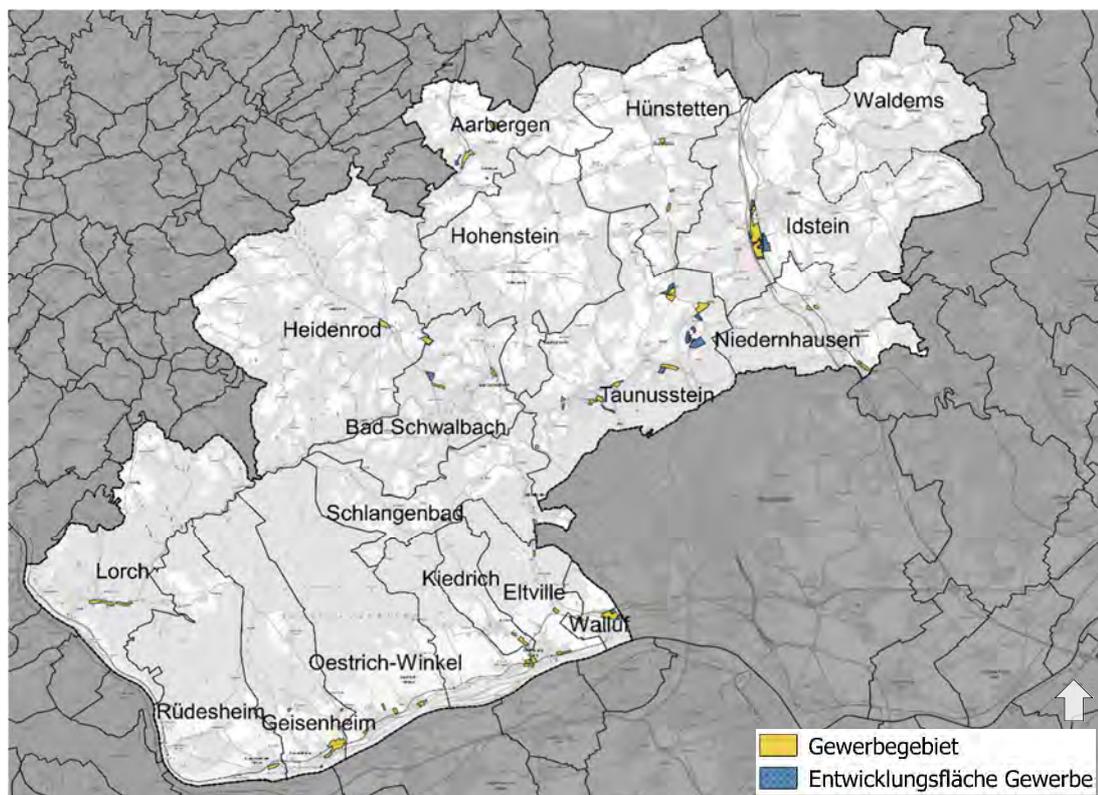
Auch die bestehenden Anlagen an zentralen Umstiegspunkten des ÖPNV (Bsp. Bad Schwalbach - Kurhaus (nicht witterungsgeschützt) und in Taunusstein – ZOB Hahn (Kapazität der überdachten Anlagen) sind entsprechend der Nachfrage und des Ausbaustandards zu prüfen. Am Busbahnhof in Idstein ist ebenfalls eine entsprechende Anlage erforderlich.

4.6 Wirtschaftsverkehr

4.6.1 Haupttrouten und Verkehrsbelastung

Im Rheingau-Taunus-Kreis gibt es einige Gewerbegebiete, auf die sich der Großteil des Wirtschaftsverkehrs konzentriert. Jene Gebiete verteilen sich insbesondere auf die Mittelzentren Idstein, Taunusstein, Geisenheim und die Gemeinden Walluf und Aarbergen. Neben den bereits bestehenden Gewerbegebieten gibt es gemäß dem Regionalem Entwicklungskonzept Südhessen [12] zukünftig vor allem in Taunusstein und Idstein weitere Entwicklungsflächen für die gewerbliche Nutzung. Die für die Region (kreisebene) maßgebenden Gewerbegebiete sind in Abbildung 46 und Anlage 4.18 dargestellt.

Abbildung 46 Gewerbeflächen im Rheingau-Taunus-Kreis

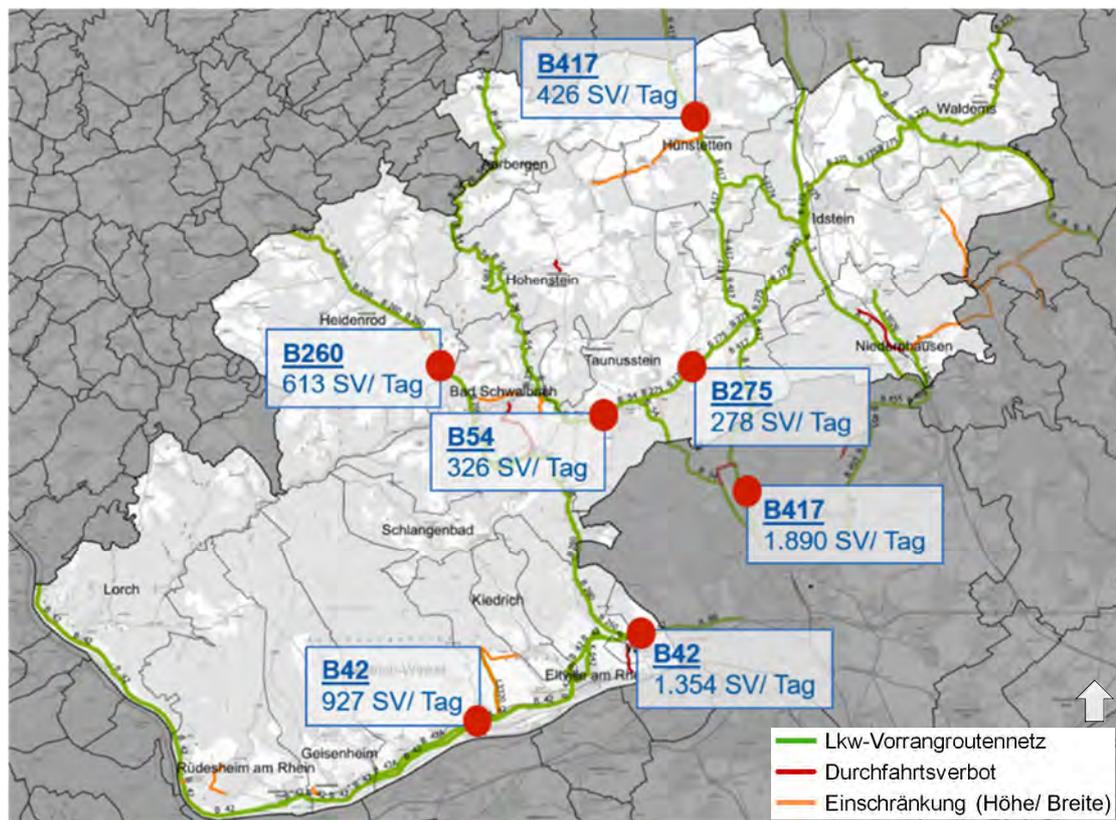


Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020), Regionales Entwicklungskonzept Südhessen [Eigene Darstellung]

Die Erschließung der Gewerbegebiete in den oben genannten Bereichen erfolgt über das überregionale Verkehrsnetz. Die durch den Rheingau-Taunus-Kreis verlaufenden Bundesstraßen B417, B260, B275, B54 und B42 sind am stärksten vom Wirtschaftsverkehr betroffen. Das Schwerverkehrsaufkommen (Fahrzeuge > 3,5 t zGG) auf den hauptbelasteten Strecken liegt zwischen 278 SV/ Tag und 1.890 SV/ Tag.

Die Haupttrouten für den Schwerverkehr führen in erster Linie über das Lkw Vorrangroutennetz der B42, B260, B54, B275, B417 und B8 gemäß dem Lkw-Lotsen der ivm GmbH (<http://www.lkw-lotse.de/>). Abbildung 47 zeigt das Vorrangroutennetz im Kreisgebiet inkl. der ausgewiesenen Streckenverbote (Durchfahrtsverbote/ Höhen- oder Breiteinschränkungen):

Abbildung 47 Vorrangroutennetz Schwerverkehr



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020)

Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete ist – analog zum übrigen Kfz-Verkehr - über das Vorrangroutennetz gegeben. In Kombination mit der durch den Kreis verlaufenden Bundesautobahn A3 sind die Wirtschaftsstandorte über das klassifizierte Straßennetz gut erreichbar. Größtenteils befinden sich die Standorte im näheren Umfeld des Vorrangroutennetzes, welches die Befahrbarkeit und Erschließung für den Schwerverkehr erleichtert. Auch die geplanten Erweiterungsflächen rufen keinen Handlungsbedarf hervor, da diese ebenfalls im Nahbereich des Vorrangroutennetzes liegen und somit keine neue oder zusätzliche Erschließung benötigen.

4.6.2 Engstellen

In vielen Bereichen des Rheingau-Taunus-Kreises ist die Befahrbarkeit für den Schwerverkehr aufgrund der Straßenrandbebauung in den Ortsdurchfahrten (Fahrbahndimensionierung) erschwert. Mit Hilfe der durchgeführten Videobefahrungen konnten im Bereich des Hauptverkehrsnetzes insgesamt 27 Engstellen (Einschränkung des Verkehrsablaufs im Begegnungsfall des Schwerverkehrs oder mit dem ÖPNV) identifiziert werden.

Bei diesen handelt es sich hauptsächlich um Bereiche innerörtlicher Streckenzüge. Da die durchgeführte Videobefahrung lediglich das Hauptverkehrsnetz (klassifizierte Straßennetz) umfasst, können weitere Engstellen auf den Gemeindestraßen bestehen.

Um einen reibungslosen Verkehrsablauf im Falle des Begegnungsverkehrs zwischen Schwerverkehrern zu ermöglichen, ist eine Fahrbahnbreite von mind. 7 Metern notwendig [33]. Einschränkungen im Begegnungsverkehr werden vor allem durch den ruhenden Verkehr entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, durch bauliche Engstellen oder durch die bestehende Bebauung hervorgerufen. Die folgenden Abbildungen zeigen exemplarisch Engstellen im Verkehrssystem am Beispiel der Ortsdurchfahrt Eschenhahn (links) und der Ortsdurchfahrt Winkel (rechts):

g 48

Engstellen in Eschenhahn (links) und Oestrich-Winkel (rechts)



Quelle: Eigene Aufnahme

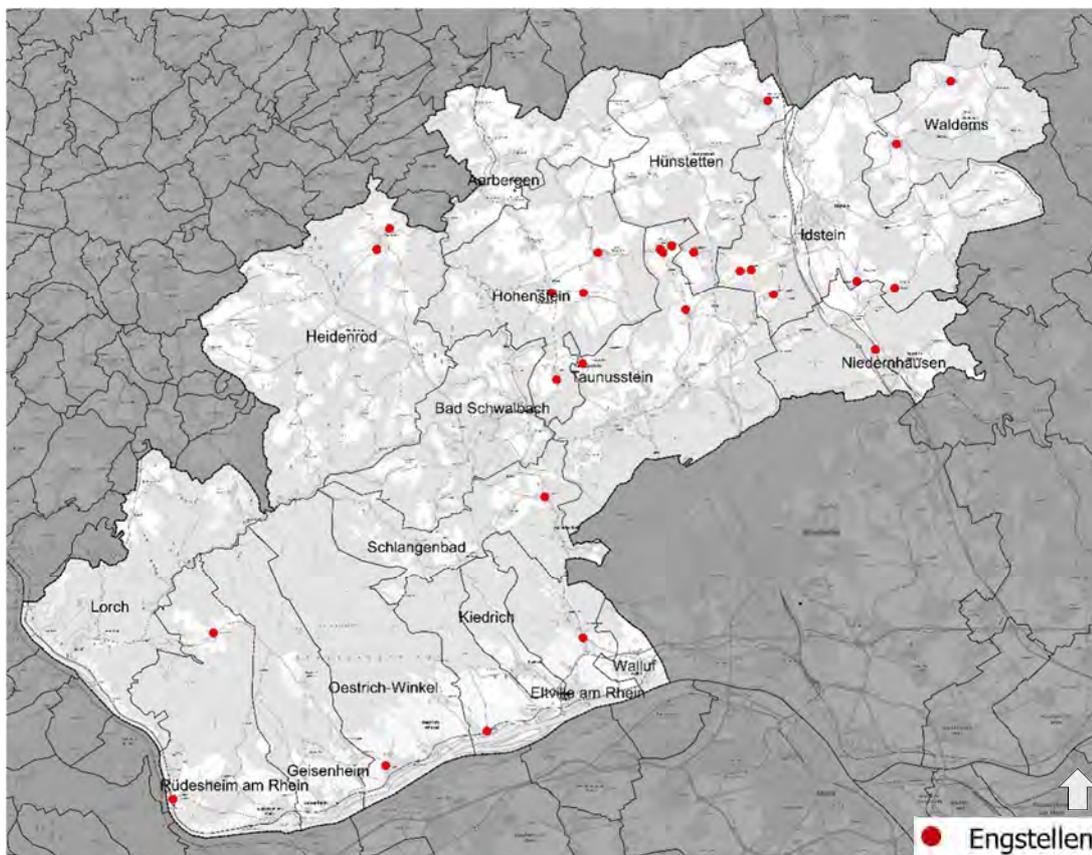


Quelle: Eigene Aufnahme

Im dargestellten Fall der Ortsdurchfahrt in Eschenhahn (links) beträgt die Fahrbahnbreite ca. 5,50 Meter und ist somit nicht für den Begegnungsverkehr von Schwerverkehrern geeignet. An dieser Stelle kommt es nachweislich immer wieder zu Verkehrsbeeinträchtigungen, welche insbesondere zu Verkehrsspitzenzeiten weitere Verzögerungen im Verkehrsablauf nach sich ziehen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die identifizierten Engstellen im Kreisgebiet:

Abbildung 49 Engstellen für den Schwerverkehr



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Besonders problematisch für den alltäglichen Verkehrsablauf sind neben der oben genannten Ortsdurchfahrt in Eschenhahn die folgenden Ortsdurchfahrten:

- Ortsdurchfahrt Eschenhahn
- Ortsdurchfahrt Waldems-Esch
- Ortsdurchfahrt Martinthal
- Ortsdurchfahrt Wambach

Die Ortsdurchfahrten in Martinthal und Waldems-Esch zeichnen sich ebenfalls durch einen geringen Straßenquerschnitt aus. Die Problematik in Wambach wird primär durch die Linksabbiegenden aus Fahrtrichtung Wiesbaden in Richtung Bärstadt hervorgerufen. Durch die Lage der Engstellen im Vorrangroutennetz kann es zu Ausweichverkehren auf Straßen kommen, die für den Schwerverkehr nicht geeignet sind. Die Folge können Straßenschäden, Sicherheitsrisiken und Emissionen sein.

4.7 Fährbetrieb über den Rhein

4.7.1 Beförderungsangebot

Fährverbindungen ergänzen das Verkehrsangebot im Rheingau. Sie stellen eine wichtige Verbindung zwischen den beiden Rheinufern her. Die unterschiedlichen Fährangebote sind teilweise für den Transport von Fahrzeugen und Personen oder für den reinen Personentransport vorgesehen. Folgendes Angebot steht für die Überfahrt zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Mainz-Bingen (Rheinland-Pfalz) zur Verfügung:

- Fährverbindung zwischen Lorch – Niederheimbach (Fährbund)
- Fährverbindung zwischen Bingen – Rüdesheim (Fährbund)
- Fährverbindung zwischen Ingelheim – Oestrich-Winkel (Fährbund)
- Fährverbindung zwischen Walluf- Budenheim (Fahrradfähre)

Die Fährverbindungen zwischen Lorch – Niederheimbach, Bingen – Rüdesheim und Ingelheim – Oestrich-Winkel gehören dem Fährbund Mittelrhein an. Zu diesem Verbund gehört ebenfalls die Fähre zwischen Engelsburg (Rhein-Hünsrück-Kreis) und Kaub (Rhein-Lahn-Kreis). Für die Fähren, die dem Fährbund Mittelrhein angehören, gelten Verbund-Ticket-Preise für Zeitkarten. Diese sind der Tabelle 31 zu entnehmen.

Tabelle 31 Tarife Fährbund Mittelrhein

	Monats- karte	Halbjahres- karte	Jahres- karte
Fußgänger	33,00 €	-	250,00 €
Fahrrad	45,00 €	-	420,00 €
Motorrad	58,00 €	-	500,00 €
PKW (inkl. Fahrer)	90,00 €	410,00 €	730,00 €
Beifahrer	33,00 €	-	250,00 €

Quelle: Faehrbund.de [Eigene Darstellung]

Die Betriebszeiten der Fähren sind in der Regel zwischen 6 und 20 Uhr, bei einzelnen Verbindungen auch mit erweiterten Zeiten.

Durch die Beförderungszeiten sind die Fährverbindungen nur bedingt ein gleichwertiges Äquivalent zu einer festen Querung. Im Folgenden sind die unterschiedlichen Fährangebote kurz gegenübergestellt:

Tabelle 32 Fährangebote im Rheingau-Taunus-Kreis

Fähre	Betriebszeit	Tarife	Anbindung ÖPNV
Lorch - Niederheimbach	06:00 – 20:00 Uhr 20 Min. Takt	Pkw: 4,80€ Beifahrer: 1,50 € Radfahrer: 2,70 €	Lorch: RB10, Bus 191 Niederheimbach: RB26, RE2
Bingen – Rüdesheim (Personenfähre)	09:00 – 19:00 Uhr unregelmäßiger Takt	Erwachsene: 2,70 € Kinder: 1,35 €	-
Bingen – Rüdesheim (Autofähre)	05:30 – 24:00 Uhr ständiger Pendelverkehr	Pkw: 4,80€ Beifahrer: 1,50 € Radfahrer: 2,70 €	Rüdesheim: RB10 Bingen: RB26, RB35
Ingelheim – Oestrich-Winkel	06:00 – 22:00 Uhr 20/ 30 Min. Takt	Pkw: 4,80€ Beifahrer: 1,50 € Radfahrer: 3,30 €	Oestrich-Winkel: RB10, Bus 171 Ingelheim: Bus 643
Walluf – Budenheim (Fahrradfähre)	10:00 Uhr – 18:15 Uhr nur an Sonn- und Feiertagen – ständiger Pendelverkehr	Erwachsene: 3,00 € inkl. Fahrrad Kinder bis 14 J.: 2,50 €	Walluf: RB10 Budenheim: RB26, RB33, Bus 68

Quelle: mittelrhein-faehre.de, bingen-ruedesheimer.de, rheinfaehre.de

4.7.2 Nachfrage

Das Nutzeraufkommen der Fähren ist insbesondere in den Sommermonaten (durch den verstärkten Freizeitverkehr (Personenverkehr)) stärker ausgeprägt als in den Wintermonaten. Die Jahresleistungen der Fähren liegen je nach Lage und Zentralität der Fährverbindungen zu den Mittelzentren der Region zwischen ca. 80.000 und 530.000 Kfz. Das überschlägige Nutzeraufkommen der Autofähren ist in der folgenden Tabelle gegenübergestellt:

Tabelle 33 Nutzeraufkommen der Rheinfähren

	Jahresleistung (Kfz)	Jahresleistung (Personen)
Lorch - Niederheimbach	ca. 80.000	k.A.
Rüdesheim - Bingen	ca. 530.000	ca. 550.000
Ingelheim – Oestrich-Winkel	ca. 320.000	ca. 530.000

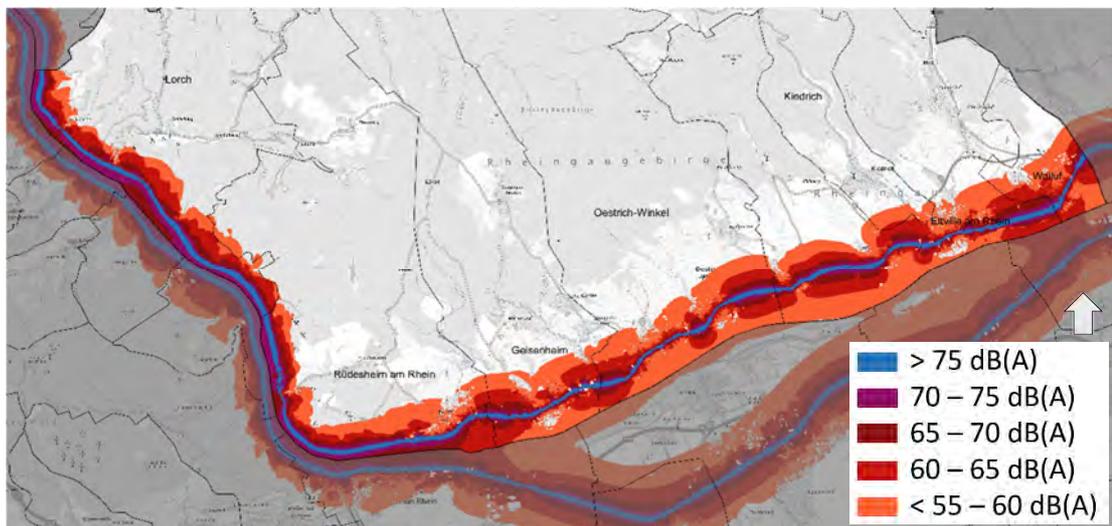
Quelle: Fährbetrieb Schnaas GmbH, Erfahrungswerte - Januar 2020, Rheinfähre Maul GmbH, Bingen – Rüdesheimer Fähr- u. Schifffahrtsges. eG [Eigene Darstellung]

Einschränkend für den Fährbetrieb ist außerdem die Niedrig- und Hochwasserproblematik. Da aufgrund von Witterungseinflüssen der Wasserstand im Rhein stark schwanken kann, ist eine wasserstandunabhängige Beförderung mit der Fähre nicht garantiert. Besonders die Niedrigwasserstände stellen in Kombination mit der fehlenden festen Querungsmöglichkeit des Rheins in den letzten Jahren ein immer größer werdendes Problem dar. Die Schiersteiner Brücke stellt die einzige alternative Querungsmöglichkeit dar und erfordert neben einem enormen Zeitaufwand eine längere Fahrstrecke.

4.8 Schienengüterverkehr

Aufgrund der hohen Auslastung der Schienenstrecke im Rheingau und einer Frequenz von Zugfahrten alle vier Minuten (Güter- und Personenverkehr) sind die Anwohner des Rheingaus durchgehend einer hohen Verkehrs- und Lärmbelastung (bis zu 108 dB) ausgesetzt. Neben der hohen Anzahl an Güterverkehrszügen und der Beschaffenheit der Gleise führt ebenfalls das schallartig wirkende Flusstal zu massiven Lärmbelastungen im Rheingau. Nachfolgend sind die Lärmbelastungen entlang der Strecke grafisch dargestellt. Bei den angegebenen Werten handelt es sich um den Lärmindex Tag-Abend-Nacht (LDEN) gemäß dem Eisenbahn-Bundesamt.

Abbildung 50 Lärmbelastungen Güterverkehrsstrecke im Rheingau



Datengrundlage: Eisenbahn-Bundesamt (2017), Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020)

Neben der dauernden Lärmbelastung stellen auch die Gefahrguttransporte ein Gefährdungspotenzial dar. Die Schienenstrecke im Rheingau wird neben der RB 10 (Koblenz ↔ Frankfurt) insbesondere vom Güterverkehr befahren, denn sie ist Teil der in Europa meistbefahrenen Güterzugstrecke von Genua nach Rotterdam.

Aktuelle Planungen (wie der viergleisige Ausbau der Rheintalstrecke von Karlsruhe nach Basel) im Anschluss an die rechtsrheinische Eisenbahnstrecke stärken ihre Funktion als innereuropäische Verbindung im Güterverkehr. Da es sich um eine Bestandsstrecke handelt, ist die DB Netz zu Lärmschutzmaßnahmen nicht verpflichtet.

Aus Kapazitätsgründen werden Neubaustrecken geprüft, die beispielsweise entlang einer rechtsrheinischen Route von Sankt Augustin bis nach Mainz-Bischofsheim führt. Das Konzept wurde bisher im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den weiteren potenziellen Bedarf eingeordnet, wird aber auf Basis eines negativen Nutzen-Kosten-Verhältnisses aktuell nicht mit großem Druck weiterverfolgt. Seit mehreren Jahren wird von der Region die Aufnahme einer Alternativstrecke in den Bundesverkehrswegeplan in den „Vordringlicher Bedarf“ gefordert.

Da der Schienengüterverkehr die Lebensqualität im Rheingau stark einschränkt, ist der Bau einer Entlastungstrecke für das gesamte Mittelrheintal alternativlos. Außer den genannten Vorteilen entstünden darüber hinaus zusätzliche Kapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr.

4.9 Sharing-Angebote und Elektromobilität

Carsharing-Angebote im Kreisgebiet

Im Kreisgebiet existiert derzeit kein flächendeckendes Carsharing-Angebot. Lediglich die Stadt Idstein bietet in Eigenregie und in Kooperation eines Automobilhändlers mit dem Carsharing Betreiber Flinkster zwei Carsharingfahrzeuge zur Anmietung (<https://www.ford-carsharing.de/de>) an. Nach einer einmaligen Registrierung beim Ford Carsharing können die Fahrzeuge bequem und einfach über eine mobile Applikation oder das Internet gebucht werden. Unter Voraussetzung der Registrierung können die Fahrzeuge an einem gewünschten Termin gebucht und für die vorgemerkte Zeit (Kostenpunkt: 2,30 € pro Stunde/ 39 € am Tag zzgl. 0,19 € pro km) genutzt werden. Die Nutzung der Fahrzeuge zum ausgewählten Zeitpunkt ist im gesamten Kreisgebiet und darüber hinaus möglich.

Das Abholen und die Rückgabe der Fahrzeuge ist derzeit an die dafür vorgesehenen Standorte des Ford-Carsharings gebunden. Die Fahrzeuge müssen an der Stelle wieder zurückgegeben werden, an der sie angemietet wurden. Ein Abstellen der Fahrzeuge an einem anderen Ort nach Nutzung ist derzeit noch nicht möglich. An folgenden Standorten im Kreis kann ein Carsharing Fahrzeug ausgeliehen werden:

Tabelle 34 Carsharing-Standorte im Kreisgebiet

Ford EcoSport	Ford Fiesta
Idstein Bahnhof Am Bahnhof	Idstein-Stadtmitte Am Hexenturm/ Ecke Schulgasse

Quelle: Ford Carsharing Standorte Idstein, <https://www.ford-carsharing.de/de/standorte>

Die Nutzungshäufigkeit der bereitgestellten Fahrzeuge ist nach eigenen Recherchen als gering einzuschätzen. Da die Fahrzeugrückgabe derzeit auf die beiden Stationen in Idstein begrenzt ist und der Tagespreis (inkl. der Verbrauchspausche von 0,19 € / km) keinen finanziellen Anreiz für Langstecken bietet, lässt sich der Anwendungsfall der Fahrten eher auf kürzere Freizeitaktivitäten (Einkaufen/ Kurzbesuche) beschränken. Für den Berufs- und Pendlerverkehr stellt das aktuelle Angebot eher keine adäquate Alternative zum eigenen Pkw-Besitz und der Nutzung alternativer Verkehrsmittel dar.

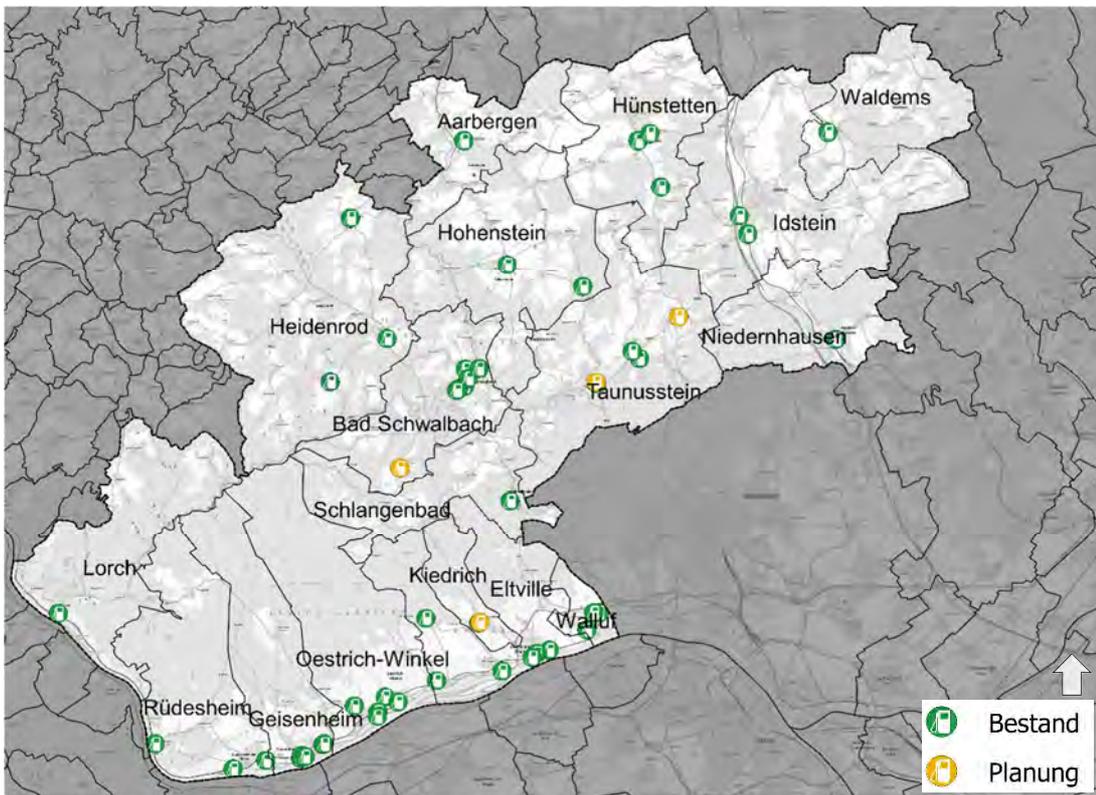
Vorbehaltlich vertiefender Untersuchung bleibt festzustellen, dass die Potenziale für Car-Sharing im Rheingau-Taunus-Kreis aufgrund des hohen Motorisierungsgrades begrenzt sind. Denkbar wäre eine stärkere Carsharing Nutzung in Verbindung mit den Zu- und Abwegen zu den Bahnhöfen des Nahverkehrs als Ersatz für Busverkehre oder andere flexible Bedienformen. Hierfür müsste der tatsächliche Bedarf abgeklärt werden.

Elektromobilität im Kreisgebiet / Elektroladesäulen

Um das Angebot der Elektromobilität im Kreisgebiet weiter voranzutreiben und für potenzielle Nutzer attraktiv zu gestalten, wurden in den vergangenen Jahren insgesamt 47 Ladestationen für Elektrofahrzeuge im gesamten Rheingau-Taunus-Kreis eingerichtet (Abbildung 51). Zum 1. Januar 2020 waren im Rheingau-Taunus-Kreis 425 E-Pkw zugelassen, was bei 121.539 insgesamt zugelassenen Kraftfahrzeugen einem Anteil von 0,34 % entspricht. Dies ist im Vergleich zu anderen Kreisen in Hessen ein überdurchschnittlicher Wert [23]. Die Zulassung von Elektrofahrzeugen nimmt dabei stärker zu als die Summe aller Fahrzeuge (Vergleich 2019: 265 Fahrzeuge) – Dieser Trend ist auch in den kommenden Jahren zu erwarten, sodass die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich wie auch an maßgeblichen Unternehmensstandorten (Ämtern, Rathäusern, Einzelhandelsstandorten) kontinuierlich auszuweiten ist, um privaten Nutzern das Laden außerhalb des eigenen Hausanschlusses zu ermöglichen. Dabei sind insbesondere Standorte zu wählen, bei denen die Verweildauer der Nutzer einen ausreichenden Ladevorgang durch Schnellladesäulen ermöglicht und die Nutzung der Elektroautos ohne vorherige Routenplanungen sicherstellt.

Ebenfalls nutzen bereits viele Kommunen und öffentliche Einrichtungen verschiedene Elektrofahrzeuge für dienstliche Fahrten. Diese werden bevorzugt im Kreisgebiet genutzt, da die Entfernungen zwischen den Mittelzentren der Region gering sind und die bestehende Ladeinfrastruktur als gut einzustufen ist. Die Möglichkeiten für den privaten Gebrauch sind dementsprechend ebenfalls gegeben.

Abbildung 51 Standorte der Elektroladesäulen im Rheingau-Taunus-Kreis



Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020) [Eigene Darstellung]

Die Lademöglichkeiten verteilen sich innerhalb des Kreisgebietes wie folgt auf die jeweiligen Kommunen:

Tabelle 35 E-Ladestationen je Kommune im Rheingau-Taunus-Kreis

Kommune	Anzahl	Kommune	Anzahl
Aarbergen	1	Lorch	1
Bad Schwalbach	6	Niedernhausen	1
Eltville a. Rhein	6	Oestrich-Winkel	5
Geisenheim	5	Rüdesheim a. Rhein	3
Heidenrod	3	Schlangenbad	1
Hohenstein	2	Taunusstein	3
Hünstetten	3	Waldems	1
Idstein	2	Walluf	3
Kiedrich	1	Summe	47

Quelle: [Eigene Darstellung]

Die Ladestationen sind entsprechend der Darstellung über das gesamte Kreisgebiet verteilt und es steht in allen Kommunen mindestens eine Lademöglichkeit zur Verfügung. Somit ist eine grundhafte und flächendeckende Anzahl an Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum gegeben. Eine Ausweitung der Ladeinfrastruktur ist bereits in Planung und sollte wie oben erwähnt auf Grund der steigenden Tendenz zur Elektromobilität ausgeweitet werden.

Bike-Sharing-Angebot

Mit einem öffentlichen Fahrradverleihsystem besteht die Möglichkeit, Fahrräder (bestenfalls herkömmliche und Elektrofahräder) an öffentlich zugänglichen Stationen über eine Onlineregistrierung zu leihen und für einen gewissen Zeitraum entgeltlich zu nutzen. Anschließend können die Leihfahrräder eigenständig und meist rund um die Uhr entliehen und an den jeweiligen Stationen des Anbieters (Bsp. Nextbike, Call a Bike, ...) zurückgegeben werden. Ein solches Bike-Sharing-System kann dazu beitragen, die Radverkehrsnutzung zu erhöhen und insbesondere den Freizeitverkehr mit neuen Angeboten zu stärken. Vor allem im Rheingau könnten Sharing-Angebote (ggf. auch Tretroller; aufgrund der Topografie nur lokal im Rheingau vorstellbar) gewinnbringend eingesetzt werden, um neben den umweltpolitischen Zielsetzungen ebenfalls das Bild der Region hinsichtlich der Nahmobilität zu steigern.

In vier Kommunen des Kreises können Fahrräder von privaten Anbietern ausgeliehen werden. Die Aus- und Rückgabe der Fahrräder erfolgt immer an derselben Örtlichkeit. Nach Angaben der Anbieter richten sich die Angebote an den Tourismus- und Freizeitverkehr. In den nachfolgend genannten Städten und Gemeinden im Kreisgebiet wird der Fahrradverleih angeboten:

- Idstein – Hotel Felsenkeller (4 E-Bikes; Anbieter: movelo) [40]
- Rüdesheim – Radkranz (City-Bikes, Trecking-Bikes, Mountainbikes, E-Bikes, Pedelecs) [41]
- Schlangenbad – Touristinfo Schlangenbad (E-Bikes; Anbieter: movelo) [42]
- Taunusstein – Fahrrad Schauss (Pedelec, Mountainbike E-Bike; Anbieter: movelo) [42]

Ein klassisches kreisweites Bike-Sharing-Angebot existiert im Rheingau-Taunus-Kreis bisher nicht. Der Wunsch nach solchen Systemen besteht aber in einigen Kommunen. Gerade in den Bereichen des Rheingaus und des Idsteiner Landes, in denen die Radnutzung aufgrund der topographischen Voraussetzungen am ehesten möglich ist, können derartige Angebote angenommen werden. Die bisherige Umsetzung scheiterte nach Angaben der Kommunen zum einen an den finanziellen Möglichkeiten, zum anderen aber auch am befürchteten Vandalismus an den Leihfahrrädern. Zur weiteren Konzipierung ist der Bedarf genauer zu bestimmen.

4.10 Verkehrssicherheit im Rheingau-Taunus-Kreis

4.10.1 Unfallstatistik 2016 – 2018

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit wurden die Verkehrsunfalldaten aus den Jahren 2016 – 2018 [31] ausgewertet. Innerhalb dieses Zeitraums wurden insgesamt 11.805 Unfälle polizeilich erfasst, davon zählen 1.519 Unfälle zu Unfällen mit Personenschaden und 10.285 Unfälle zu Unfällen mit Sachschaden.

Die aufgenommenen Verkehrsunfälle werden dabei in sechs Unfallkategorien unterteilt, welche die Schwere des Unfalls dokumentieren:

- **Kategorie 1 – 3: Unfälle mit Personenschaden**
(1: Getötete, 2: Schwerverletzt, 3: Leichtverletzt)
- **Kategorie 4 – 6: Unfälle mit Sachschaden.**
(4: schwerwiegender Sachschaden, 5: Sachschaden (ohne Alkoholeinwirkung), 6: Sachschaden (mit Alkoholeinwirkung))

In nachfolgender Tabelle sind alle Unfälle des oben genannten Zeitraums nach Unfallkategorien aufgeführt. Der Tabelle ist zu entnehmen, dass sich die Anzahl an Unfällen pro Jahr nicht signifikant verändert hat. Auffallend ist jedoch, dass die Anzahl an tödlichen Unfällen im Jahr 2018 auf neun angestiegen ist. Unfälle, die in dieser Zeitspanne konstant rückläufig sind, sind Unfälle der Kategorie 4 und 6.

Tabelle 36 Verkehrsunfälle 2016 - 2018 nach Kategorien

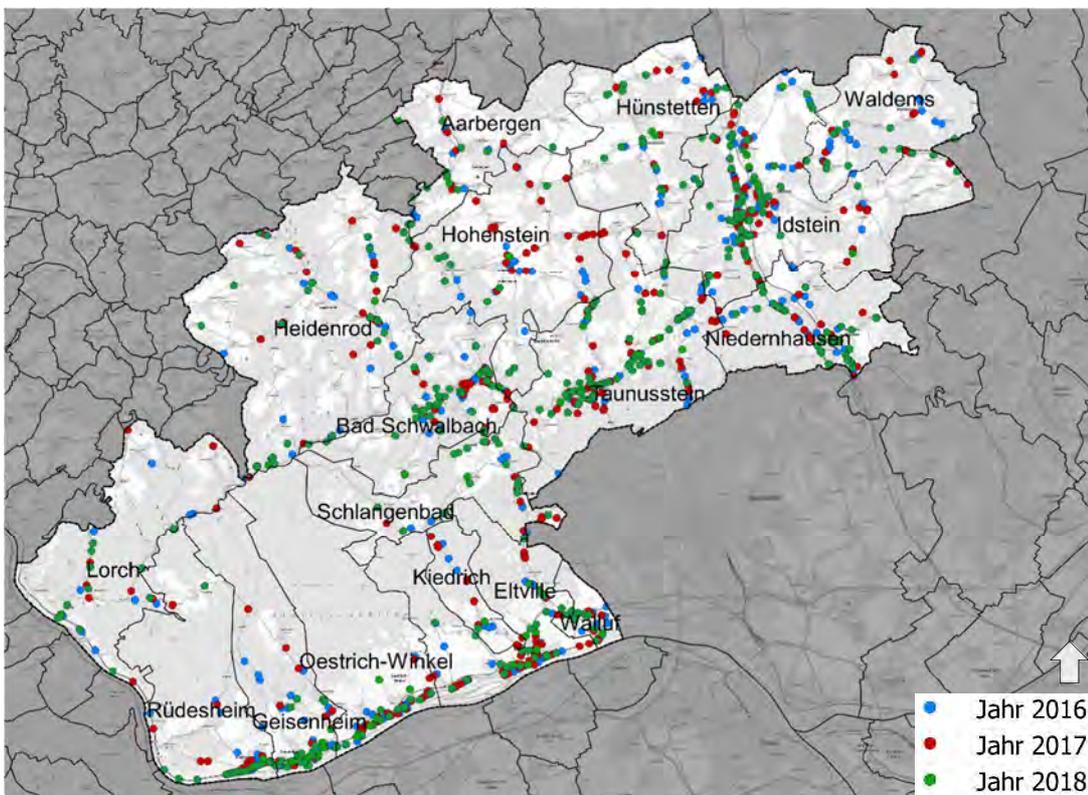
	Unfälle mit Personenschaden			Unfälle mit Sachschaden			Gesamt
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	
2016	5	133	356	167	3.161	33	3.855
2017	5	103	390	159	3.361	24	4.042
2018	9	135	383	147	3.211	22	3.907
Gesamt	19	371	1.129	473	9.733	79	11.804

Quelle: Polizeipräsidium Westhessen – Polizeidirektion Rheingau-Taunus, Auswertung der Verkehrsunfalldaten 2016 – 2018

- Kat. 1: Unfall mit Getöteten
- Kat. 2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kat. 3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kat. 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
- Kat. 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
- Kat. 6: Sonstiger Sachschadensunfall mit Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

Nachfolgende Abbildung zeigt alle Unfälle mit Personenschaden der Jahre 2016 – 2018 im Rheingau-Taunus-Kreis. Die Plandarstellung ist ebenfalls in Anlage 2.60 zu finden.

Abbildung 52 Unfälle mit Personenschaden im RTK, 2016 - 2018



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Unfallatlas, 2019 [Eigene Darstellung]
 Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020)

Die Unfallbeteiligung mit Radfahrenden liegt dabei bei insgesamt 221 Unfällen (2016 – 2018). Deutlich zu erkennen ist auch in diesem Fall der Anstieg der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Jahr 2018. Diese Entwicklung lässt sich einerseits aus der allgemein steigenden Radverkehrsbeteiligung am Gesamtverkehr, aber auch aus der Elektromobilität und der damit gestiegenen Radfahrgeschwindigkeit ableiten.

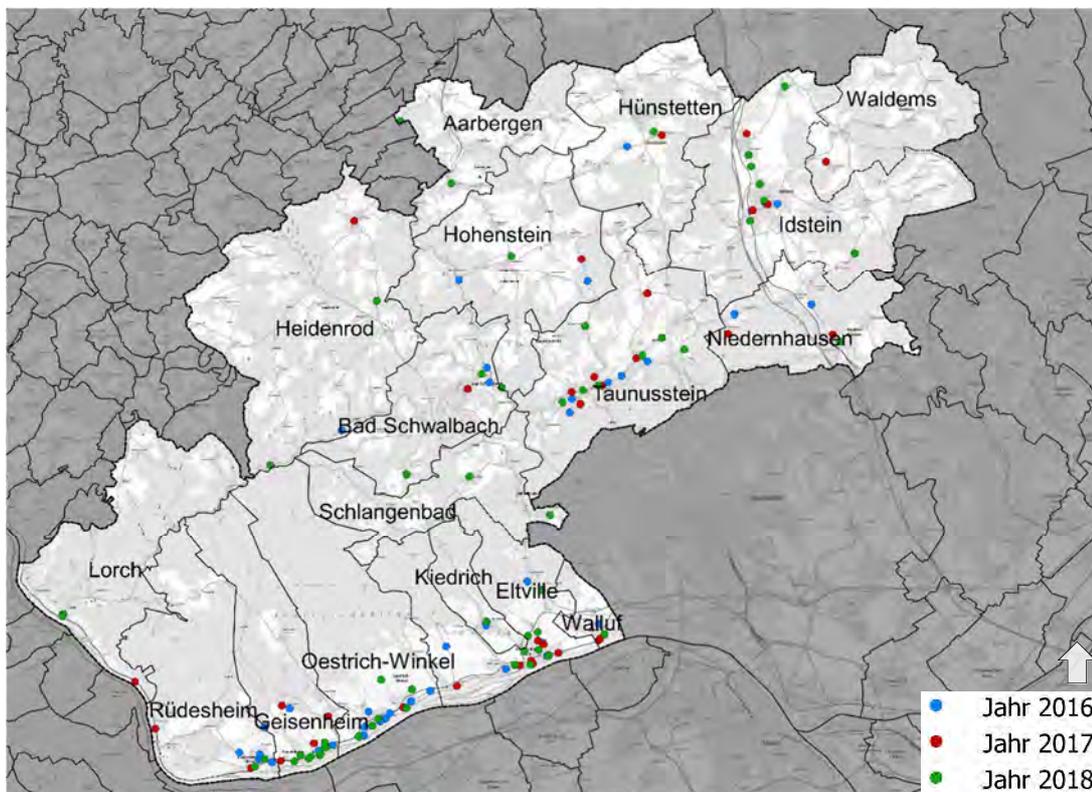
Tabelle 37 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2016 – 2018

Jahr	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung
2016	68
2017	64
2018	89

Quelle: HEWH-RHEINGAU-TAUNUS-PD, Auswertung der Verkehrsunfalldaten 2016 – 2018

Die Verortung der Unfälle ist in Abbildung 53 und Anlage 2.61 kartografisch dargestellt. Dabei werden auch die Hauptrouten des Radverkehrs deutlich – Entlang der B42 im Rheingau sowie der B275 in Taunusstein lassen sich auffällige Bereiche registrieren.

Abbildung 53 Unfälle mit Personenschaden und Radfahrbeteiligung im RTK, 2016 – 2018



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Unfallatlas, 2019 [Eigene Darstellung]
 Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020)

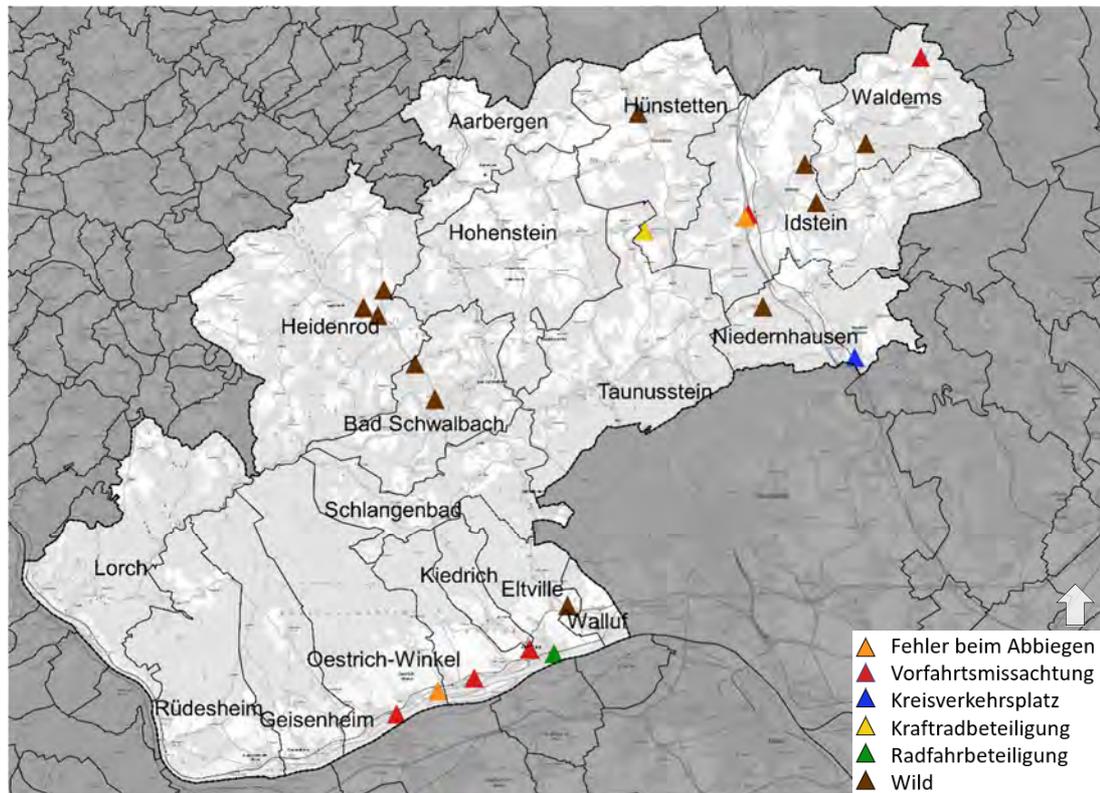
4.10.2 Unfallhäufungsstellen im Kreisgebiet

Insgesamt gibt es im Rheingau-Taunus-Kreis gemäß der polizeilichen Daten 21 Unfallhäufungsstellen (UHS). Diese werden nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (FGSV, 2012) in Unfallhäufungsstellen auf Innerortsstraßen und auf Landstraßen unterschieden. Die Kriterien für die Klassifizierung sind dem oben genannten Merkblatt zu entnehmen.

In der nachfolgenden Abbildung sind alle Unfallhäufungsstellen im Kreisgebiet verortet. Zu der häufigsten Unfallursache bei Unfällen auf Landstraßen zählt „Wild auf der Fahrbahn“. Insgesamt gibt es elf dieser UHS im ländlichen Raum (vorwiegend Untertaunus). Ansonsten lassen sich diverse Unfallhäufungsstellen entlang der Knotenpunkte der B42 im Rheingau erkennen.

Die lokalisierten Unfallhäufungsstellen stellen Knotenpunkte und Bereiche der freien Strecke dar. Weiterführende Untersuchungen müssen ergeben, wie die Verkehrssicherheit an den einzelnen UHS verbessert werden kann.

Abbildung 54 Unfallhäufungsstellen im RTK



Quelle: Polizeipräsidium Westhessen – Polizeidirektion Rheingau-Taunus, Auswertung der Verkehrsunfalldaten 2016 – 2018 [Eigene Darstellung] / Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020)

4.11 Mängelübersicht

Zusammenfassend sind in der folgenden Mängelübersicht die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse je Verkehrsträger zusammengefasst.

Tabelle 38 Mängelübersicht im Rheingau-Taunus-Kreis

Kfz-Verkehr	
1	Straßenschäden an ausgewählten Streckenabschnitten, Detaillierte Mängelliste gem. Sanierungsinitiative
2	Staugefährdete Bereiche , insbesondere: - Bahnübergang in Rüdesheim - Streckenzug der B42 - Ortsdurchfahrten in Waldems-Esch, Wambach, Eschenhahn - Aarstraße in Taunusstein
3	Fehlende Parkeinrichtungen (P+R) - an bestehenden P+R-Plätzen an Bahnhöfen - an Bahnhöfen ohne P+R-Anlagen - an der B54 in Fahrtrichtung Wiesbaden
4	Keine feste Querungsmöglichkeit (Kfz, Rad, ÖV) nach Rheinland-Pfalz
Öffentlicher Verkehr (SPNV)	
1	Fehlende Schienenanbindung in den Untertaunus (Bad Schwalbach als Kreisstadt)
2	Mangelnde Barrierefreiheit an den Bahnhöfen
3	Fehlende Anbindung des Mittelzentrum Idsteins an die S-Bahnlinie S2 in Richtung Frankfurt am Main (Endhaltestelle Niedernhausen)
Öffentlicher Verkehr (ÖPNV)	
1	Qualitativ inhomogenes Bussystem , vereinzelte Probleme: Linienführung, Taktung, Betriebszeiten, Anbindung an Bahnhöfe
2	Tarifsystem Teure Fahrpreise im Binnenverkehr des Kreises bei Angebotsdefiziten (siehe Pkt. 1, keine Übergangstarife in den Rhein-Lahn-Kreis)
3	Fehlende direkte Querverbindung (Rheingau – Untertaunus (Bad Schwalbach) – Idsteiner Land)
4	ungenügende Barrierefreiheit den Bus-Haltestellen

Radverkehr	
1	Qualitätsunterschiede im Rad-Hauptnetz (u.a. Führung, Lücken, mangelnde Standards)
2	Fehlende/ unmoderne B+R-/ Abstellanlagen an Schulen und Bahnhöfen
Wirtschaftsverkehr	
1	Begegnungsverkehr in Ortsdurchfahrten (schmale Fahrbahn) , insbesondere: - Ortsdurchfahrten in Waldems-Esch, Wambach, Eschenhahn
Fährbetrieb	
1	Eingeschränkte Beförderungszeiten - bis 22:00 Uhr (Wintermonate) - Hoch- Niedrigwasserproblematik
Sharing-Angebote und Elektromobilität	
1	Kein flächendeckendes Carsharing-Angebot
2	Kein flächendeckendes Bikesharing-Angebot
3	Ausbaubedürftiges Ladesäulennetz

Quelle: Eigene Darstellung

5 Leitbild

5.1 Struktur und Herleitung des Leitbildes

Im Leitbild für die Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis sind die groben Ziele für die Mobilität im Jahr 2030 definiert. An diesen Zielen können alle jetzt erkennbaren und zukünftigen Maßnahmen ausgerichtet und gemessen werden und es kann auch eingeschätzt werden, welche Maßnahmen am vordringlichsten umzusetzen sind.

In Zusammenarbeit mit den Begleitgruppen (Lenkungsgruppe/ Kommunale Arbeitsgruppe/ Dialogforum) wurde ein erster Entwurf des verkehrlichen Leitbildes erarbeitet. Da die Nutzer der Mobilitätsangebote die Bürgerinnen und Bürger im Kreis sind, wurde die Bürgerschaft für die Zusammenstellung des finalen Leitbildes zusätzlich hinzugezogen und im Rahmen der Bürgerbeteiligung aktiv zur Mitgestaltung aufgefordert. Im Zuge der Beteiligung wurde der Entwurf durch die aktive Mitarbeit der Bürgerinnen und Bürger ergänzt und folgendermaßen priorisiert:

Abbildung 55 Mobilitätsleitbild des Rheingau-Taunus-Kreis 2030



Quelle: Rheingau-Taunus-Kreis, Bürgerbeteiligung (<https://www.zusammen-zukunft.de>) [Abruf am 24.01.2020]

5.2 Ziele des Mobilitätskonzeptes

Die folgenden Ziele werden im weiteren Bearbeitungsprozess als Bewertungsrahmen der identifizierten Handlungsempfehlung/ Maßnahmen (vgl. Kapitel 6) herangezogen und bilden das Zielsystem des Rheingau-Taunus-Kreis bis zum Jahr 2030:

Ziel 1: Keine Verkehrstoten mehr im Rheingau-Taunus-Kreis

Verfolgt wird mit diesem Ziel das Erreichen der „Vision Zero“. Demnach soll es zukünftig keine Toten und Schwerverletzten durch Verkehrsunfälle mehr geben. Grundlegend ist zu berücksichtigen, dass der Mensch als Teil dieses Systems nicht fehlerfrei agieren kann. Auf dieser Basis ist die Gestaltung der Verkehrsmittel und der Infrastruktur dementsprechend anzupassen und eine sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. [35]

Ziel 2: Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei

Je nach sozialen, gesundheitlichen oder wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterscheiden sich die Anforderungen der Bevölkerung an das Verkehrssystem. Aus diesem Grund gilt die höchste Priorität dem Öffentlichen Verkehr (ÖPNV/ SPNV) und der Schaffung von barrierefreien Zuwegungen zur uneingeschränkten Nutzung für alle Alters- und Nutzergruppen, darunter auch seh- und mobilitätseingeschränkte Personen.

Ziel 3: In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum

Um das alltägliche Leben in allen Regionen des Kreises attraktiv zu gestalten, ist eine Erreichbarkeit des nächstgelegenen Mittel- oder Oberzentrums innerhalb von 30 Minuten zu gewährleisten. Dafür sind die Mobilitätsangebote und -anforderungen anzupassen und mögliche Verkehrsbehinderungen zu vermeiden.

Ziel 4: Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral

Damit auch in Zukunft ein gesundes und lebenswertes Umfeld für die Bevölkerung im Rheingau-Taunus-Kreis gewährleistet ist, ist die Reduzierung und Einhaltung der Richtwerte von Luft- und Lärmschadstoffen notwendig. Hierzu ist die Steigerung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) als auch die Förderung alternativer Verkehrsmittel (Elektromobilität) erforderlich.

Ziel 5: Die Mobilität ist ohne eigenen PKW gewährleistet

Dieses Ziel ist darauf ausgelegt, Personen ohne eigenen Pkw-Besitz ebenfalls ein vergleichbares und vollumfängliches Mobilitätsangebot sicherzustellen. Darunter fällt vor allem die Förderung eines attraktiven Angebotes für den ÖPNV (inkl. Tarifsystem) und des Radverkehrs sowie eine grundlegende Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander.

Ziel 6: Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstoffbusse)

Besonders die Weiterentwicklung der Elektromobilität ist ein zukunftsweisendes Thema. Sie kann ein wichtiger Bestandteil der Energiewende sein und ist somit immer weiter in unser Mobilitätsverhalten zu integrieren. Aber nicht nur die Elektromobilität kann zu einer klimafreundlicheren Mobilität beitragen, auch Carsharing-Systeme oder der künftige Einsatz von Wasserstoffbussen stellen dabei nachhaltige Alternativen dar.

Ziel 7: Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege

Die alltäglichen Verkehrswege zum Arbeitsplatz tragen einen erheblichen Teil zum bestehenden Verkehrsaufkommen auf den Straßen bei. Umso wichtiger ist die Bereitstellung und Akzeptanz für moderne und digitale Homeoffice-Arbeitsplätze (Bsp. Breitbandausbau), um unnötige Verkehrswege vermeiden zu können.

Ziel 8: Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut

Das Fahrrad eignet sich für Menschen in unterschiedlichen Lebenslagen als kostengünstiges, flexibles und vielfältig nutzbares Verkehrsmittel. Um die Nutzung dieses Verkehrsmittel weiter zu stärken, ist ein flächendeckender und durchgehender Ausbau des Radwegenetzes notwendig.

Ziel 9: Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden

Zwar gibt es entlang des Siedlungsbandes im Rheingau eine Anbindung an den Schienenverkehr, dennoch sind nicht alle Höhenorte ausreichend an jenes Schienennetz angebunden. Um ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen, indem auch die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs ohne Einschränkungen möglich ist, muss die Anbindung der Höhenorte sichergestellt werden.

6 Maßnahmenkonzept

6.1 Umsetzungskonzept

Auf Basis der abgeschlossenen Bestands- und Mängelanalyse sowie des Leitbildes wurden Maßnahmen erarbeitet, mit denen das Verkehrsangebot im Rheingau-Taunus-Kreis entsprechend der festgelegten Ziele ausgerichtet werden soll. Die Maßnahmen wurden einerseits aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse und den kommunalen Gesprächen entwickelt und in den Begleitgremien (Lenkungsgruppe, kommunale Arbeitsgruppe, Dialogforum) abgestimmt. Darüber hinaus wurden die Maßnahmen mit Hilfe der Bürgerinnen und Bürger priorisiert. In diesem Zuge wurde auch weitere Maßnahmenvorschläge und -ideen aus der Bürgerschaft aufgenommen, analysiert und mit den Begleitgremien bewertet.

Die Maßnahmen lassen sich bezüglich ihrer Herkunft wie folgt gliedern:

- Maßnahmen anderer Aufgabenträger (z. B. Bund, DB)
- Geplante Maßnahmen des Kreises/ Kommunen oder anderer Aufgabenträger
- Weitere Maßnahmen und -ideen aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse und des Beteiligungsprozesses

Entsprechend ihres zu erwartenden verkehrlichen Nutzens und der Gewichtung durch die Bürgerinnen und Bürger wurden die identifizierten Maßnahmen priorisiert. Die in der Beteiligung als prioritär eingestuften Maßnahmen werden in diesem Kapitel in detaillierten Maßnahmensteckbriefen vorgestellt. Sie werden getrennt nach Verkehrsmitteln (MIV, SPNV, ÖPNV, Rad, Wirtschaftsverkehr und übergreifende Maßnahmen) betrachtet und unterteilen sich in die Umsetzungshorizonte 2025 und 2030.

Das Maßnahmenkonzept bis zum Jahr 2025 enthält dabei vorwiegend kurzfristig (Umsetzung innerhalb der nächsten zwei Jahre) oder mittelfristige (Umsetzungshorizont zwei bis fünf Jahre) Maßnahmen mit einem entsprechenden Planungs- und Realisierungshorizont. Maßnahmen mit einem Planungs- und Umsetzungsaufwand von mehr als fünf Jahren werden in das Maßnahmenkonzept 2030 aufgenommen.

Bei der Festlegung der Umsetzungshorizonte wurden ebenfalls praktische Aspekte wie etwa die Anknüpfungspunkte oder Abhängigkeiten mit vorausgehenden Maßnahmen berücksichtigt. Insgesamt enthält das Umsetzungskonzept **79 Maßnahmen**, die sich wie folgt einteilen lassen:

- 40 haben eine hohe Priorität, 39 zählen zu den weiterführenden Maßnahmen
- Maßnahmenschwerpunkt ist der ÖPNV mit insgesamt 32 Maßnahmen

- 27 der priorisierten Maßnahmen sind bis 2025 umzusetzen – davon allein elf im ÖPNV (hauptsächlich Taktverdichtung)

Die folgenden Übersichten stellen die Aufteilung der Maßnahmen je Verkehrsträger gegenüber:

Abbildung 56 Maßnahmenübersicht



Quelle: [Eigene Darstellung]

Tabelle 39 Maßnahmenübersicht und Umsetzungszeiträume

Verkehrsmittel	Priorisierte Maßnahmen		Weiterführende Maßnahmen
	Umsetzung bis 2025	Umsetzung bis 2030	Umsetzung bis 2030 ff.
Motorisierter Individualverkehr	3	5	5
Schienenpersonenverkehr	2	4	4
Öffentlicher Personennahverkehr	11	1	20
Radverkehr	5	2	5
Wirtschaftsverkehr	2	-	1
Komplementäre und übergreifende Maßnahmen	4	1	4
Insgesamt	27	13	39

Quelle: [Eigene Darstellung]

Das Maßnahmenkonzept unterteilt sich gemäß der oben gezeigten Tabelle in Maßnahmen des vordringlichen (priorisierte Maßnahmen) sowie des weiteren Bedarfs. Die aufgezeigten Maßnahmen gilt es zeitnah zu planen und umsetzen, um das Mobilitätsangebot im Rheingau-Taunus-Kreis hinsichtlich der vereinbarten Zielsetzung optimieren zu können.

In Ergänzung der prioritären Maßnahmen werden weiterführende Maßnahmen benannt, welche ebenfalls für das Mobilitätsangebot im Kreis zuträglich sind und nach Abwägung der zeitlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Umsetzung herangezogen werden können.

Die 40 priorisierten Maßnahmen (Umsetzungshorizont 2025/ 2030) werden nachfolgenden in separaten Steckbriefen vorgestellt. Diese sind wie folgt aufgebaut:

- Maßnahmenbeschreibung:

Kurzbeschreibung der wesentlichen Maßnahmencharakteristik. Neben klar formulierten Planungsvorhaben wird ebenfalls auf weitere Prüfaufträge oder für die Umsetzung notwendige Folgeuntersuchungen verwiesen.

- Herleitung der Maßnahme:

Angabe des Ziels aus dem Zielsystem, das durch die jeweilige Maßnahme erreicht werden soll. Es wird kenntlich gemacht, welche Ziele mit Hilfe der Maßnahme besonders positiv beeinflusst werden.

- Zu beteiligende Akteure:

Die bei der Planung und Umsetzung zu beteiligenden Akteure sind an dieser Stelle aufgeführt. Die Hauptverantwortlichkeit der Maßnahmenplanung ist dabei nochmals angegeben worden.

- Grobkostenschätzung:

Die zum aktuellen Bearbeitungsstand absehbaren Kosten für die nächste Realisierungsstufe wurden geschätzt. Es wird außerdem angegeben, für welche Zwecke die Kosten vorgesehen sind.

Für externe Planungsvorhaben sind die Kosten für die Planung und Unterhaltung separat anzufragen, sobald der Aufwand für die kommenden Planungsprozesse genauer abschätzbar ist.

- Fördermöglichkeiten:

Hinweise zu bestehenden Fördermöglichkeiten des Bundes/ Landes für die Planung/ Umsetzung der genannten Maßnahmen

- Weitere Informationen:

Stehen für die Maßnahme bereits weitere Informationen zur Verfügung, so wird hier auf diese verwiesen

Im Anschluss an die Maßnahmenstreckbriefe werden die übrigen 39 weiterführenden Maßnahmen in vereinfachter Form dargestellt und beschrieben. Sämtliche aufgeführte Maßnahmen (priorisiert/ weiterführend) stehen gleichrangig nebeneinander und sind entsprechend ihres Umsetzungszeitraums separat umzusetzen.

6.2 Maßnahmenübersicht

Im Folgenden werden die erfassten Gesamtmaßnahmen je Verkehrsträger gegenübergestellt. Farblich hervorgehoben sind dabei die im Rahmen des Begleitprozesses priorisierten Maßnahmen (Maßnahmensteckbriefe):

Tabelle 40 Maßnahmenübersicht des motorisierten Individualverkehrs (Pkw-Verkehr)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
	
MIV-1.1	Gezieltes Straßenerhaltungsmanagement und Instandhaltung der Infrastruktur (Kreisstraßen)
MIV-1.2	Umsetzung der Sanierungsoffensive im Rheingau-Taunus-Kreis (Bundes- und Landesstraßen)
MIV-2	Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
MIV-3	Planung und Einrichtung von Ortsumgehungen
MIV-4	Bau einer festen Querung über den Rhein zwischen Mainz/ Koblenz
MIV-5	Umgestaltung der Knotenpunkte und Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Streckenzug der B42/ B275
MIV-6	8-streifiger Ausbau der BAB 3 zwischen AS Limburg-Süd und Wiesbadener Kreuz
MIV-7	Kapazitätsprüfung und Einrichtung neuer Park+Ride-Anlagen/ Mitfahrerparkplätzen im Kreisgebiet (insbes. in Richtung Landeshauptstadt Wiesbaden)
MIV-8	Alternative Umleitungsstrecken der BAB 3
MIV-9	Koordinierung von Lichtsignalanlagen
MIV-10	Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Elektroladesäulen-Systems im öffentlichen Straßenraum
MIV-11	Ausbau des Carsharing Systems
MIV-12	Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan für den Rheingau-Taunus-Kreis umsetzen

Quelle: [Eigene Darstellung]

Tabelle 41 Maßnahmenübersicht des Schienenpersonenverkehrs (SPNV)

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	
SPNV-1	Schienenanbindung Untertaunus
SPNV-2	Verlängerung S-Bahn Linie S2 bis Idstein
SPNV-3	Taktverdichtung der Regionalbahn 10 auf 30-Minuten-Takt zwischen 05:00 - 20:00 Uhr
SPNV-4	Herstellung der allg. Barrierefreiheit an Bahnhöfen
SPNV-5	Beseitigung Bahnübergang Rüdesheim
SPNV-6	Standortverlegung Bahnhof Rüdesheim
SPNV-7	Ausbau der Ländchesbahn
SPNV-8	Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalstrecke
SPNV-9	Alternativstrecke für den Güterverkehr
SPNV-10	Neubau Haltepunkt Niederseelbach

Quelle: [Eigene Darstellung]

Tabelle 42 Maßnahmenübersicht des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
ÖPNV-1	Allg. Taktverdichtung im ÖPNV-Betrieb auf 1-Stunden-Takt bzw. 30 Minuten-Takt (werktags von Mo - Sa)
ÖPNV-2	Anpassungen im Tarifsystem des ÖPNV
ÖPNV-3	Modernisierung und Ausbau von Mobilitätsstationen
ÖPNV-4	Einrichtung neuer Schnellbuslinien
ÖPNV-5	Herstellung der allg. Barrierefreiheit an Bushaltestellen
ÖPNV-6	Ausweitung der Bedienzeit von 06:00 - 22:00 an Werktagen (Montag - Freitag)
ÖPNV-7	Ausweitung des Fährbetriebs bis 24:00 Uhr
ÖPNV-8	Ausweitung der Bedienungszeiträume einzelner Haltestellen
ÖPNV-9	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Busangebots
ÖPNV-10	Einführung von Übergangstarifen in den Rhein-Lahn-Kreis
ÖPNV-11	Anpassung der Linienverläufe im Busliniennetz

ÖPNV-12	Ergänzungen im Busliniennetz
ÖPNV-13	Taktverdichtung der bestehenden Schnellbuslinien zu Stoßzeiten auf 1-Stunden-Takt
ÖPNV-14	Einrichtung einer Ringbuslinie zwischen Rheinland-Pfalz/ Hessen
ÖPNV-15	Einführung und Etablierung eines Jugendtaxi im Rheingau-Taunus-Kreis
ÖPNV-16	Beseitigung von Erschließungslücken durch Neukonzeption von Haltestellen
ÖPNV-17	Ausweitung der Bedienzeit von 06:00 - 22:00 an Samstagen
ÖPNV-18	Ausweitung der Bedienzeit an Sonn- und Feiertagen bis 20:00 Uhr
ÖPNV-19	Einrichtung neuer Rufbusse für flexibleren ÖPNV
ÖPNV-20	Anschlusssicherung der Buslinien
ÖPNV-21	Einrichtung eines Bürgerbusses in Bad Schwalbach und Lorch
ÖPNV-22	Einheitliches Tarifsystem Fährbetrieb
ÖPNV-23	Fahrradmitnahme im ÖPNV
ÖPNV-24	Einsatz von Gelenkbussen in Stoßzeiten von 06:00 - 10:00 Uhr und 16:00 - 19:00 Uhr
ÖPNV-25	DFI-Systeme an gut frequentierten Haltestellen
ÖPNV-26	Einrichtung von Shuttleservices zu (Sonder-)Veranstaltungen
ÖPNV-27	Vereinheitlichte Organisation der Rufbusse
ÖPNV-28	Einrichtung von Fahrkartenautomaten an stark frequentierten Haltestellen / E-Ticket
ÖPNV-29	Fahrzeitoptimierung im ÖPNV
ÖPNV-30	Einführung von E-Bussen/ Wasserstoffbussen
ÖPNV-31	Mobilitätsstationen in Abhängigkeit der Umsetzung einer Schienenverbindung im Untertaunus
ÖPNV-32	Einrichtung neuer Buslinien in Abhängigkeit der Umsetzung einer Schienenanbindung im Untertaunus

Quelle: [Eigene Darstellung]

Tabelle 43 Maßnahmenübersicht des Radverkehrs

Radverkehr	
RV-1	Berücksichtigung der Planung von Radverkehrsanlagen bei Neu- und Umbaumaßnahmen
RV-2	Ausbau des Rad Hauptnetzes Hessen (Lückenschluss auf Haupttrouten) mit Verknüpfungspunkten an die Radfernwege
RV-3	Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Beseitigung von Netzlücken
RV-4	Machbarkeitsuntersuchung für Raddirektverbindungen
RV-5	Ausbau B+R Anlagen und Herstellung sicherer Abstellmöglichkeiten
RV-6	Einheitliches Beschilderungskonzept für Freizeit- und Radrouten
RV-7	Einrichtung eines Bikesharing-Angebotes an Bahnhöfen und Mobilitätsstationen
RV-8	Anbindung der Freizeitrouten an den ÖV durch Radbusse
RV-9	Durchführung eines Systematischen Straßenerhaltungsmanagements für Radwege
RV-10	Regelmäßige Überarbeitung der Schulwegpläne Digitalisierung der Radwege (Infotafeln, Wegweisung, RV-Zählgeräte/ -stelen)
RV-11	Sichtbarmachen des Radverkehrs im Alltagsverkehr
RV-12	Durchführung von Sicherheitsaudits auf Bestandsstrecken

Quelle: [Eigene Darstellung]

Tabelle 44 Maßnahmenübersicht des Wirtschaftsverkehrs

Wirtschaftsverkehr	
SV-1	Aufstellung eines kreisweiten Schwerverkehrskonzeptes
SV-2	Einrichtung von Durchfahrtsverboten für den Schwerverkehr (Freigabe nur für Lieferverkehre) in ausgewählten Ortschaften
SV-3	Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei der Erschließungsplanung von zukünftigen Gewerbegebieten

Quelle: [Eigene Darstellung]

Tabelle 45 Maßnahmenübersicht komplementärer und übergreifender Maßnahmen

Komplementäre und übergreifende Maßnahmen	
Ü-1	Breitbandausbau im Kreisgebiet
Ü-2	Ausbau des Mobilfunknetzes im Kreisgebiet
Ü-3	Umsetzung eines systematischen schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements
Ü-4	Informationsplattform (Appbasiert) hinsichtlich des Mobilitätsangebotes im RTK
Ü-5	Durchführung von Aktionstagen und Informationsveranstaltungen
Ü-6	Optimierung und Koordinierung des Baustellenmanagements (kreisweit)
Ü-7	Finanzielle Reize für Elektromobilität schaffen
Ü-8	Personenlift über den Rhein als ergänzendes Querungsangebot
Ü-9	Prüfung einer Seilbahntrasse zwischen Bad Schwalbach/ Taunusstein und Wiesbaden (als Alternative zur Schienenanbindung des Untertaunus)

Quelle: [Eigene Darstellung]

6.3 Maßnahmenkonzept MIV

Das dominierende Verkehrsmittel im Rheingau-Taunus-Kreis ist der Pkw. Grund dafür ist die hohe Pkw-Besitzquote (Motorisierungsgrad) von über 700 Pkw pro 1.000 Einwohner. Statistisch verfügt damit jeder Einwohner des Kreises, der eine Fahrerlaubnis erwerben darf, über einen eigenen Pkw. Das vergleichbare schwächere ÖPNV-Angebot und die fehlende Radverkehrsinfrastruktur lassen sich auch auf Basis der aktuellen Angebotsstrukturen (Zeitvorteile des MIV, fehlende Infrastruktur) und der mangelnden Nachfrage nach diesen Verkehrsmitteln erklären. Die bewegte Topografie ist überdies ein Handicap für den Radverkehr. Als Alternative zum Pkw-Verkehr stehen daher flächendeckend keine Verkehrsmittel zur Verfügung, die adäquate Reisezeitvorteile und mehr Komfort bieten.

Insofern kommt der störungsfreien Abwicklung des Kfz-Verkehrs auch künftig eine tragende Rolle zu. Durch die fehlende Schienenanbindung im Untertaunus spielt der Pkw insbesondere für die Erreichbarkeit der Kreisstadt Bad Schwalbach und der umliegenden Kommunen eine bedeutende Rolle.

Um die Belastungen und Problemstellen im Straßenverkehrsnetz zu verringern, sind bereits im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 diverse Straßenbaumaßnahmen durch das Land Hessen geplant. Hierzu zählen beispielsweise insbesondere die Planungen von Ortsumgehungen oder der Ausbau der Bundesautobahn A3. Es sind jedoch weitere Maßnahmen in der Baulast des Landes oder des Kreises notwendig, um die Qualität des Verkehrsablaufs auch künftig zu sichern.

Um den hohen Verkehrsmittelanteil des Kfz-Verkehrs zu senken, sind neue Mobilitätsformen (Sharingangebote) zu erwägen. Auch die Umsetzung einer geeigneten und direkten Schienenanbindung des Untertaunus in Richtung der Landeshauptstadt Wiesbaden stellt eine geeignete Maßnahme dar, die künftige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern und den Anteil des Kfz-Verkehrs zu minimieren.

Die nachfolgenden Maßnahmen enthalten Maßnahmenvorschläge aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, von Hessen Mobil und vom Rheingau-Taunus-Kreis.

Priorisierte Maßnahmen

<p>MIV-1.1 Gezieltes Straßenerhaltungsmanagement und Instandhaltung der Infrastruktur (Kreisstraßen)</p>	
<p>Die Straßeninfrastruktur im Rheingau-Taunus-Kreis ist augenscheinlich in einem ausbaufähigen Zustand, was neben den Lärmbelastungen durch Oberflächenschäden auch zu einem Wertverfall der Infrastruktur führt. Für eine systematische und effiziente Instandhaltung und ggf. Erneuerung der Straßeninfrastruktur ist zukünftig ein abgestimmtes Straßenerhaltungsmanagement (SEM) im Kreisgebiet vorzunehmen. Auf Basis einer wiederkehrenden Videobefahrung und einer turnusmäßigen Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) (Bsp. Turnus: alle 5 Jahre) könnten markante Straßen- und Oberflächenschäden (Einteilung Zustandsklassen abhängig des Straßengesamtwertes) frühzeitig erkannt und durch ein gezieltes Erhaltungsprogramm (Prioritätenreihung) behoben werden. Besonders betroffen sind exemplarisch folgende Streckenzüge, welche im Rahmen einer Zustandserfassung aus dem Jahr 2020 im Kreisstraßenanierungsprogramms 2021-2030 (Stand September 2020) festgesetzt und dort inkl. der Angabe der Streckenkilometrierung detailliert sind:</p> <p>Geplante Grundhafte bzw. Deckenerneuerungen gem. Kreisstraßenanierungsprogramm (Umsetzung im Zeitraum 2021-2030)</p> <ul style="list-style-type: none"> - K 699 Ausbau zw. B 417 und OD Orlen - K 642 Ausbau Rad- und Gehweg - K 674 Ausbau zw. L 3455 und OD Wisper - K 628 Ausbau zw. L 3397 und K 627 - K 634 Ausbau zw. OD Hallgarten und Rebhang - K 683 Ausbau OD Burg Hohenstein Unterdorf - K 715 Ausbau zw B 275 und OD Bermbach - K 984 Ausbau zw. Johannisberg und Marienthal - K 711 Ausbau zw. L 3026 und OD Dasbach - K 641 Ausbau zw. Rauenthal und Schlangenbad - K 984 Marienthal Johannisberg - K 672 zw. Hilgenroth und L 3035 - K 703 Ausbau zw. Hohe Wurzel/ Seitzenhahn - K 705 Ausbau OD Niederseelbach - K 642 Ausbau OD Eltville - K 717 Ausbau zw. L 3023 und OD Niederrod - K 634 Ausbau zw. Hallgarten und Rebhang - K 682 Ausbau in OD Burg Hohenstein-Oberdorf - K 629 Ausbau zw. L 3397 und Wollmerschied - K 669 Ausbau OD Fischbach - K 625 Ausbau zw. Wisperstr./ Bienbachstr. - K 678 Ausbau OD Grebenroth - K 614 Ausbau OD Zorn - K 717 Ausbau zw. Oberrod und B8 - K 700 Ausbau zw. B 54 und Born - K 641 Ausbau zw. Martinthal und Rauenthal - K 630 Ausbau zw. Geisenheim und Marienthal - K 715 Ausbau zw. L3011 und OD Bermbach - K 638 Ausbau zw. Kiedrich und OD Erbach - K 705 Ausbau OD Königshofen - K 709 Ausbau zw. B 275 und Bahnhof - K 694 Ausbau zw. OD Breithardt und Aarstraße - K 687 Ausbau zw. K 700 und OD Breithardt - K 690 Ausbau zw. Hennethal und Panrod - K 717 Ausbau zw. Niederrod und Oberrod - K 642 Ausbau zw. Martinthal und Eltville - K 707 Ausbau zw. Ehrenbach und K 708 - K 702 Ausbau OD Seitzenhahn - K 700 Ausbau OD Born - K 638 Ausbau OD Erbach - K 675 Ausbau zw. Wisperstr./ OD Watzelhain - K 707 Ausbau zw. B417/ OD Ehrenbach - K 700 Ausbau zw. OD Watzhahn/ Bleidenstadt - K 691 Ausbau zw. OD Wörsdorf/ L 3275 - K 714 Ausbau zw. B8 und OD Steinfischbach - K 721 Ausbau OD Oberjosbach/ freier Strecke <p>ergänzende Maßnahme aus der Reserveliste (ggf. Umsetzung im Zeitraum 2021-2030)</p> <ul style="list-style-type: none"> - K 638 Ausbau zw. Kiedrich und Erbach - K 666 Ausbau zw. L 3456 und OD Lindschied - K 631 Ausbau OD Johannisberg - K 705 Ausbau OD Königshofen - K 697 Ausbau zw. OD Hambach/ L 3470 - K 675 Ausbau zw. Watzelhain und L 3455 - K 699 Ausbau OD Orlen - K 638 Ausbau zw. Eltville/ Walluf-Weftstraße - K 663 Ausbau OD Hettenhain - K 638 Ausbau zw. Kiedrich/ OD Erbach - K 687 Ausbau zw. K 700/ OD Breithardt - K 700 Ausbau zw. K 687/ OD Watzhahn - K 707 Ausbau zw. K 708/ L 3274 - K 627 Ausbau zw. Wollmerschied/ Werkerbachstr. 	

Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275	2025 2030	Federführend: RTK Zu beteiligen: Hessen Mobil, Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Kommunalen Straßenbau (KSB); Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement	ca. 350.000 € (Planungskosten – ZEB; kreisweit)	Kreisstraßensanierungsprogramm RTK
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK		Positiv
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei		
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral		
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet		
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege		
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		

MIV-1.2 Umsetzung der Sanierungsoffensive im Rheingau-Taunus-Kreis (Bundes- und Landesstraßen)			
<p>Die Sanierungsoffensive ist eine Reaktion des hessischen Verkehrsministeriums auf den Zustand vieler Landstraßen. Bis zum Jahr 2022 stehen für rund 540 Einzelmaßnahmen 385 Millionen Euro zur Verfügung, 14 davon sind dem Rheingau-Taunus-Kreis gemäß der Sanierungsoffensive des Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Stand August 2020) zuzuordnen. Diese sind nachfolgend aufgelistet.</p> <p>Deckenerneuerungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -L3032: Deckenerneuerung zwischen Hohenstein / Hennethal und Aarbergen / Daisbach -L3033: Deckenerneuerung zwischen Abzweig L 3455 (Heidenrod / Springen) und Abzweig K 675 (Heidenrod / Watzelhain) -L3320: Deckenerneuerung zwischen Eltville / Hattenheim und Kloster Eberbach -L3023: Deckenerneuerung in der Ortsdurchfahrt Idstein / Heftrich -L3373: Deckenerneuerung zwischen Hohenstein / Breithardt und Hohenstein / Holzhausen -L3455: Deckenerneuerung in der Ortsdurchfahrt Heidenrod / Kemel <p>Felssicherung:</p> <ul style="list-style-type: none"> -L3031: Felssicherung zwischen Aarbergen / Kettenbach und Aarbergen / Daisbach -L3397: Böschungssicherung bei Lorch / Ranselberg <p>Instandsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -L3033: Instandsetzung der Wisperbrücke in der Ortsdurchfahrt Heidenrod / Geroldstein <p>Bauwerksinstandsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> -L3027: Erneuerung der Unterführung DB in der Ortsdurchfahrt Niedernhausen -L3274: Instandsetzung der Unterführung Wirtschaftsweg bei Hünstetten / Görsroth -L3274: Instandsetzung der Unterführung Breithardter Bach bei Hohenstein / Burg-Hohenstein <p>Grundhafte Erneuerung:</p> <ul style="list-style-type: none"> -L3033: Erneuerung von Pumpenanlagen zur Straßenentwässerung in Lorch -L3273: Grundhafte Erneuerung zwischen Niedernhausen / Niederseelbach und Niedernhausen / Oberseelbach <p>Zusätzlich zu realisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> -B42: Sanierung Geisenheimer Straße in Rüdesheim von Ortseingang bis Adlerturm 			
Priorisierung der Bürgerschaft		Umsetzungshorizont	
1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275		2025 2030	
		Federführend: Hessen Mobil Zu beteiligen: RTK, Kommunen	
Förderprogramme		Grobkostenschätzung	
Kostenträger Land Hessen		Gesamtvolumen ca. 13,5 Mio. €	
		Sanierungsoffensive – Land Hessen	
Beurteilung Zielsystem			Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK			Positiv
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei			
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum			Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral			
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet			
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)			
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege			
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut			
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden			

MIV-2 Beseitigung von Unfallhäufungsstellen		
<p>Für nachfolgend aufgelistete Unfallhäufungsstellen sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um das Gefahrenpotenzial für Unfällen zu reduzieren. Bauliche Maßnahmen und Umsetzungskonzepte sind durch gesonderte (Verkehrs-)Untersuchungen je nach Örtlichkeit zu erfassen.</p>		
<p>Wildunfälle:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 8, vor Ortseinfahrt Waldems-Esch aus Osten kommend - B 260, Heimbacher Delle bis Shell-Tankstelle Kemel - B 260, Höhe Ramschieder Feld - B 260, Mappershainer Delle - B 260, Langschied - Mappershain - B 260, Straßenabschnitt zwischen Martinsthal und BAB A 66 - B 275, zwischen Waldems-Esch und Idstein Höhe Knotenpunkt B 275/ L 3026 - B 417, Höhe Fahrtrainingsgelände Hünstetten - L 3023, zwischen Idstein-Heftrich und Idstein - L 3273, vor Ortseinfahrt Niedernhausen-Engenhahn aus Osten kommend - L 3455, Sportplatz Huppert 		<p>weitere Unfallhäufungsstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - K 638, Knotenpunkt Gutenbergstraße/ Weinhohle - B 42, Einmündung Hattenheimer Trompete (seit 2019 Überwachung mittels Geschwindigkeitsanhänger) - B 42, Oestrich-Winkel, Einmündung B 42/ EBS (Geschwindigkeitsmessungen mit Messanhänger für 2019 vorgeplant) - B 42, Oestrich-Winkel, Einmündung Rheinweg/ Nikolauspfad - B 275, Idstein Zubringer Wiesbadener Straße Höhe Autohaus Bilia - B 275, Waldems-Reichenbach, Einmündung Tenne - L 3026, Kreisverkehr L 3026/ L 3028 (Frankfurter Straße) - L 3035, Knotenpunkt L 3035/ Elisabethenstraße / Zubringer B 42 Fahrtrichtung Wiesbaden - L 3274, Ausfahrt von BAB A 3 Fahrtrichtung Köln kommend - L 3274, zwischen Hünstetten – Nieder- und Oberlibbach - L 3274, Idstein Knotenpunkt BAB-Abfahrt/ Straßenmeisterei
Priorisierung	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275	2025 2030	Federführend: Hessen Mobil/ Bund für Bundes- und Landesstraßen, RTK für Kreisstraßen, Zu beteiligen: Kommunen, Polizei
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Kommunalen Straßenbau (KSB); Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement	ca. 10.000 € - 20.000 € je Standort (Planungskosten je Art und Umfang)	Anlage 4.21 (größtenteils Kostenträger Bund/ Land)
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv

MIV-3 Planung und Einrichtung von Ortsumgehungen		
<p>Die derzeitige Ortsdurchfahrt in Wambach ruft durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten und der vereinzelt Linksabbieger in Richtung Bärstadt Einschränkungen hervor. Die B260 stellt zusätzlich für den Fernverkehr eine wichtige Verbindungsstrecke zwischen dem unteren Lahntal und dem westlichen Rhein-Main-Gebiet dar. Ein erheblicher Teil der werktäglichen Verkehrsbelastung entsteht zudem aus Pendler- und Wirtschaftsverkehr zwischen dem Untertaunus und dem Raum Wiesbaden.</p> <p>Diesbezüglich ist im Bundesverkehrswegeplan bereits die Maßnahme zur Ortsumfahrung von Wambach eingeplant und wird seitens Hessen Mobil aktuell weiter vertieft. Aktuell befindet sich das Projekt im Planfeststellungsverfahren, welches aufgrund eines neu hinzugekommenen Fachbeitrages und weiterer Änderungen in einem weiteren Ergänzungsverfahren vertieft werden muss. Der Erlass des abschließenden Planfeststellungsbeschlusses ist erst anschließend möglich.</p> <p>Parallel zu dieser Planung wird aktuell ebenfalls die Ortsumgehung entlang der B275 in Eschenhahn im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens seitens Hessen Mobil beplant. Diese ist aufgrund der baulichen Randbedingungen hinsichtlich der Entlastung der Kreisquerverbindung und der allg. Verbesserung der Verkehrssicherheit notwendig. Neben den genannten und bereits in Planung befindlichen Streckenzügen sind im Nachgang des Mobilitätskonzeptes weitere Ortsumgehungen in vertiefenden Machbarkeitsuntersuchungen zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Waldems-Esch (BVWP) - Niedernhausen-Niederseelbach - Eltville-Martinsthal (BVWP) - B 275 Verlegung bei Bad Schwalbach 		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275	2025 2030	Federführend: Hessen Mobil, Zu beteiligen: RTK, Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Kostenträger Bund	ca. 1 Mio. € / pro Ortsumgehung (Planungskosten)	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement / Planungsprojekte Rhein-Main https://mobil.hessen.de/planung/plannungsprojekte/rhein-main Bundesverkehrswegeplan 2030 - BMVI
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv Positiv

MIV-4 Bau einer festen Querung über den Rhein zwischen Mainz/ Koblenz		
<p>Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs gab es zwischen Rüdesheim am Main und Bingen-Kempton eine Brücke (Hindenburgbrücke) für den Eisenbahnverkehr; welche durch Kriegsereignisse zerstört und nicht wiederaufgebaut wurde. Der Bau einer festen Verbindung in gleicher Lage der historischen Brücke für den Kfz- und Radverkehr würde eine direkte Verbindung zwischen dem Rheingau und dem Landkreis Mainz-Bingen schaffen, die von Pendlern und dem Freizeitverkehr genutzt werden könnte.</p> <p>Zudem würden insbesondere die stark befahrenen Strecken der B42 und der Schiersteiner Brücke (einzig vorhandenen Querungsmöglichkeit zwischen Mainz und Koblenz) entlastet werden. Zusätzlich könnten enorme Reisezeitgewinne durch eine feste Querung zwischen den beiden Landkreisen erzielt werden.</p> <p>Die bisher verfolgten Brückenvarianten werden aus umweltfachlicher Sicht kritisch gesehen. Weitere Standorte für Brücke oder Tunnel sind technisch, umweltrechtlich und wirtschaftlich zu prüfen.</p> <p>Die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz (Entlastung/ Mehrbelastungen) sind durch eine Machbarkeitsuntersuchung zu bestimmen.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275	2025 2030	Federführend: Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz Zu beteiligen: RTK, Landkreis Mainz-Bingen, Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	technisch-, wirtschaftliche Machbarkeitsstudie ca. 250.000 €	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		Positiv
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		Positiv
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		

MIV-5 Umgestaltung der Knotenpunkte und Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Streckenzug der B42/ B275		
<p>Um die allgemeine Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit entlang der B42/ B275 zu erhöhen, sind die hoch frequentierten und maßgeblich belasteten Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Knotenpunktsgestaltung und der aktuellen Leistungsfähigkeit zu prüfen und gegebenenfalls baulich umzustrukturieren (signalisierter Knotenpunkt/ Kreisverkehrsplatz).</p> <p>Folgende Knotenpunkte sind mittels nachfolgender verkehrstechnischer Untersuchungen zu untersuchen:</p> <p>B42:</p> <ul style="list-style-type: none"> - KP B 42/ Marktstraße in Erbach - KP B 42/ Hattenheimer Trompete - KP B 42/ Schlossergasse/ Auweg in Hattenheim - KP B 42/ B 42A zwischen Hattenheim und Oestrich - KP B 42/ Rheinweg bei Mittelheim - KP B 42/ Kerbeplatz in Winkel - KP B 42/ Goethestraße in Winkel - KP B 42/ Zubringer L 3272 in Geisenheim - KP B 42/ Zubringer B 42A - KP Chauvignystraße/ Uferstraße/ Zubringer B 42A <p>B275 Taunusstein:</p> <p>Bleidenstadt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hofwiesenstr./ Aarstr. - Ggf. Anschlüsse des Querstichs Aarstr. bis Hahner Weg nördlich des Aartal Centers <p>Hahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiesbadener Str. (L 3032) <p>Hahn/Wehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anschlüsse im Falle eines Ausbaus der Schützenstr.: Scheidertalstr., Neubau Stich zur Schützenstr. - Aartalstr./ Dresdener Str./ Aarmühlweg Wingsbach: - L 3032: südlicher Ortseingang <p>Orlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mittelgasse (L 3470)/ Auffahrt B417/ Am Wurzelbach <p>Neuhof:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aarstr. (B275)/ L 3273 - Aarstr. (B275)/ Lilienstr. - Engenhahner Str./ L 3273 <p>Desweiteren sind folgende Knotenpunkte im Straßennetz im Idsteiner Land ebenfalls zu prüfen und ggf. durch bauliche Veränderungen zu optimieren:</p> <p>Niedernhausen</p> <p>In Niedernhausen ist der Umbau des Knotenpunkts Idsteiner Str./ Feldbergstr./ Frankfurter Str./ Wiesbadener Str. als Kreisverkehrsplatz weiter zu vertiefen. In diesem Zuge sind ebenfalls die aktuellen Verkehrsmengen im Rahmen separater Verkehrserhebungen zu erfassen und die Leistungsfähigkeiten zu belegen.</p> <p>Idstein</p> <p>Optimierung der Verkehrssituation des nicht lichtsignalgesteuerten Knotenpunkts in Idstein an der AS A3/ L3274 (Unfallschwerpunkt) und des weiterführenden Knotenpunkts der AS B275/ L3274</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275	2025 2030	Federführend: Hessen Mobil Zu beteiligen: RTK, Kommunen

Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen	
Kostenträger Bund/ Land	ca. 500.000 -1 Mio. € pro Knotenpunktumbau (zzgl. Planungskosten)	Anlage 4.19 Anlage 4.3	
Beurteilung Zielsystem			Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK			Positiv
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei			
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum			Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral			
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet			
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)			
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege			
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut			Positiv
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden			

MIV-6 8-streifiger Ausbau der BAB 3 zwischen AS Limburg-Süd und Wiesbadener Kreuz		
<p>Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wird diese Maßnahme dem Weiteren Bedarf (WB) zugeordnet. Ziel des Projektes ist es, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes zu erhöhen und somit auch die Verkehrsbelastungen in den umliegenden Kommunen zu reduzieren. Insbesondere die Gemeinden Niedernhausen/ Niederseelbach sowie Idstein/ Wörsdorf sind durch die jeweiligen Umleitungsstrecken im Störfall durch Mehrverkehre hoch belastet. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der Bundesautobahn könnte zukünftig die Anzahl der Störfälle zu Verkehrsspitzenzeiten mindern und somit einen Beitrag zur Entlastung der Ortsdurchfahrten leisten.</p> <p>Die Planungen zum Ausbau der Bundesautobahn zwischen der Anschlussstelle Limburg Süd und dem Wiesbadener Kreuz sollten unter der Voraussetzung der zunehmenden Verkehrsbelastung daher seitens des Bundes zwingend fortgeführt und die Umsetzung forciert werden.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275	2025 2030	Federführend: Bund, Hessen Mobil Zu beteiligen: RTK, Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Kostenträger Bund	k.A.	Bundesverkehrswegeplan 2030 – (BMVI)
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv

<p>MIV-7 Kapazitätsprüfung und Einrichtung neuer Park+Ride-Anlagen/ Mitfahrerparkplätzen im Kreisgebiet (insbes. in Richtung Landeshauptstadt Wiesbaden)</p>		
<p>Um die Anzahl von Individualfahrten (insbesondere Pendlerverkehre) im Kreisgebiet zu bündeln, ist die Bereitstellung geeigneter P+R-Anlagen/ Mitfahrerparkplätze an markanten Stellen des Verkehrsnetzes (in Fahrtrichtung Wiesbaden) des Kreisgebietes einzurichten. Diese Anlagen können als Treffpunkt für Fahrgemeinschaften fungieren und somit zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens und der Zuflussregulierung nach Wiesbaden durch deren Bündelungswirkung beitragen.</p> <p>An folgenden relevanten Punkten ist die Einrichtung von P+R-Anlagen/ Mitfahrerparkplätzen zu prüfen. In nachfolgenden Untersuchungen sind insbesondere die Erschließungsmöglichkeiten und die notwendige Anzahl an Stellplätzen durch den Abgleich aktueller Verkehrsdaten (Verkehrserhebungen/ -befragungen) zu erfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eltville – Erbach: B42, Parkplatz südlich der Erbacher Str., Anschlussstelle B42 - Eltville – Martinthal: Parkplatz westlich der Hauptstr., Knotenpunkt Hauptstr./ Große Hub/ - Bad Schwalbach – B 275, Parkplatz Roter Stein - Taunusstein – B54, Parkplatz 300 m nördlich der Gastronomie Waldgeist zur Eisernen Hand (weitere Klärung Wasserschutzgebiete) - Taunusstein – B417, Anschlussstelle südlich von Platte - Idstein – B275, Parkplatz Geierskopf, Anschlussstelle A3 <p>Im Zuge der Planungen zur Reaktivierung der Aartalbahn sind an dieser Strecke ausreichend P+R Parkplätze vorzusehen.</p> <p>Auch die bestehenden Anlagen entlang der Bundesautobahn A3 und an den Bahnhöfen des Rheingau-Taunus-Kreises sind durch separate Nachuntersuchungen entsprechend der vorhandenen Angebotsstrukturen (Kapazitätserweiterung) zu betrachten.</p>		
<p>Priorisierung der Bürgerschaft</p>	<p>Umsetzungshorizont</p>	<p>Umsetzende Akteure</p>
<p>1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275</p>	<p>2025 2030</p>	<p>Federführend: Städte und Gemeinden Zu beteiligen: Deutsche Bahn, RTV</p>
<p>Förderprogramme</p>	<p>Grobkostenschätzung</p>	<p>Weitere Informationen</p>
<p>Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Kommunaler Straßenbau (KSB); Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)</p>	<p>ca. 50.000 € pro Standort (Planungskosten)</p>	<p>Anlage 4.2</p>
<p>Beurteilung Zielsystem</p>		<p>Auswirkung</p>
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p>

Weiterführende Maßnahmen

MIV-8 – Alternative Umleitungsstrecken der BAB 3

Die aktuellen Umleitungsstrecken bei Verkehrseinschränkungen auf der BAB 3 führen durch die Ortschaften Niedernhausen, Idstein und Wörsdorf. Alternative Routenführungen sind auf Basis der aktuellen Verkehrsmengen innerhalb der Ortsdurchfahrten (Neuerhebungen) zu prüfen, um diese Bereiche zu entlasten und die Lebensqualität (Minderung der Emissions- und Immissionsbelastungen) nachhaltig zu verbessern.

MIV-9 – Koordinierung der Lichtsignalanlagen

Um das Verkehrssystem möglichst leistungsfähig zu gestalten, ist auf bestimmten Streckenzügen eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen unabdingbar. Durch eine entsprechende Koordinierung an Hauptverkehrsstraßen kann eine "Grüne Welle" geschaffen werden, welche zur Reduzierung von Rückstauungen an Lichtsignalanlagen beiträgt und somit den gesamten Verkehrsfluss verstetigt.

Insbesondere der Streckenabschnitt der B 275 in Taunusstein ist dabei in weiteren Verkehrsuntersuchungen und unter Betrachtung der aktuellen Signalprogramme an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten zu berücksichtigen.

MIV-10 – Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Elektroladesäulen-Systems und eines Netzes von Wasserstofftankstellen im öffentlichen Straßenraum

Durch die allgemein steigenden Zulassungszahlen der Elektrofahrzeuge muss auch die flächendeckende Ladeinfrastruktur immer weiter ausgebaut werden. Im RTK gibt es derzeit 47 Ladestationen. Um die Abdeckung über das gesamte Kreisgebiet zu optimieren, sind zukünftig weitere Angebote an aufkommensrelevanten Punkten (Einkaufsmöglichkeiten/ Öffentliche Einrichtungen/ P+R-Anlagen) zu schaffen. Insbesondere in den nachfolgenden Gemeinden ist der Ausbau der Elektroladesäulen-Systems zu prüfen/ nachzurüsten:

- Aarbergen
- Geisenheim
- Taunusstein
- Waldems

In diesem Zusammenhang sind ebenfalls Ladesäulen im privaten Bereich denkbar. Ein erster Schritt wurde dabei im Förderprogramm "Masterplan Ladeinfrastruktur" für

private Ladestationen für Elektroautos vom Bundeskabinett angestoßen. Demnach sollen im Jahr 2020 bis zu 50 Millionen Euro für private Ladestationen zur Verfügung stehen. Die Förderung des Baus privater Ladesäulen ist im Rheingau-Taunus-Kreis zu prüfen.

Ebenso ist zu prüfen, wie ein Netz von Wasserstofftankstellen bedarfsgerecht ausgebaut werden kann.

MIV-11 – Ausbau des Carsharing Systems

Als Alternative zum eigenen Pkw bietet sich Carsharing an. Vor einer kreisweiten Einführung ist aufgrund der hohen Motorisierung im Rheingau-Taunus-Kreis die Nachfrage nach Car-Sharing-Fahrzeugen zu ermitteln. Denkbar ist dabei eine Testphase in den ausgewählten Mittelzentren des Rheingau-Taunus-Kreises und/oder an Orten, die von Touristen aufgesucht werden. Die Testphase bildet die Grundlage für weitere Planungen.

Unter folgenden Randbedingungen kann ein Carsharing-System im Kreisgebiet gewinnbringend eingesetzt werden:

- einheitlicher Anbieter mit Wiedererkennungswert im gesamten Kreisgebiet (Bsp. Flinkster, book n drive, car2go, ...)
- flexible und einfache Handhabung der Fahrzeugbuchung (Buchung stundenweise möglich)
- ausreichende und auf den Fahrtzweck ausgerichtete Fahrzeugklassen (Kleinwagen, Mittelklassewagen/ Elektroautos)
- Digitale Registrierung der Nutzer über Smartphone-Applikationen oder Onlinemedien (Abrechnung erfolgt digital über Onlinezugang)
- Angebot von Elektrofahrzeugen für die Weiterfahrt in Umweltzonen

Die weiteren Schritte für den Aufbau eines Carsharing-Systems im Kreis ist mit Hilfe der Kontaktaufnahme zu Carsharing- und Mietwagenunternehmen (In Ergänzung zur Stadt Wiesbaden mit dem Anbieter book-n-drive) fortzuführen.

MIV-12 – Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan für den Rheingau-Taunus-Kreis

Als Teil der Metropolregion Rhein/Main gehört der Rheingau-Taunus-Kreis mit zu den wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands. Durch das Wirtschaftswachstum, die geplanten Entwicklungsflächen und die allgemein steigende Mobilität nimmt auch die Belastung der Bewohner durch Verkehrslärm stetig zu. Ziel des Lärmaktionsplans ist

es, die Auswirkungen auf Lebensqualität und Gesundheit (Emissionen und Immissionsbelastungen) zu reduzieren. Nachfolgend sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplan für den Rheingau-Taunus-Kreis zusammengestellt.

Tabelle 46 Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan

Idstein	<ul style="list-style-type: none"> - B 275, Ortsumgehung Eschenhahn - Lärmschutz BAB/ OD Idstein-Wörsdorf entlang A3
Schlangenbad	<ul style="list-style-type: none"> - Zwischenlösung bis zur Umsetzung der Ortsumgehung: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
Taunusstein	<p>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h auf folgenden Abschnitten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bleidenstadt, zwischen Einmündung Barbarastraße und Einmündung Hohlweg - Hahn, zwischen Kreuzung Uhlandstraße/ Hebbelstraße und Einmündung Seidertalstraße - Wehen, zwischen südlich der Einmündung Berliner Straße und östlich der Einmündung Alter Orler Weg

Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen je Problemstelle sollte in nachfolgenden Verträglichkeitsuntersuchungen detailliert werden.

6.4 Maßnahmenkonzept Öffentlicher Verkehr

Die schienenseitige Erschließung des Rheingau-Taunus-Kreises besteht aus den Bahnstrecken Frankfurt – Limburg, Wiesbaden – Limburg und Wiesbaden – Lahnstein. Ein Linienbusnetz im Kreisgebiet, On-Demand-Angebote (Rufbusse), Schnellbuslinien in Richtung Wiesbaden sowie Bürgerbusse für innergemeindliche ergänzen in der Fläche die ÖV-Erschließung. Offenkundige Defizite sind die fehlenden Schienenanbindung des Untertaunus wie auch eine direkte Bus-Diagonalverbindung von Rüdesheim über Bad Schwalbach – Taunusstein nach Idstein.

Das aktuelle Busangebot und die Tarife sind in vielerlei Hinsicht verbesserungsbedürftig. Ein Großteil der nachfolgend vorgestellten Maßnahmen zielt auf Änderungen im Linienverlauf, Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverdichtungen ab. Barrierefreiheit, flexible Angebote und der Bau von Mobilitätsstationen sollen die Busangebote attraktiver machen und mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen. Einige der hier vorgestellten Maßnahmen decken sich mit den Handlungsfeldern des aktuellen Nahverkehrsplans (NVP).

Die Erreichbarkeit innerhalb des Kreisgebietes mit dem ÖPNV ist zu verbessern, um Alternativen zur Pkw-Nutzung aufzuzeigen. Insbesondere in den Höhenorten im Rheingau sind die Angebote des ÖPNV durch höhere Taktabfolgen oder den Einsatz von Rufbussen zu verkehrsschwachen Zeiten zu verbessern.

Für den Untertaunus ist, nachdem im November 2020 von der Wiesbadener Bürgerschaft der Bau der CityBahn abgelehnt wurde, eine Anbindung auf der Schiene weiterhin der Schlüssel für eine spürbare Qualitätsverbesserung des ÖPNV im Kreisgebiet. Planungsgrundlage sind nach wie vor der Nahverkehrsplan der Stadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis sowie der verbundweite Nahverkehrsplan des RMV. Der gemeinsame Nahverkehrsplan steht zur Fortschreibung an und ist gem. den folgenden ÖPNV-Maßnahmen zu aktualisieren.

6.4.1 Maßnahmenkonzept SPNV

Priorisierte Maßnahmen

SPNV-1 Schienenanbindung Untertaunus	
<p>Die starken Pendlerverflechtungen des Rheingau-Taunus-Kreises mit Wiesbaden (und hier insbesondere des Untertaunus mit ca. 9.800 Tagespendelnden*; vgl. Kapitel 4.3.5) sowie des benachbarten Rhein-Lahn-Kreises nach Wiesbaden und dem Rhein-Main-Gebiet erfordern ein leistungsfähiges ÖV-Angebot, das allein mit Bussen nicht dargestellt werden kann. Vor diesem aktuellen Hintergrund und mit Blick auf die stillgelegte Aartalbahn, die eine solche Funktion übernehmen könnte, drängt sich eine Wiederinbetriebnahme der gesamten Strecke auf, gerade erst recht nach dem ablehnenden Bürgerentscheid in Wiesbaden zur CityBahn vom 1.11.2020.</p> <p>Eine mögliche Schienenverbindung des Untertaunus könnte dabei weitgehend die bestehende Trasse der stillgelegten Aartalbahn nutzen. Als Regelspur-Eisenbahn könnte sie – anders als die geplante CityBahn – direkt über Wiesbaden hinaus beispielsweise nach Mainz, Frankfurt der zum Flughafen Frankfurt weitergeführt werden. Aus betrieblicher Sicht bietet sich eine Verknüpfung mit der Ländchesbahn an, die aktuell mit Dieseltriebwagen befahren wird und die mit demselben Rollmaterial wie die zu reaktivierende Aartalbahn betrieben werden könnte, wenn diese auch nicht elektrifiziert werden sollte. In diesem Fall könnten alle Fahrzeuge für beide Strecken einheitlich mit Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantrieb ausgerüstet werden.</p> <p>In der Angebotsgestaltung der künftigen Schienenanbindung entstehen attraktive Durchbindungen von Diez über Bad Schwalbach/ Taunusstein, Wiesbaden-Dotzheim in die Stadt Wiesbaden. Zusätzlich bestünden am Hauptbahnhof in Wiesbaden alle Umsteigemöglichkeiten des Bahnverkehrs; für den Berufspendlerverkehr u. U. relevant nach Mainz und in Richtung Frankfurt / Flughafen Frankfurt / Darmstadt, letztere in der Zukunft auch als schnelle SPNV-Verbindung über die Wallauer Spange.</p> <p>In Verbindung mit einer guten Einbindung in das vorhandene ÖPNV- und Radroutennetz im Rheingau-Taunus-Kreis entstehen weitere Optionen, mit denen das Verkehrsangebot im Kreis langfristig verbessert werden kann. In die weiteren Vorprüfungen zur Schienenanbindung des Untertaunus sind deshalb folgende Maßnahmen einzubeziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) Neukonzeption von zusätzlichen Buslinien als Zubringer zu den geplanten Haltepunkten B) Modernisierung der Haltepunkte und barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe C) Errichtung von Mobilitätsstationen an den Haltepunkten <p>Das zu schaffende SPNV-Angebot würde einen spürbaren Beitrag für das multimodale Verkehrsangebot (Ausbau der Haltepunkte als Mobilitätsstationen) und die Stärkung weiterführender Angebote wie beispielsweise Sharingangebote für Kfz- und Radverkehr leisten und entspricht einem Bedürfnis der Bewohner des Untertaunus. Weiterhin kann mit der Schienenanbindung die starke Pkw-Abhängigkeit im Rheingau-Taunus-Kreis gemindert werden.</p>	

In einer weiterführenden Detailbetrachtung bzw. Machbarkeitsstudie sind die Gesamtpotenziale (Pendler- und Freizeit- bzw. Touristikaufkommen) aus dem Untertaunus in Richtung der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie der Metropolregionen Mainz und Frankfurt am Main sowie des westlichen Rhein-Main-Gebiets im Detail zu ermitteln und in einer Nutzen-Kosten-Analyse gegenüberzustellen. Dabei sind neben den Potenzialen der Berufspendelnden auch Freizeitverkehre am Wochenende (Tagestouristen/ Radfahrende) zwischen den genannten Relationen einzurechnen.

Die Erstellung einer technischen Machbarkeitsuntersuchung bzw. der Analyse durch eine Kosten-Nutzen-Gegenüberstellung für den Gesamtkorridor von Diez über Bad-Schwalbach/ Taunusstein bis in die Landeshauptstadt Wiesbaden sollte zeitnah bis zum Jahr 2022 realisiert werden. Die anschließende bauliche Umsetzung ist nach Festsetzung des Nutzen-Kosten-Quotient (> 1) unter Berücksichtigung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) weiter zu finalisieren.

***sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gem. Pendlerrechnung Hessen (Hessisches Statistisches Landesamt 2015)**

Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Schienenanbindung Untertaunus 2. S2 bis Idstein 3. Taktverdichtung RB10 4. Barrierefreiheit 5. Beseitigung Bahnübergang Rüdesheim	2025 2030	Federführend: Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) Zu beteiligen: HMWEVW, MWVLW, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord Rheinland-Pfalz, Rhein-Lahn-Kreis, Rheingau-Taunus-Kreis, Landeshauptstadt Wiesbaden, Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Öffentlicher Personennahverkehr; Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	ca. 100.000 € (technische) Machbarkeitsuntersuchung/ Nutzen-Kosten-Analyse	Anlage 4.5
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv Positiv Positiv Positiv

SPNV-2 Verlängerung S-Bahn Linie S2 bis Idstein		
<p>Derzeit ist eine Verbindung der Stadt Idstein (Mittelzentrum der Region) durch die S-Bahn-Verbindungen der Linie S2 in Richtung Frankfurt am Main und dem Zentrum der Stadt Offenbach lediglich durch den Umstieg in Niedernhausen (bisherige Endhaltestelle) möglich. Durch die Funktion eines Mittelzentrums (ca. 23.000 Einwohner) in der Region und dem Reisendenpotenzial an erwerbstätigen Personen von: ca. 2.000 Tagespendelnden (Relation Idstein ↔ FFM) ist eine Verlängerung der S-Bahnlinie 2 bis zum Bahnhof in Idstein auf dem bestehenden Schienennetz anzustreben. Mittels dieser Angebotserweiterung wird eine direkte Verbindung (zzgl. der RB22) geschaffen, welche Idstein als Mittelzentrum des Rheingau-Taunus-Kreises an die Metropolregion Rhein-Main anbindet und zudem als Zubringer zur Ländchesbahn (mit Anschluss in Niedernhausen) fungiert. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls der Neubau des Haltepunktes in Niederseelbach (Ortsteil Niedernhausen) zu prüfen (vgl. Maßnahme SPNV-11).</p> <p>Die weiteren Voraussetzungen und notwendigen Planungen (Berücksichtigung Haltepunkt Idstein als Hauptknotenpunkt im Schienennetz) sind in einer nachfolgenden Machbarkeitsuntersuchung zu detaillieren.</p>		
Priorisierung	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Schienenanbindung Untertaunus 2. S2 bis Idstein 3. Taktverdichtung RB10 4. Barrierefreiheit 5. Beseitigung Bahnübergang Rüdesheim 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: Deutsche Bahn (Station & Service AG), RMV</p> <p>Zu beteiligen: Kommunen, RTK</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Öffentlicher Personennahverkehr; Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement	ca. 150.000 € (Planungsleistung - Machbarkeitsanalyse)	Anlage 3.2
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<ul style="list-style-type: none"> Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden 		<p>Positiv</p> <p>Positiv</p>

SPNV-3 Taktverdichtung der Regionalbahn 10 auf 30-Minuten Takt zwischen 05:00 - 20:00 Uhr		
<p>Die Regionalbahnlinie 10 verbindet die Region Koblenz mit dem Rhein-Main-Gebiet. Entlang des Gewässerverlaufs des Rheins führt die Rheinschiene derzeit in einer 30-Minuten-Taktung (05:09 – 07:39 Uhr / 13:09 – 16:39 Uhr/ 18:09 / 20:09 (nur Mo – Fr)) bzw. 60 Minuten Taktung (07:39 – 13:09 Uhr / 16:39 – 23:39 Uhr) über den Rheingau-Taunus-Kreis in Richtung Wiesbaden bis nach Frankfurt. Die Schienenverbindung stellt eine bedeutsame Verbindung für den Schüler-, Berufs- und Freizeitverkehr dar und ist aktuell bereits hoch ausgelastet.</p> <p>Um entlang der Rheinschiene ein attraktives und ganztägiges ÖV-Angebot auf dem Schienennetz bieten zu können, ist eine Taktverdichtung der Linie RB10 auf einen 30-Minuten-Takt während der allg. Bedienzeit zwischen 05:00 - 20:00 Uhr anzustreben. Außerhalb dieser Bedienzeit ist bis 01:00 Uhr ein 1-Stunden-Takt einzuhalten. Das ÖPNV-Angebot (Busangebot als Zubringer) ist an den neuen Taktfahrplänen auszurichten.</p>		
Priorisierung	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Schienenanbindung Untertaunus 2. S2 bis Idstein 3. Taktverdichtung RB10 4. Barrierefreiheit 5. Beseitigung Bahnübergang Rüdesheim	2025 2030	Federführend: Deutsche Bahn (DB Station & Service AG) Zu beteiligen: RTV, RMV
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	k.A. (Anfrage bei DB/ RMV)	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv Positiv Positiv

SPNV-4 Herstellung der allg. Barrierefreiheit an Bahnhöfen		
<p>Im Verbund mit der Herstellung der Anforderungen an die allgemeine Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen (vgl. Maßnahme ÖPNV-1) ist ebenfalls der flächenhafte barrierefreie Ausbau der Bahnanlagen vorzusehen. Dabei sind folgende Indikatoren zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erreichbarkeit der Bahnsteige ohne Stufen oder über Rampen mit einer Rampenneigung bis zu maximal sechs Prozent sowie mit ausreichenden Ruhepodesten (alle sechs Meter) - Erreichbarkeit der Bahnsteige alternativ über Aufzüge - bauliche Höhenanpassung der Bahnsteige auf die Wagenbodenhöhen der Schienenfahrzeuge für - einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg <p>Im Zuge der Herstellung der Barrierefreiheit ist ebenfalls die grundlegende Verbesserung und Modernisierung der Gesamtanlagen zu berücksichtigen. Sofern sind zeitgemäße Sitzmöglichkeiten, Unterstände und digitale Hilfsmittel (DFI-Anzeigen, Uhr, etc.) sowie Verknüpfungspunkte zu weiteren Verkehrsmitteln (P+R/ B+R/ Carsharing, etc.) gemäß den Vorgaben einer Mobilitätsstation (vgl. Maßnahme ÖPNV-2) einzurichten. Das Ausbauprogramm ist eng mit den Teilnetzvergaben für den Fahrbetrieb zu koordinieren. Hinsichtlich der geplanten Bundesgartenschau (BUGA) im Jahr 2029 ist der Ausbau der Bestandsanlagen in Rüdesheim, Assmannshausen, Lorch und Lochhausen kurzfristig anzustreben und die Barrierefreiheit vor Beginn der Veranstaltung herzustellen.</p> <p>Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lorchhausen, Niederwalluf, Lorch, Assmannshausen, Geisenheim, Hattenheim, Erbach, Wörsdorf, Eltville am Rhein, Idstein, Niedernhausen, Oestrich-Winkel <p>Derzeit in Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oestrich-Winkel, Niedernhausen 		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Schienenanbindung Untertaunus 2. S2 bis Idstein 3. Taktverdichtung RB10 4. Barrierefreiheit 5. Beseitigung Bahnübergang Rüdesheim 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: Deutsche Bahn (Station & Service AG)</p> <p>Zu beteiligen: RMV, RTV, Kommunen</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
<p>Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Öffentlicher Personennahverkehr; Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement</p> <p>Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)</p>	<p>ca. 1,5 – 6,0 Mio. € je Standort (je nach Standortfaktoren) (Planungs- und Baukosten)</p>	<p>Anlage 4.4</p>
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK</p> <p>Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei</p> <p>Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum</p> <p>Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral</p> <p>Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet</p> <p>Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)</p> <p>Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege</p> <p>Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut</p> <p>Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p> <p>Positiv</p> <p>Positiv</p>

SPNV-5 Beseitigung Bahnübergang Rüdesheim		
<p>Der Bahnübergang in Rüdesheim zieht durch die hohe Auslastung auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke und der hohen Frequenz an Schließzeiten (etwa alle 4 Minuten) Verkehrsbehinderungen im Individualverkehr nach sich. Die Wegeverbindung in Richtung Lorch ist durch den Bahnübergang über die B42 oftmals nur eingeschränkt und mit erheblichen Zeitverlusten möglich. Auch der Fährbetrieb und die Erreichbarkeit des Fähranlegers ist abhängig der temporären Schließzeiten. Ebenfalls ist derzeit im Bereich des Bahnübergangs keine geeignete und sichere Radverkehrsführung zwischen dem Leinpfad und dem neu konzipierten Radwegbalkon entlang des Rheinverlaufs eingerichtet. Die Beseitigung des Bahnübergangs durch ein entsprechendes Ingenieurbauwerk (Unterführung) würde nicht nur die Verkehrsabwicklungsqualität, sondern auch die Verkehrssicherheit verbessern und eine dauerhafte Verbindung zwischen dem Rheintal und Lorch garantieren. In Zusammenhang mit dem Weltkulturerbe des Oberen Mittelrheintal wird auf Grund des Denkmalschutzes und der Eingliederung in das Stadtbild lediglich die bauliche Umsetzung einer Unterführung für möglich erachtet. Das Land Hessen erstellt im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Machbarkeitsstudie zur Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der B 42. Hessen Mobil erarbeitet derzeit hierzu Varianten für eine Über- und eine Unterführung der Bahngleise durch die B 42. In einem Variantenvergleich werden diese Varianten und ihre Wirkungen anhand verschiedener Kriterien bewertet. Bewertungskriterien sind neben der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirkung, der Wirtschaftlichkeit (Bau- und Betriebskosten) und der Umweltverträglichkeit auch die Bauzeit und die Verträglichkeit bezüglich des Denkmalschutzes und des UNESCO-Welterbes. Auf der Grundlage der Variantenbewertung erfolgt anschließend eine Abwägung der Varianten untereinander und die Ermittlung einer Vorzugsvariante, welche dem weiteren Planungsprozess zugrunde gelegt wird. Das Abwägungsergebnis wird nachfolgend dem projektbegleitenden Arbeitskreis vorgestellt und dem Bundesverkehrsministerium zur Zustimmung übersandt.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Schienenanbindung Untertaunus 2. S2 bis Idstein 3. Taktverdichtung RB10 4. Barrierefreiheit 5. Beseitigung Bahnübergang Rüdesheim	2025 2030	Federführend: Hessen Mobil, Deutsche Bahn, Zu beteiligen: RTK
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Kommunalen Straßenausbau (KSB/ Öffentlicher Personennahverkehr); Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement	ca. 100 Mio. € (Baukosten Unterführung)	Anlage 4.3
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK		Positiv
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei		
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral		
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet		
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege		
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		Positiv
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		

SPNV-6 Standortverlegung Bahnhof Rüdesheim		
<p>Für den aktuellen Standort des Bahnhofs Rüdesheim am westlichen Stadtteilrand sind aufgrund der geringen Gleisabstände und der bestehenden örtlichen Gegebenheiten die Voraussetzungen für einen barrierefreien Ausbau der Anlagen nicht gegeben. Der Bahnhof ist daher in einer verkehrsgünstigeren Lage im Zentrum von Rüdesheim unter Berücksichtigung der Vorgaben zur Barrierefreiheit und den allg. Anforderungen einer Mobilitätsstation auszubauen. Als künftiger Standort wird ein Bahnhof zwischen dem Adlerturm und der Unterführung Kaiserstraße favorisiert, um zudem die Realisierung eines zweiten Außenbahnsteiges zu gewährleisten. Für in Rüdesheim beginnende oder endende Züge ist die Bahnhofsanlage mittels Nebengleisen und einem zusätzlichen Abstellgleis auszuprägen. Die Umsetzung sollte in Anbetracht der BUGA (wie die Herstellung der Barrierefreiheit aller weiteren Bahnhöfe im RTK) vor dem Jahr 2029 abgeschlossen werden.</p> <p>Weiterhin sind die bisher an den Bahnhof Rüdesheim (aktueller Standort) angebotenen sowie künftig geplanten ÖPNV-Linien an den künftigen Standort und die angedachten Taktfahrpläne auszurichten. Eine ausreichende Anschlusssicherung zwischen den unterschiedlichen Angeboten (Bus- und Schienenverkehr) ist dabei zu berücksichtigen und sicherzustellen. Derzeit wären folgende ÖPNV-Linien von einer Anpassung betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 171 (Rüdesheim - Wiesbaden) - Linie 187 (Assmannshausen - Rüdesheim) <p>Für die Umsetzung sind weitere Untersuchungen und die schlussendliche Standortklärung notwendig.</p>		
Priorisierung	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Schienenanbindung Untertaunus 2. S2 bis Idstein 3. Taktverdichtung RB10 4. Barrierefreiheit 5. Beseitigung Bahnübergang Rüdesheim	2025 2030	Federführend: Deutsche Bahn (DB Station & Service AG) Zu beteiligen: RTV, RMV, Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Öffentlicher Personennahverkehr; Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement	k.A. (abhängig von den Eigentumsverhältnissen und vorgesehenen Ausstattungselementen vor Ort)	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK		
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei		Positiv
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral		
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet		Positiv
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege		
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		

Weiterführende Maßnahmen

SPNV-7 – Ausbau der Ländchesbahn

Die Ländchesbahn (RB 21) stellt derzeit eine direkte Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Idsteiner Land (Niedernhausen) dar. Die eingleisige, nicht-elektrifizierte Schienenstrecke führt im 30-Minuten-Takt bis nach Niedernhausen. Von dort aus besteht ein direkter Anschluss nach Limburg durch einen Umstieg in die RE20/ RB22. Weitere Zwischenhalte in Auringen-Medenbach, Wiesbaden-Igstadt und Wiesbaden-Erbenheim stellen eine zuverlässige Verbindung in die Stadtteile Wiesbadens her. Um die steigende Nachfrage auch zukünftig zu sichern, sind auf der Ländchesbahn längere Zugeinheiten und angepasste Betriebszeiten erforderlich. Auch die Haltestellen sind im Rahmen der Planungen an die steigende Nachfrage anzupassen und zusätzliche Kapazitäten für Park+Ride/ Bike+Ride zu schaffen. Ebenfalls sind die bestehenden Busanbindungen an die modifizierten Betriebszeiten anzupassen. Weiterhin ist im Rahmen der Prüfung zur Elektrifizierung auch die Verlängerung der RB21 bis zum nächstgelegenen Mittelzentrum Idstein - in Abstimmung der S-Bahnlinie S2 - zu prüfen.

SPNV-8 – Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalstrecke

Die entlang der Ortschaften verlaufende und hoch frequentierte Bahntrasse im Rheingau führt zu einer erhöhten Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung im Rheingau-Taunus-Kreis. Um die Lärmbelastung auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, sind Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auszuweiten. Ergänzend zu den bisher eingerichteten Schallschutzwänden (siehe Anlage 6.1) sind folgende Maßnahmen entscheidend:

- Weiterer Ausbau der Lärmschutzwände an besonders betroffenen Streckenabschnitten
- Zusätzlich/alternativ Einbau von Schienenstegdämpfern am Gleis
- Umrüstung der Bremsen der Güterzüge von Grauguss-Sohlen auf K-Sohlen

Als kurzfristige Sofortmaßnahmen sind außerdem zu prüfen:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h auf der Strecke, Gefahrguttransporte auf 50 km/h
- Nachtfahrverbot zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr
- Verbot von lauten, Erschütterungen auslösenden Güterwaggons
- Aus- und Nachrüstung der Bahntrassen mit geeigneten Lärmschutzmaßnahmen
- Lärmobergrenzen nach WHO-Richtwerten sowie dem Erlass gleicher Lärmobergrenzen für Neubau- und Bestandsstrecken.

SPNV-9 – Alternativstrecke für den Güterverkehr

Aufgrund der hohen Auslastung der Schienenstrecke im Rheintal und einer Frequenz von etwa 4 Minuten zwischen den Zügen sind die Anwohner des Rheintals durchgehend einer hohen Verkehrs- und Lärmbelastung (bis zu 108 dB) ausgesetzt. Die Schienenstrecke wird neben der RB 10 (Koblenz ↔ Frankfurt) insbesondere vom Güterverkehr (Verbindungsachse Genua ↔ Rotterdam) befahren. Da zukünftig durch die Klimaschutzziele („von der Straße auf die Schiene“) und der steigenden Nachfrage an Konsumgütern von einem weiteren Anstieg des Gütertransportbedarfs auszugehen ist, sind Alternativstrecken für die Umleitung des Güterverkehrs vorzusehen.

Auch eine Entlastung der Schienenstrecke ist hinsichtlich der wachsenden Bedeutung und Nachfrage im Personenverkehr zu berücksichtigen, um freie Kapazitäten auf der Strecke zu schaffen. Neben der Möglichkeit den Gütertransport auf das Rheinwasser (Schifffahrt) zu verlagern oder alternative Bestandsstrecken außerhalb des Rheintals für den Gütertransport zu nutzen, ist ebenfalls eine Neubaustrecke (Variante Tunnelneubau: Westerwald-Taunus-Tunnel (WTT)) zu prüfen. Die Neubaustrecke wird aktuell als rechtsrheinische Route von Sankt Augustin bis nach Mainz-Bischofsheim diskutiert. Das Konzept und die Streckenführung (Teillösungen als Tunnelbauwerk) wurde bereits in den potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen und sollte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden.

SPNV-10 – Neubau Haltepunkt Niederseelbach

In Zusammenhang mit der Verlängerung der S-Bahnlinie 2 bis nach Idstein (vgl. Maßnahme SPNV-3) ist der Neubau des Haltepunktes in Niederseelbach zu prüfen. Der Ortsteil der Gemeinde Niedernhausen ist derzeit lediglich durch die Buslinie 220 und 240 angebunden und garantiert - trotz der direkten Lage zum Schienennetz - keinen direkten Zugang zum SPNV. Für die Nutzung der S-Bahnlinie 2 (in Richtung Frankfurt/ Offenbach am Main) oder der Ländchesbahn (in Richtung Wiesbaden) ist aktuell ein Umstieg in Niedernhausen notwendig. Die Möglichkeiten für einen direkten Anschluss an das Schienennetz und die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes im Rahmen der Verlängerung ist auf Basis eines Nutzen-Kosten-Vergleichs sowie der Integration eines zusätzlichen Haltepunktes in den Bestandsfahrplan im Rahmen einer separaten Betrachtung nachzuweisen.

6.4.2 ÖPNV

Priorisierte Maßnahmen

ÖPNV-1 Allg. Taktverdichtung im ÖPNV-Betrieb auf 1-Stunden-Takt bzw. 30-Minuten-Takt (werktags von Mo – Sa)	
<p>Um die allgemeine Erreichbarkeit der Kommunen im Rheingau-Taunus-Kreis zu stärken, ist die Taktung des bestehenden ÖPNV-Angebotes während der Beförderungszeit zwischen 06:00 - 22:00 Uhr (werktags) grundlegend auf einen 1-Stunden-Takt zu verdichten. Die Verzahnung mit anderen ÖPNV-Angeboten ist sicherzustellen und die Anschlusssicherung zu gewährleisten. Umsteigezeiten sind im Rahmen der Fahrplangestaltung grundsätzlich aufeinander abzustimmen. Folgende Bestandsangebote sind nach Möglichkeit auf einen 60-Minuten-Takt zu verdichten:</p>	
<p>Taktverdichtung von 120 Min. auf 60 Min. an Werktagen (Mo-Sa)*</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 183 (Presberg - Rüdesheim (Abschnitt Presberg - Stephanshausen)) - Linie 187 (Assmannshausen - Geisenheim) - Linie 191 (Espenschied - Geisenheim) - Linie 205 (Espenschied - Bad Schwalbach) - Linie 225 (Idstein - Hahn(-Wiesbaden)) - Linie 228 (Lenzhahn - Neuhof) - Linie 246 (Hahn - Hahn) - Linie 249 (Breithardt - Michelbach) 	<p>Taktverdichtung von 120 Min. auf 60 Min. lediglich an Samstagen (Mo-Fr bereits 60 Min.)*</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 173 (Niedergladbach - Eltville) - Linie 201 (Algenroth - Hettenhain) - Linie 223 (Idstein - Königstein) - Linie 230 (Bad Camberg - Idstein) - Linie 231 (Idstein - Idstein) - Linie 240 (Niedernhausen - Hahn) - Linie 242 (Hahn - Hahn) - Linie 245 (Rückershausen - Wiesbaden)
<p><i>*in Abhängigkeit der Nachfrage sind die Angebote ebenfalls als Rufbusverbindungen sicherzustellen und in das bestehende Angebot zu integrieren.</i></p>	
<p>Die Erreichbarkeit der Höhenorte im Rheingau ist auf Grund der topographischen Voraussetzungen erschwert und ermöglicht auf Basis des derzeitigen ÖV-Angebotes keine geeignete Alternative zur Nutzung des Individualverkehrs. Um eine attraktive Alternative zu bieten, ist die Taktung der derzeit verkehrenden Buslinien zur Hauptverkehrszeit (Mo-Fr 06:30 –18:00 Uhr) von 60- auf 30-Minuten zu verdichten und mit den Abfahrtszeiten der Deutschen Bahn (RB 10) zu koordinieren. Im Folgenden sind Linien aufgeführt, welche die Höhenorte mit mehr als 1.500 Einwohnern und einem dementsprechenden Nachfragepotenzial anbinden:</p>	
<p>Taktverdichtung von 60 Min. auf 30 Min. im Rahmen der Hauptverkehrszeit Mo-Fr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 172 (Kloster Eberbach - Eltville) - Linie 181 (Hallgarten - Geisenheim) - Linie 183 (Presberg - Geisenheim) <p>Weitere höhergelegene Ortsteile mit weniger als 1.500 Einwohnern, die nicht durch einer der obigen Linien angebunden werden, sind adäquat durch neu zu konzeptionierende Rufbusverbindungen im 30 Minuten-Takt (vgl. Maßnahme ÖPNV-19) einzurichten und auf den Linienverkehr der Deutschen Bahn (RB 10) abzustimmen.</p>	

Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsystem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit	2025 2030	Federführend: RMV, RTV Zu beteiligen: Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	ca. 3 - 5 €/Buskilometer (Anbieterabhängig) Gesamtkostenschätzung im Rahmen der 3. Umsetzungsvarianten (konsequente Verbesserung des ÖPNV) gem. der Überplanung in den Linienbündeln (RTV): Gesamtkosten ca. 10 – 14 Mio. €/ a	Anlage 6.3
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv Positiv Positiv

ÖPNV-2 Anpassungen im Tarifsystem des ÖPNV		
<p>Mit Hilfe von zielgruppenspezifischen Angeboten und der Höhe der resultierenden Fahrpreise kann die Nachfrage im ÖPNV gezielt gesteuert werden. Neben der Erweiterung der Regelungen hinsichtlich der Übergangstarife in benachbarte Regionen oder Bundesländer (vgl. Maßnahme ÖPNV-10) können auch weitere Sonderticketformen im Rheingau-Taunus-Kreis implementiert werden. Dabei kann es sich sowohl um zeitliche, räumliche oder zielgruppenspezifische Angebote handeln. Das Angebot folgender Ticketformen ist für das zukünftige Angebot im Rheingau-Taunus-Kreis zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einführung 365€ Ticket: Der Erwerb der RMV-Jahreskarte für 365€ berechtigt zur uneingeschränkten Nutzung von Bussen und Bahnen im Verbundgebiet des RMV. - Jobticket für alle Betriebe: Ausgewählte Unternehmen und Behörden können durch die Einführung des Jobtickets (Sondertarifs für Monats- und Jahreskarten) für ihre Mitarbeiter Fahrkarten erwerben. Eine Erweiterung des Programms für alle Unternehmen im Rheingau-Taunus-Kreis (auch Kleinunternehmen) ist zu prüfen, um gleichberechtigte Mobilitätschancen herzustellen. - Tarif RMV-Smart: Um Vielfahrern vergünstigte Tickets anzubieten, ist die Umsetzung eines RMV-Smart-Tarifes mit einer monatlichen Grundgebühr zu prüfen. Die Umsetzung dieses Systems wird derzeit getestet und sollte in diesem Rahmen bewertet werden. - Regionaltarif: Zur Aufhebung der bestehenden Tarifwaben ist ebenfalls eine grundlegende Möglichkeit für die Berechnung des Fahrpreises in Abhängigkeit der Länge der in Anspruch genommenen Fahrtstrecke anzubieten. Die Umsetzung ist durch die Einführung eines monatlichen Grundbeitrags und einer Kilometerpauschale zu konzeptionieren und die Umsetzung im Rahmen einer Testphase zu prüfen. - 10-er Karte: Einführung eines 10er-Tickets für den Bereich des Rheingau-Taunus-Kreis und der benachbarten Landkreise inkl. des Fährbetriebes. Die Fahrkarte ist gültig für zehn Einzelfahrten oder einer gemeinsamen Fahrt mit bis zu zehn Personen im oben genannten Gebiet. <p>*Alle Ticketformen sind zusätzlich als E-Tickets anzubieten.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsystem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit	2025 2030	Federführend: RMV, RTV Zu beteiligen: Kommunen, Deutsche Bahn, Stadt Wiesbaden, Fährbetriebe, benachbarte Kreise
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	Anfrage der Preise bei den zuständigen Nahverkehrsorganisationen/ -verbänden	Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung, 2020 – 2030
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv

ÖPNV-3 Modernisierung und Ausbau von Mobilitätsstationen		
<p>Um künftig eine Möglichkeit zur Kombination verschiedener Verkehrsmittel (Pkw, Rad, ÖPNV) für Nutzer des ÖPNV sicherzustellen, sind zentrale Haltestellen und Bahnhöfe im Rheingau-Taunus-Kreis durch geeignete Ausstattungsmerkmale auszubauen oder die bestehenden Anlagen in Abhängigkeit der Kapazität und des vorhandenen Angebotes zu prüfen. Die Verbindung zum ÖPNV bildet dabei das Rückgrat. Die Errichtung von Mobilitätsstationen mit gleichen Ausstattungsmerkmalen und Erkennbarkeiten (einheitliches Layout) im Rheingau-Taunus-Kreis kann ggf. in einem 2-Stufen-Modell umgesetzt werden. In einer ersten Stufe (Priorität 1) werden Mobilitätsstationen an Bahnhöfen und zentralen Umsteigepunkten (Zentrale Omnibusbahnhöfe) errichtet (siehe Anlage 6.2) bzw. um die nachfolgend notwendigen Merkmale erweitert. Insbesondere für die Umsetzung der Mobilitätsstationen mit direktem Anschluss an das Schienennetz wird eine separate Prüfung für die Umsetzung bzw. Ausweitung vorhandener P+R/ B+R-Anlagen (Analyse Kapazität) in direkter Lage des Bahnhofes empfohlen:</p> <p>Folgende weitere Ausstattungselemente sollten als Mindestausstattung an einer Mobilitätsstation eingerichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wetterschutz / Fahrgastunterstand - Beleuchtung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum - Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) für alle Linienverkehre - Aushangfahrplan, Tarifbedingungen, Umgebungsplan - ausreichende Sitzgelegenheiten - B+R-Anlage, wahlweise oder in Kombination: verschließbare Sammelabstellanlage, Fahrradboxen, überdachte Stellplätze - Informationssäule im einheitlichen Layout mit weiterführenden Informationsmöglichkeiten - Barrierefreiheit und Wegeleitung für Sehbehinderte - Internetzugang über Mobilfunk oder WLAN - Ausreichende P+R-Anlagen - Möglichkeit zur Nutzung von Leihfahrräder - Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge + Elektrofahräder (E-Ladesäulen) <p>Weitere für das Verkehrssystem bedeutende Stationen (Zentrale Haltestellen in Gemeinden mit einer Anzahl der Ein-, Um- und Aussteiger > 250) sind in einer zweiten Phase ebenfalls als Mobilitätsstationen auszubauen. An diesen Haltestellen wird die Verknüpfung zwischen ÖPNV und dem Radverkehr empfohlen. Die Umsetzung der Mobilitätsstationen der Stufe 2 sind in einer separaten Standortbetrachtung in Zusammenarbeit mit den Kommunen zu klären.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsysteem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit	2025 2030	Federführend: RMV, RTV Zu beteiligen: Kommunen Deutsche Bahn

Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
<p>Programm Nahmobilität des Landes Hessen https://mobil.hessen.de/verkehr/nahmobilitat</p> <p>Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)</p> <p>Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Öffentlicher Personennahverkehr; Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement</p>	<p>ca. 200.000 - 450.000 € für den Ausbau einer Haltestelle zu einer Mobilitätsstation je nach Standortfaktoren (Planungs- und Baukosten)</p>	<p>Anlage 6.2</p> <p>Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises</p> <p>Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung, 2020 – 2030</p>
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK		
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei		Positiv
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral		
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet		
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		Positiv
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege		
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv

ÖPNV-4 Einrichtung neuer Schnellbuslinien		
<p>Das aktuelle Schnellbusliniennetz ist größtenteils an die Landeshauptstadt Wiesbaden ausgerichtet und ermöglicht eine schnelle und zielgerichtete Verbindung nach Limburg, (X72), Nastätten (X76) sowie Bad Schwalbach (X79). Die Schnellbuslinien sind auf Basis ihrer Streckenführung und der Zwischenhalte daran ausgerichtet, eine vergleichbare Fahrzeit zum Individualverkehr zu erreichen. Die bisherigen Schnellbuslinien decken insbesondere die Bereiche ohne Schienenanbindungen ab. Die Kommunen Aarbergen, Hohenstein sowie Taunusstein (Hahn) im Untertaunus sind aktuell durch kein vergleichbares Angebot mit dem Verkehrsnetz in Richtung Wiesbaden verknüpft. Des Weiteren existiert keine attraktive und direkte Querverbindung im Kreisgebiet (Verbindung Rheingau – Untertaunus – Idsteiner Land).</p> <p>Insbesondere die folgenden Relationen sollten durch ergänzende Schnellbuslinien erschlossen werden. Die neuen Verbindungen sind mit dem derzeitigen Angebot abzustimmen und sollen eine ausreichende Anschlusssicherung herbeiführen. Die Verbindungen sind werktags zur Hauptverkehrszeit grundlegend im 1-Stunden-Takt (vgl. Maßnahme ÖPNV-3) anzubieten:</p> <p>Ergänzungen im Schnellbusliniennetz:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Idstein - Taunusstein - Bad Schwalbach - Schlangenbad - Eltville 2. Katzenelnbogen - Aarbergen - Hohenstein - Taunusstein - Wiesbaden <p>Im Falle der Einrichtung einer Schienenverbindungen in den Untertaunus mit entsprechenden Haltepunkten sind die Schnellbuslinien auf Basis des Linienvverlaufs anzupassen und zeitlich an den Fahrplan des SPNV anzupassen.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsystm 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: RMV, RTV</p> <p>Zu beteiligen: Kommunen</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	<p>ca. 3 - 5 €/Buskilometer (Anbieterabhängig)</p> <p>Gesamtkostenschätzung im Rahmen der 3. Umsetzungsvarianten (konsequente Verbesserung des ÖPNV) gem. der Überplanung in den Linienbündeln (RTV): Gesamtkosten ca. 2- 4 Mio. €/ a</p>	Anlage 6.4
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK</p> <p>Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei</p> <p>Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum</p> <p>Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral</p> <p>Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet</p> <p>Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)</p> <p>Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege</p> <p>Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut</p> <p>Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p> <p>Positiv</p>

ÖPNV-5 Herstellung der allg. Barrierefreiheit an Bushaltestellen		
<p>Um die Mobilitätschancen für alle Personengruppen gleichberechtigt gewährleisten zu können, ist die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis gemäß Nahverkehrsplan bis zum Jahr 2022 herzustellen. Ob die Planung und Umsetzung bis 2022 flächendeckend realistisch erscheint, bleibt auf Basis der aktuellen Faktenlage zu überdenken. Eine zeitnahe Umsetzung ist dennoch wünschenswert, da derzeit lediglich 17% aller Haltestellen die Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllen. Für eine umfassende Barrierefreiheit im Kreisgebiet sind folgende Mindestanforderungen an den Haltestellen baulich umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haltestellentyp: Einrichten von Buskaps oder Haltepunkten am Fahrbahnrand - Erreichbarkeit: Mindestens ein Zugang zur Haltestelle muss barrierefrei gestaltet sein, Einrichtung sicherer Querungsstellen - Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg: Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst gering zu halten (< 5 cm). Bei Nichteinhaltung sollten fahrzeuggebundene Einstiegshilfen angeboten werden. - Bodenindikatoren an Zugangsstellen zum ÖPNV: Sie fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte. - Ausreichende Breite der Wartefläche und des Wetterschutzes: Eine nutzbare Mindestbreite der Wartefläche von 2,50 m sollte angesetzt werden (zzgl. Rangierflächen, Konfliktflächen etc.) - Wartehallen/ Überdachungen: Überdachungen sollten möglichst auf separaten Warteflächen aufgestellt werden. Sitzgelegenheiten sowie Stell- und Rangierflächen müssen vorhanden sein. - Beleuchtung: Der gesamte Bereich der Haltestelle sollte ausreichend beleuchtet sein. <p>Für die Herstellung und bauliche Umsetzung der Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 (aktueller Planungsstand) ist seitens des RMV ein Stufenprogramm (Priorisierung) in Abhängigkeit der Lage, des Nutzerpotenzials sowie der Art der Haltestelle je Kommune (Ausbaustufe 1 = Vordringlicher Bedarf)/ (Ausbaustufe 2 = weiterer Ausbau) vorgesehen.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsystem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit	2025 2030	Federführend: Kommunen Zu beteiligen: RMV, RTV
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Programm Nahmobilität des Landes Hessen https://mobil.hessen.de/verkehr/nahmobilität Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)/ Öffentlicher Personennahverkehr/ Nahmobilität; Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement	ca. 50.000 € pro Haltestelle (Planungs- und Baukosten)	Anlage 4.10 / 4.11 Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises Haltestellenausbauprogramm RMV

Beurteilung Zielsystem	Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK	
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei	Positiv
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum	Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral	
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet	Positiv
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)	
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege	
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut	
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden	Positiv

ÖPNV-7 Ausweitung des Fährbetriebs bis mind. 24:00 Uhr		
<p>Die Rheinfähren im Rheingau-Taunus-Kreis stellen eine bedeutende Verbindung zwischen den beiden Rheinufern (Rheingau-Taunus-Kreis/ Landkreis Mainz-Bingen) dar. Insbesondere für Berufspendler und Freizeittouren stellen die Fährverbindungen neben der Schiersteiner Brücke in Wiesbaden die einzige Wegeverbindung zwischen dem RTK und den Arbeitsplatz- und Freizeitschwerpunkten Bingen und Ingelheim dar. Um neben den bisherigen Beförderungszeiten (Sommermonaten: 05:30 - 00:00; Wintermonaten: 05:30 - 22:00 Uhr) auch in den Tagesrandzeiten ein durchgehendes und attraktives Angebot zu schaffen, ist der Fährbetrieb grundsätzlich bis mind. 24:00 Uhr (mindestens auf einer Fähre) auszuweiten. Gegebenenfalls ist eine alternierende Anpassung der Betriebszeiten der unterschiedlichen Fährbetriebe eine geeignete Möglichkeit für die Schaffung eines durchgängigen Verkehrsangebotes zur Rheinüberquerung. Unter diesen Voraussetzungen ist ebenfalls die Sicherstellung des Fährbetriebes im Nachbetrieb (Bedarfsgerechtes Angebot im Stundentakt) aus betriebswirtschaftlicher Sicht zu prüfen und ggf. in das bestehende Verkehrsangebot zu implementieren.</p> <p>Anpassungen und Neustrukturierungen der betrieblichen Ausrichtung stellen eine laufende Aufgabe der Aufgabenträger (Rheinfähre Maul GmbH, Bingen-Rüdesheimerfähr- u. Schiffahrtsges. eG, Fährbetrieb Schnaas GmbH) sowie der Kommunen des Rheingau-Taunus-Kreises dar und sind untereinander abzustimmen.</p> <p>Eine temporäre Verlängerung der Betriebszeiten auch über diesen Zeitraum hinaus ist insbesondere im Rahmen von Sonderveranstaltungen (Rheingau Musik-Festival, Weinfeste, etc.) mit den Fährbetrieben abzustimmen.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsysteem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: Fährbetriebe, RTK, Mainz-Bingen, Länder Hessen und Rheinland-Pfalz</p> <p>Zu beteiligen: Kommunen</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	ca. 80.000 € pro zusätzlicher Betriebsstunde und Fähre	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK</p> <p>Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei</p> <p>Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum</p> <p>Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral</p> <p>Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet</p> <p>Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)</p> <p>Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege</p> <p>Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut</p> <p>Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p> <p>Positiv</p> <p>Positiv</p>

ÖPNV-8 Ausweitung der Bedienungszeiträume einzelner Haltestellen		
<p>Um die allgemeine Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis und die grundsätzliche Erreichbarkeit der Ortsteile zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (Mo-Fr) zu gewährleisten, sind die frühst-/ und spätmöglichen Abfahrtszeiten der Bushaltestellen an diesen Zeitraum anzupassen. Insbesondere für Schüler und Berufspendler ist die Nutzung des ÖPNV ab den frühen Morgenstunden eine Grundvoraussetzung für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Um dies sicherzustellen ist mindestens eine zentrale Haltestelle je Gemeinde in diesem Zeitraum über den ÖPNV zu erschließen und eine Verbindung in die umliegenden Gemeinden sicherzustellen. Für folgende Gemeinden sind die Bedienzeiträume der einzelnen Haltestellen auszuweiten und in den Fahrplänen der jeweiligen Buslinien zu berücksichtigen:</p> <p>Ausweitung des Bedienungszeitraum auf mind. 06:00 Uhr: Eltville - Eichberg (frühste Abfahrt ca. 06:20 Uhr) Taunusstein - Watzhahn (frühste Abfahrt ca. 06:05 Uhr) Heidenrod - Wisper (frühste Abfahrt ca. 06:20 Uhr) Heidenrod - Geroldstein (frühste Abfahrt ca. 06:40 Uhr)</p> <p>Ausweitung des Bedienungszeitraum bis mind. 22:00 Uhr: Hünstetten - Wallbach (späteste Ankunft ca. 21:20 Uhr) Hünstetten – Limbach (späteste Ankunft ca. 21:20 Uhr) Hünstetten - Strinz-Trinitatis (späteste Ankunft ca. 21:20 Uhr) Hünstetten - Beuerbach (späteste Ankunft ca. 21:20 Uhr) Hünstetten - Wallrabenstein (späteste Ankunft ca. 21:20 Uhr) Hünstetten - Bechtheim (späteste Ankunft ca. 21:20 Uhr) Hünstetten - Kettenschwalbach (späteste Ankunft ca. 21:20 Uhr) Niedernhausen - Niederseelbach (späteste Ankunft ca. 21:30 Uhr) Niedernhausen - Engenhahn (späteste Ankunft ca. 21:30 Uhr) Niedernhausen - Wohngebiet (Wildpark) (späteste Ankunft ca. 21:30 Uhr)</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsysteem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit	2025 2030	Federführend: RMV, RTV Zu beteiligen: Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	ca. 3 - 5 €/Buskilometer (Anbieterabhängig) Gesamtkostenschätzung im Rahmen der 3. Umsetzungsvarianten (konsequente Verbesserung des ÖPNV) gem. der Überplanung in den Linienbündeln (RTV): Gesamtkosten ca. 10 – 14 Mio. €/ a	Anlage 4.7.1/ 4.7.2

Beurteilung Zielsystem	Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK	
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei	
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum	Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral	
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet	Positiv
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)	
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege	
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut	
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden	

ÖPNV-9 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Busangebotes		
<p>Aufgrund von Verspätungen oder (Spontan-)Ausfällen einzelner Betriebsfahrten - besonders bei winterlichen Wetterbedingungen - sind die Busfahrzeuge im Rheingau-Taunus-Kreis oftmals zu voll und das Befördern aller Fahrgäste kann nicht gewährleistet werden. Ebenfalls werden die Abfahrtszeiten gemäß den Fahrplanvorgaben von den Busfahrern teilweise durch zu frühe Abfahrtszeiten nicht eingehalten. Aus diesem Grund ist eine intensive Schulung der Busfahrer/innen in diesen Bereichen notwendig, um insbesondere die Pünktlichkeit und die Einhaltung der Fahrpläne zu verbessern. Damit die Attraktivität des ÖPNV neben der optimierten Abstimmung von internen Betriebsabläufen zusätzlich gesteigert werden kann, müssen den Fahrgästen aktuelle Informationen oder betriebsbedingte Verspätungen/ Ausfälle zeitnah zur Verfügung gestellt werden. Hierfür können bereits bestehende mobile Applikationen (RMV-App, Deutsche Bahn-App) genutzt und weiterentwickelt werden. Zudem sollten dem Fahrgast individuelle Push-Up-Funktionen für favorisierte Streckenverbindungen übermittelt werden, sofern mit Störungen oder Verspätungen zu rechnen ist.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
<ul style="list-style-type: none"> 1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsysteem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit 	<p>2025 2030</p>	<p>Federführend: RMV, RTV Zu beteiligen: Kommunen</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	<p>ca. 10.000 € (Ifd. App-Weiterentwicklung) zzgl. Schulungskosten Personal</p>	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<ul style="list-style-type: none"> Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei <li style="background-color: #c6e0b4;">Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral <li style="background-color: #c6e0b4;">Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut <li style="background-color: #c6e0b4;">Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden 		<ul style="list-style-type: none"> Positiv Positiv Positiv

ÖPNV-11 Anpassungen der Linienverläufe im Busliniennetz		
<p>Um die Erreichbarkeit und die Anbindung verschiedener Ortschaften bzw. Ortsteile zu verbessern, sind folgende Anpassungen im Linienverlauf bestehender Linienbusverbindungen zu untersuchen. Eine direkte Verbindung von Lorch nach Presberg ist im aktuellen ÖPNV-System nicht vorgesehen und sollte in das bestehende Liniennetz integriert werden, um eine attraktive Wegeverbindung zwischen den beiden Nachbargemeinden herzustellen. Derzeit ist dies nur über den Umweg über Rüdesheim und Geisenheim und der Vernetzung der Buslinien 191 und 183 möglich.</p> <p>Der aufgeführte Routenverlauf ist in das bestehende ÖPNV-Netz zu integrieren und eine ausreichende Anschlussicherung zu berücksichtigen. Die Verbindung ist werktags zwischen 06:00 und 22:00 Uhr grundlegend im 1-Stunden-Takt (vgl. Maßnahme ÖPNV-1) (ggf. als Rufbusverbindung) anzubieten:</p> <p>Anpassungen im Routenverlauf bestehender Linien:</p> <p>1. Geisenheim - Johannisberg - Stephanshausen - Presberg mit Erweiterung nach Lorch [Anpassung Linie 183]</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsystem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit	2025 2030	Federführend: RMV, RTV Zu beteiligen: Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	ca. 3 - 5 €/Buskilometer (Anbieterabhängig) Gesamtkostenschätzung im Rahmen der 3. Umsetzungsvarianten (konsequente Verbesserung des ÖPNV) gem. der Überplanung in den Linienbündeln (RTV): Gesamtkosten ca. 10 – 14 Mio. €/a	Anlage 6.5
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK		
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei		
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral		
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet		Positiv
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege		
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv

ÖPNV-12 Ergänzungen im Busliniennetz		
<p>In Ergänzung der Linienanpassungen (vgl. Maßnahme ÖPNV-11) zur Verbesserung der Erreichbarkeit und grundlegenden Verbindungsmöglichkeit zwischen Ortschaften bzw. Ortsteilen sind folgende Direktverbindungen in Abhängigkeit der Nachfrage zu prüfen. Derzeit bestehen zwischen den nachfolgenden Ortschaften keine attraktiven ÖV-Verbindungen und sollten zukünftig in das bestehende ÖV-System integriert bzw. durch neue Buslinien auf direktem Weg erschlossen werden:</p> <p>Ergänzungen im Busliniennetz (Linienbusse):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hünstetten - Bad Camberg (Landkreis Limburg-Weilburg) 2. Seitzenhahn - Bleidenstadt - Hahn - Wehen - Neuhoof – Orlen (Ringverkehr Taunusstein, mit Anbindung der Schulen) 3. Waldems - Bad Camberg (Landkreis Limburg-Weilburg) 4. Waldems - Niedernhausen <p>Die Verbindungen sind grundlegend an Werktagen zwischen 06:00 - 22:00 Uhr im 1-Stunden-Takt anzubieten. Weiterhin sind zusätzliche Zwischenhalte durch zusätzliche Haltestellen als weitere Zustiegsmöglichkeit zu den Schnellbuslinien zu prüfen:</p> <p>Linie X79 (Bad Schwalbach - Walluf) - zusätzlicher Halt in Schlangenbad (derzeitiger Halt außerhalb vom Ortskern)</p> <p>Linie X72 (Limburg - Wiesbaden) - zusätzlicher Halt Abfahrt L417 Richtung Oberlibbach</p> <p>Linie 275 (Nastätten - Wiesbaden) - zusätzlicher Halt in Bärstadt und Freie Schule Untertaunus - Aarbergen</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsysteem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: RMV, RTV</p> <p>Zu beteiligen: Kommunen</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	<p>ca. 3-5 € je Buskilometer je nach Anbieter</p> <p>Gesamtkostenschätzung im Rahmen der 3. Umsetzungsvarianten (konsequente Verbesserung des ÖPNV) gem. der Überplanung in den Linienbündeln (RTV): Gesamtkosten ca. 10 – 14 Mio. €/ a</p>	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK</p> <p>Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei</p> <p>Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum</p> <p>Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral</p> <p>Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet</p> <p>Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)</p> <p>Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege</p> <p>Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut</p> <p>Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p> <p>Positiv</p> <p>Positiv</p>

Weiterführende Maßnahmen

ÖPNV-13 – Taktverdichtung der bestehenden Schnellbuslinien zu Stoßzeiten auf 1-Stunden-Takt

Aktuell verfügt lediglich die Linie X79 (Bad Schwalbach ↔ Walluf) über eine einheitliche 60-Minuten-Taktung. Die restlichen Schnellbusverbindungen sind ebenfalls während der Beförderungszeit zwischen 06:30 –18:00 Uhr (Montag bis Freitag) in einem 60-Minuten-Takt auszuprägen. Außerhalb der Hauptverkehrszeit sind die Schnellbuslinien je nach Verkehrsnachfrage im 2-Stunden-Takt anzubieten. Die Anschlusssicherung an das bestehende ÖPNV-System ist an den Verknüpfungspunkten für alle Schnellbuslinien sicherzustellen, um die Reisezeit möglichst gering zu halten. Übergangszeiten von mehr als 15 Minuten werden gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplan nicht als zeitliche Verknüpfung angesehen.

ÖPNV-14 – Einrichtung einer Ringbuslinie zwischen Rheinland-Pfalz/ Hessen

Derzeit besteht keine ÖV-Verbindung zwischen den beiden Rheinufern. Um ein ÖPNV-Angebot zu schaffen, ist eine ergänzende Buslinie (Kleinbus) in Kooperation mit den Fährbetrieben (ggf. durch Umsetzung einer festen Querung) als Ringlinie einzurichten. Dementsprechend ist die Größe der Fahrzeuge (Höhen- und Gewichtsbeschränkung) mit den Beförderungsgrundsätzen des Fährbetriebs abzustimmen.

Eine einheitliche Tarifgestaltung (Integration in den Übergangstarif des RNN; künftiges Jobticket) sollte zwischen den beiden Verkehrsunternehmen (RMV/ RNN) sowie den Fährbetrieben abgestimmt werden. Die Feinabstimmung hinsichtlich der Möglichkeiten für eine attraktive Streckenführung und einer attraktiven Reisezeit (Anschlusssicherung Fährbetrieb) ist im Rahmen einer separaten Untersuchung zu analysieren.

Ergänzungen im Busliniennetz für die Verbindung zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen (Pendleraufkommen nach Bingen/ Ingelheim) inkl. Fährbetrieb:

1. Rüdesheim Bhf. - Bingen Bhf. - Ingelheim Bhf. - Oestrich-Winkel Bhf. - Geisenheim Bhf. - Rüdesheim Bhf. (Ringverkehr inkl. Fähren - in ÖPNV-Fahrkarte/ Ticket für Fähre enthalten)

Sollte die Möglichkeit der Vernetzung einer ÖPNV-Linie und des Fährbetriebs nicht möglich sein, ist die separate Anbindung der Fähranleger auf beiden Rheinufern durch eigene Linienverkehre sicherzustellen und zu prüfen.

ÖPNV-15 – Einführung und Etablierung eines Jugendtaxi im Rheingau-Taunus-Kreis

Um die Erreichbarkeit und die soziale Sicherheit - insbesondere zu Nachtzeiten- für Jugendliche im Alter zwischen 14 und 20 Jahren zu erhöhen, erarbeitet der Rheingau-Taunus-Kreis derzeit gemeinsam mit den Kommunen ein Konzept für die Einführung von Jugendtaxi. Jugendtaxi sollen dafür Sorge tragen, dass Lücken im Bus- und Bahnsystem während der Tagesrandzeiten geschlossen werden und Jugendliche (insbesondere nachts) sicher und bezahlbar nach Hause kommen können. Mit Hilfe einer Handy-Applikation (App) können die Taxi zum gewünschten Ort im Rheingau-Taunus-Kreis gerufen sowie eTaxigutscheine erworben werden. Über die Anmeldung per App erhalten die Jugendlichen einen Rabatt auf den Fahrpreis. Die Kosten für die Ermäßigung werden vom Kreis sowie den Städten bzw. Gemeinden übernommen. Gültig sind diese Gutscheine im gesamten Rheingau-Taunus-Kreis in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie an Feiertagen. Ein detailliertes Konzept wurde vom Kreistag im Oktober 2020 beschlossen.

ÖPNV-16 – Beseitigung von Erschließungslücken durch Neukonzeption von Haltestellen

Die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestellen vom Start- und Zielpunkt sind ein bedeutender Indikator für die grundsätzliche Nutzung und Attraktivität des ÖPNV und beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Ziel sollte es sein eine fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen zwischen den Quell- und Zielpunkten herzustellen. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen spielt Zuwegung eine wichtige und bei den Planungen zu berücksichtigende Rolle. Mittels einer Überlagerung der bebauten Gebiete und des Einzugsbereichs je Haltestelle konnten folgende Erschließungslücken (siehe Anlage 4.9) im Rheingau-Taunus-Kreis identifiziert werden. Die ÖPNV-Erschließung ist dort unter Berücksichtigung der Einwohnerzahlen und des ÖPNV-Potenzials durch die bauliche Umsetzung zusätzlicher Haltestellen zu optimieren und in die aktuellen Linienfahrpläne einzubinden:

Tabelle 47 Erschließungslücken im Rheingau-Taunus-Kreis

Aarbergen	Daisbach, Am Volbertsberg (Wohngebiet)
Bad Schwalbach	Zentrum, Pestalozzistraße (Wohngebiet) Zentrum, Am Bräunchesberg (Wohngebiet)
Eltville am Rhein	Zentrum, Sonnenbergstraße (Wohngebiet) Erbach, Hallgarten Straße (Wohngebiet) Hattenheim, Lahnstraße (Wohngebiet)
Geisenheim	Stephanshausen, Fichtenweg (Wohngebiet) Johannisberg, Schloßheide (Wohngebiet)
Hünstetten	Strinz-Trinitatis, Tulpenweg (Wohngebiet)
Idstein	Wörsdorf, Itzbachweg (Wohngebiet) Zentrum, Kronberger Straße (Wohngebiet) Zentrum, Gewerbegebiet Ost (Gewerbegebiet)
Kiedrich	Zentrum, Talstraße (Wohngebiet)
Niedernhausen	Zentrum, Birkenweg (Wohngebiet) Zentrum, Gewerbegebiet Ost (Gewerbegebiet)
Schlangenbad	Wambach, Über den Auen (Wohngebiet)
Taunusstein	Wehen, Königsberger Straße (Wohngebiet) Neuhof, Fürstenrod (Wohngebiet) Neuhof, Sauerbachstraße (Wohngebiet) Orlen, Wingsbacher Weg (Wohngebiet) Hambach, Chattenpfad (Wohngebiet) Wingsbach, Vor dem Kirchforst (Wohngebiet) Niederlibbach, Nibelungenstraße (Wohngebiet)

[Quelle: eigene Darstellung]

ÖPNV-17 – Ausweitung der Bedienzeit von 06:00 - 22:00 Uhr an Samstagen

Um die allgemeine Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis und die grundsätzliche Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr zwischen Gemeinden zwischen 06:00 - 20:00 Uhr (Samstag) auch am Wochenende zu gewährleisten, ist die Ausweitung des Angebotes im genannten Zeitraum für sämtliche Busangebote sicherzustellen. Der Betrieb durch Rufbusse kann zu verkehrsschwachen Zeiten weiterhin aufrecht erhalten bleiben und als ergänzendes Angebot implementiert werden. Die Taktung ist grundsätzlich auf einen 1-Stunden-Takt (vgl. Maßnahme ÖPNV-3) anzupassen, um einen attraktiven ÖPNV zu gewährleisten. Insbesondere sind folgende Buslinien von der Ausweitung der Betriebszeit an Samstagen betroffen:

- | | |
|--|--|
| - Linie 172 (Kloster Eberbach - Eltville) | - Linie 225 (Idstein - Hahn) |
| - Linie 173 (Niederglabach - Eltville) | - Linie 228 (Lenzhahn - Neuhof) |
| - Linie 181 (Hallgarten - Geisenheim) | - Linie 230 (Bad Camberg - Idstein) |
| - Linie 185 (Marienthal - Geisenheim) | - Linie 231 (Idstein - Niederms - Idstein) |
| - Linie 205 (Espenschied - Kemel/Bad Schwalbach) | - Linie 240 (Niedernhausen - Hahn) |
| - Linie 207 (Bad Schwalbach - Breithardt - Bad Schwalbach) | - Linie 245 (Rückershausen - Wiesbaden) |
| - Linie 212 (Bad Schwalbach - Fischbach - Bad Schwalbach) | - Linie 270 (Idstein - Wiesbaden) |
| - Linie 223 (Idstein - Königstein) | |

ÖPNV-18 – Ausweitung der Bedienzeit an Sonn- und Feiertagen bis 20:00 Uhr

Um ein einheitliches ÖPNV-Angebot auch über die werktäglichen Verbindungen hinaus zu schaffen, sollte zudem eine Ausdehnung der Bedienzeiten an Sonn- und Feiertagen auf allen Linien eingeführt werden. Der Bedienungszeitraum des allgemeinen ÖPNV-Angebotes ist dabei bis mindestens 20:00 Uhr abends auszuweiten. Der Betrieb durch Rufbusse kann zu verkehrsschwachen Zeiten weiterhin aufrecht erhalten bleiben und als ergänzendes Angebot implementiert werden. Insbesondere sind folgende Buslinien von der Ausweitung der Betriebszeit an Sonn- und Feiertagen betroffen:

- Linie 181 (Hallgarten - Geisenheim)
- Linie 205 (Espenschied - Bad Schwalbach)
- Linie 245 (Aarbergen - Wiesbaden)

Ggf. ist die Einrichtung eines Fahrzeugpools in den drei Teilregionen des Kreises (Rheingau/ Untertaunus/ Idsteiner Land) zu bilden, welche die jeweiligen Rufbusverbindungen je nach Bedarf ansteuern.

ÖPNV-19 – Einrichtung neuer Rufbusse für flexibleren ÖPNV

In Ergänzung der Maßnahme ÖPNV-4 und der Taktverdichtung zur besseren Anbindung der Höhengemeinden mit mehr als 1.500 Einwohnern, sind auch die restlichen Höhengemeinden durch ein geeignetes ÖPNV-Angebot an das bestehende ÖV-System anzubinden. Die bestehenden ÖPNV-Linien in diesen Bereichen sind durch ergänzende Rufbusfahrten im 30-Minuten-Takt zu ergänzen. Durch die Einrichtung eines flächendeckenden Rufbussystems kann die Flexibilität des ÖPNV-Systems im Rheingau-Taunus-Kreis erheblich gesteigert werden. Die Anmeldung zu einem Rufbus sollte dabei einheitlich auf 1 Stunde vor Abfahrt (vgl. Maßnahme ÖPNV-27) festgelegt werden. Für folgende Verbindungen ist ein Rufbus als Zubringer zum Schienenverkehr vorzusehen - bei geringer Nachfrage ist zu prüfen, ob mehrere Rufbusse miteinander kombiniert werden können:

- 1. Bahnhof Assmannshausen: Aulhausen (Ergänzung Linie: 187)
- 2. Bahnhof Rüdesheim: Windeck (Ergänzung Linie: 187)
- 3. Bahnhof Geisenheim: Marienthal (Ergänzung Linie: 185)

ÖPNV-20 – Anschlusssicherung der Buslinien

Neben der Pünktlichkeit und der Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebotes spielt die Anschlusssicherung an weiterführende Bus- und Bahnlinien eine wichtige Rolle. Sind die Anschlusszeiten zwischen zwei Linien zu knapp kalkuliert, so kann ein Anschluss durch Verspätungen nicht gewährleistet werden. In diesem Rahmen sind Übergangszeiten von mehr als 15 Minuten gemäß dem NVP nicht mehr als zeitliche Verknüpfung anzusehen. Zu lange Wartezeiten zwischen einzelnen Verbindungen lassen den ÖPNV unattraktiv wirken. Nachfolgend sind Verbindungen aufgeführt, bei denen die Anschlusszeiten aktuell als unattraktiv (Umsteigezeiten > 15 Minuten) eingestuft werden:

- Linie 245 und 271 (Hohenstein - Taunusstein - Idstein) - Umsteigezeit Taunusstein-Hahn Busbahnhof ca. 25 Minuten
- Linie 172 und 173 (Kiedrich - Schlangenbad) - Umsteigezeit Eltville Kapellenstraße ca. 20 Minuten

ÖPNV-21 – Einrichtung eines Bürgerbusses in Bad Schwalbach und Lorch

Um das Mobilitätsangebot und das bestehende ÖPNV-System der Kreisstadt und der Stadt Lorch (keine Schienenanbindung bzw. unregelmäßige Taktung zu umliegenden Gemeinden) zu ergänzen, ist die Implementierung eines Bürgerbus-/Stadtbusystems zu prüfen. Bisher konnten im Rheingau-Taunus-Kreis positive Erfahrungen mit der Umsetzung von Bürgerbussen (Gemeinde Heidenrod, Hohenstein, Hünstetten, Waldems, Eltville am Rhein) und Ergänzung des Linienbusverkehrs gesammelt werden. In diesem Rahmen könnten ehrenamtliche Fahrer an festgelegten Wochentagen eingesetzt werden, die während festgelegter Fahrzeiten vorangemeldete Fahrgäste transportieren und bei Einkaufs-, Freizeit oder Behördengängen unterstützen. Ein Konzept sowie die Routenführung sind gesondert zu prüfen. Insbesondere der Anschluss des Kreishauses soll in dieses Konzept mit einbezogen werden.

Weiterhin sind die Ergebnisse aus dem Pilotprojekt <On-Demand-Mobilität> aus Taunusstein ggf. auf das Kreisgebiet auszuweiten, um eine flexible und nachhaltige Ergänzung zum regulären ÖPNV-Betrieb sicherzustellen.

Eine Einbindung von Bürgerbussen in das RMV-Netz ist zu prüfen.

ÖPNV-22 – Einheitliches Tarifsystem Fährbetrieb

Um die Attraktivität und die Nutzung der Fähre zu steigern, ist ein einheitliches Tarifsystem einzuführen. In Abstimmung mit den Fährbetrieben ist das Tarifsystem in den regulären RMV-Tarifen zu implementieren. Derzeit ist die Nutzung der Fähre in RMV-Einzel- und Tageskarten mit dem Ziel Oestrich-Winkel bzw. Rüdesheim gültig und befähigt zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes auf der gegenüberliegenden Rheinseite. Monats-, Jahres- und Gruppentageskarten sind aus dieser Sonderregelung ausgenommen. Das Angebot ist auf die genannten Ticketformen auszuweiten und ebenfalls mit den weiteren Tarifgebieten im Rheintal kompatibel zu machen.

ÖPNV-23 – Fahrradmitnahme im ÖPNV

Um die Fahrradmitnahme im ÖPNV zu erleichtern, sind nach Möglichkeit entsprechende Aufstellflächen inkl. Fahrradausweisung per Piktogramm in den Fahrzeugen vorzusehen. Für eine zuverlässige Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus stehen aktuell oftmals keine geeigneten Stellflächen zur Verfügung. Nutzungskonflikte im Stehplatzbereich durch andere Fahrgäste mit Kinderwägen, Rollatoren oder Rollstühlen führen immer wieder dazu, dass Personen mit Fahrrädern nicht befördert werden können. Um eine dauerhafte Lösung herbeizuführen und den

Verkehrsanteil des Umweltverbundes (Radverkehr, ÖV) zu stärken, ist die Flächenverfügbarkeit in den Fahrzeugen zu prüfen und ggf. auf Basis dieser Anforderung anzupassen. Die Abstellbereiche sind ebenfalls mit geeigneten Sicherungsmaßnahmen (Spanngurten) auszustatten, um die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten.

ÖPNV-24 – Einsatz von Gelenkbussen in Stoßzeiten von 06:00 - 10:00 und 16:00 - 19:00 Uhr

Um die Kapazität während der Hauptverkehrszeit auf ausgewählten Linien zu erhöhen, ist der Einsatz von Gelenkbussen zu prüfen. Der Einsatz der Fahrzeuge in Wintermonaten ist auf Basis der topographischen Voraussetzungen im Kreisgebiet sicherzustellen. Ein Einsatz von Gelenkbussen sollte mindestens in der Hauptverkehrszeit (Montag bis Freitag, 06:30 –18:00 Uhr) auf Linien mit entsprechender Nachfrage stattfinden.

Um die Nachfrage im ÖPNV im Detail analysieren zu können, sind aktuelle Fahrgastanalysen je Linienbus durchzuführen. Auf Basis einer kreisweiten Fahrgasterhebung kann eine Analyse bezüglich der notwendigen Kapazität auf den einzelnen Linien bestimmt werden. Weiterhin kann daraus abgeleitet werden, inwiefern der Einsatz eines Solobusses ausreicht oder ein Gelenkbus eingesetzt werden sollte.

ÖPNV-25 – Einrichtung von DFI-Systemen an gut frequentierten Haltestellen

Eine aktuelle und zuverlässige Fahrgastinformation stellt eine wichtige Stellschraube für den modernen und attraktiven ÖPNV dar. Mit Hilfe von dynamischen Fahrgastinformationssystemen werden die festgelegten Fahrpläne durch dynamische Fahrplanabweichungen ergänzt und dem Fahrgast mittels digitaler Anzeige mitgeteilt. Neben den Abfahrtszeiten werden dementsprechend weiterführende Hinweise über etwaige Verspätungen/ Ausfälle angezeigt. Das System dient somit als Informationsplattform und sollte mindestens an den hoch frequentierten Haltestellen (Ausbaustufe 1 - vgl. Anlage 4.11) installiert werden.

Die Umsetzung ist in separaten Untersuchungen im Rahmen des barrierefreien Umbaus vorzusehen.

ÖPNV-26 – Einrichtung von Shuttleservices bei (Sonder-)Veranstaltungen

Damit Sonderveranstaltungen (Weinfeste/ Rheingau-Musik-Festival zum Bsp. im Kloster Eberbach) auch künftig mit dem ÖPNV zu erreichen sind, sind temporäre Shuttleservices einzurichten. Mit Hilfe von Zusatzangeboten könnte das

Verkehrsaufkommen durch kostengünstige und attraktive Shuttleverbindungen gemindert werden. Beispielhaft könnten je nach Veranstaltung der Hauptbahnhof in Wiesbaden sowie die Bahnhöfe in der Nähe des Veranstaltungsortes angefahren werden, um Gästen die Anreise ohne eigenen Pkw zu ermöglichen. Um die Attraktivität und die Nutzung des ÖPNV zu unterstützen, könnte die Nutzung des Shuttleservices in den Veranstaltungstickets integriert werden. Die Verbindungen sollten sowohl in den Stunden vor Veranstaltungsbeginn als auch nach Veranstaltungsende angeboten werden und ggf. mit dem Fährbetrieb abgestimmt werden. Das Verkehrskonzept ist je nach Veranstaltungstyp und Austragungsort mit dem Veranstalter abzustimmen und in einer gesonderten Untersuchung zu detaillieren.

Bestehendes Beispiel: Rheingau Musikfestival Kloster Eberbach

Abfahrt Wiesbaden Hauptbahnhof über Bahnhof Eltville (Zwischenhalt) bis nach Kloster Eberbach (Hin- und Rückfahrt)

ÖPNV-27 – Vereinheitlichte Organisation der Rufbusse

Für die Nutzung und Fahrtanmeldung der Rufbusse liegen aktuell unterschiedliche (regionale) Regelungen vor. Die derzeitige Voranmeldung per Telefon unterscheidet sich je nach Angebot wie folgt:

- Voranmeldung der Fahrten bis 22 Uhr am Vortag
- Voranmeldung bis 90 Minuten vor Abfahrt
- Voranmeldung bis 60 Minuten vor Abfahrt

Die Anmeldung der Fahrten sollte zukünftig unabhängig der Linie und der Region einheitlich gestaltet werden, um den Zugang des Angebots für alle Nutzergruppen zu vereinfachen und ein allgemeingültiges Vorgehen zu definieren. Die Anmeldung von Rufbusfahrten sollte einheitlich auf 1 Stunde vor Abfahrt festgelegt werden, um eine maximale Flexibilität für die Nutzergruppe zu gewährleisten. Ebenfalls sollten neben der telefonischen Vorbestellung auch die Möglichkeiten für eine appbasierte Rufbusbestellung bereitgestellt werden, um die Akzeptanz und den Komfort zukünftig weiter zu erhöhen.

ÖPNV-28 – Einrichtung von Fahrkartenautomaten an stark frequentierten Haltestellen / E-Ticket

Eine Vielzahl an Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis sind nicht mit einem eigenen Fahrkartenautomaten ausgestattet. Die für den Fahrtantritt erforderlichen Fahrkarten müssen beim Einstieg in den Bus beim Fahrer erworben werden. Das Lösen von Fahrkarten in den Bussen führt dabei oftmals zu Verzögerungen im Betriebsablauf

und führt zu Verschiebungen im Fahrplan, wodurch die Anschlusssicherung oftmals nicht sichergestellt werden kann. Um dem entgegen zu wirken und um Fahrzeiten so kurz wie möglich zu halten, ist eine Installation von Fahrkartenautomaten an allen stark frequentierten Haltestellen (Ausbaustufe 1 - vgl. Anlage 4.11) zu prüfen und umzusetzen. Ebenfalls ist die Möglichkeit für den Kauf von E-Tickets zu implementieren und mittels geeigneter Marketingstrategien zu bewerben.

ÖPNV-29 – Fahrzeitoptimierung im ÖPNV

Um die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV beizubehalten, sollte das Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV den Wert von 1,5 nicht übersteigen. Durch neue Schnellbuslinien (vgl. Maßnahme ÖPNV-6) können einige zurzeit unattraktiv erscheinende ÖPNV-Verbindungen (s. Anlage 6.5) verbessert werden. Verbindungen, welche nicht durch o.g. Schnellbuslinien oder Verdichtung der Taktzeiten (vgl. Maßnahme ÖPNV-6/ ÖPNV-3) abgedeckt oder optimiert werden können, müssen durch Fahrplanänderungen oder weiterführende Maßnahmen (neue Linienführung, neue Haltepunkte, etc.) in Nachfolgeuntersuchungen näher betrachtet werden. Basierend auf der Reisezeit bzw. dem Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖV gilt es folgende Linien zu prüfen und die schlussendlichen Reisezeiten, ggf. durch Reduzierung von Halten, anzupassen und die Attraktivität zu steigern:

- von Waldems - Esch nach Idstein Bahnhof: Linie 231 (Idstein - Waldems - Idstein)
- von Heidenrod - Laufenselden nach Taunusstein Hahn: Linie 275 (Nastätten - Wiesbaden) und Linie 274 (Bad Schwalbach - Wiesbaden)
- von Hünstetten - Wallbach nach Taunusstein Hahn: Linie 277 (Wallrabenstein - Neuhofer) und Linie 270 (Idstein - Wiesbaden) und Linie 240 (Niedernhausen - Hahn)

ÖPNV-30 – Einführung von E-Bussen / Wasserstoffbussen

Hinsichtlich der Vorgaben zur Klimaneutralität ist der künftige Einsatz von Elektrobussen zu prüfen. Da der Einsatz von E-Fahrzeugen auf Basis der topographischen Gegebenheiten im Kreisgebiet und der teilweise großen Fahrstrecken aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten als Herausforderung anzusehen ist, soll alternativ die Umsetzung und Einführung von Wasserstoff/ Elektrobussen in separaten Untersuchungen und Fortschreibung des Nahverkehrsplans geprüft werden. Die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Infrastruktur (Lage und Erschließung von Wasserstoff/ E-Tankstellen) sind ebenfalls bei den Planungen zu berücksichtigen.

Aus aktueller Sicht scheint der Betrieb mit Hilfe alternativer Antriebsformen (Kosten zwischen 4 – 6 € / km) auf Basis der zu überwindenden Höhenunterschiede, der durch den Einbau der Technik steigenden Bushöhe und der zum Teil hohen Fahrtstrecken lediglich im Stadtgebiet Idstein umsetzbar. Gegebenenfalls können durch die Umsetzung in diesem Bereich wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden, zukünftig ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot mit Busfahrzeugen mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb herzustellen.

ÖPNV-31 – Mobilitätsstationen in Abhängigkeit der Umsetzung einer Schienenverbindung im Untertaunus

Weitere Mobilitätsstationen sind an den angedachten Haltepunkten einer möglichen Schienenanbindung des Untertaunus (vgl. Maßnahme SPNV-1) zu berücksichtigen. Die Mindestanforderungen an Mobilitätsstationen und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (B+R/ P+R) sind bei den Planungen und der Konzeption der Haltepunkte gem. Maßnahme ÖPNV-2 zu berücksichtigen. Insbesondere ist dabei auf eine ausreichende Anzahl an P+R-Parkflächen sowie B+R-Anlagen zu achten, um den Umstieg und die Intermodalität im Rheingau-Taunus-Kreis nachhaltig zu unterstützen.

Mögliche Haltepunkte einer Schienenverbindung Untertaunus:

1. Anbindung Haltepunkte in Bad Schwalbach (SWA Bahnhof, Adolfseck)
2. Anbindung Haltepunkte in Hohenstein (Breithardt, Hohenstein)
3. Anbindung Haltepunkte in Aarbergen (Michelbach, Kettenbach, Hausen ü. Aar Rückerhausen)

ÖPNV-32 – Ergänzungen im Busliniennetz (ggf. in Abstimmung mit einer möglichen Schienenanbindung des Untertaunus)

Im Umsetzungsfall einer Schienenanbindung des Untertaunus (vgl. Maßnahme SPNV-1) und der Einrichtung notwendiger Haltepunkte sind diese im ÖPNV-Gesamtsystem zu integrieren. Entsprechend der Nachfrage sind die Taktungen der Buslinien, die Kapazitäten der eingesetzten Fahrzeuge sowie die Streckenführung der aktuellen Buslinien zu prüfen und den Gegebenheiten durch den Bau der Schienenanbindung des Untertaunus anzupassen. Die angepassten oder neu zu konzipierenden Buslinien dienen als Zubringer zu den Stationen und ermöglichen in Abstimmung der Taktfahrzeiten einen geeigneten und für Nutzer attraktiven Umstieg. Folgende Linien wären derzeit von einer Umsetzung betroffen:

Mögliche Ergänzungen im Busliniennetz (Linienbusse) in Abhängigkeit einer Schienenanbindung des Untertaunus:

1. Anbindung Haltepunkte in Bad Schwalbach (Ggf. durch Anpassung der Linie 207, ggf. Anpassungen von Haltestellen neuer Schnellbuslinien s. ÖPNV-Maßnahme 6), Haltepunkte Aartalbahn in Bad Schwalbach (SWA Bahnhof, Adolfseck)
2. Anbindung Haltepunkte in Hohenstein (Ggf. durch Anpassung der Linien 207, 247, ggf. Anpassungen von Haltestellen neuer Schnellbuslinien s. ÖPNV-Maßnahme 6), Haltepunkte Aartalbahn in Hohenstein (Breithardt, Hohenstein)
3. Anbindung Haltepunkte in Aarbergen (Ggf. durch Anpassung der Linien 204, 207, 245, 248, 567, ggf. Anpassungen von Haltestellen neuer Schnellbuslinien s. ÖPNV-Maßnahme 6), Haltepunkte Aartalbahn in Aarbergen (Michelbach, Kettenbach, Hausen ü. Aar, Rückerhausen)

6.5 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Die topographischen Voraussetzungen im Kreisgebiet (Untertaunus, Höhengemeinden Rheingau) sind für den Radverkehr generell nicht günstig. Gleichwohl gibt es durch die fahrradfreundlichen Streckendistanzen der nächstgelegenen Mittelzentren untereinander sowie zur Landeshauptstadt Wiesbaden Radfahrpotenziale entlang des Siedlungsbandes des Rheingaus, entlang der Verbindung Bad Schwalbach in Richtung Wiesbaden sowie der Achse Idstein – Niedernhausen – Wiesbaden. Ebenfalls lässt sich durch die touristischen Ziele im Kreis und die eingerichteten Freizeitrouten der Anteil des Radverkehrs deutlich steigern.

Da dem Fahrrad aktuell auf Grund der kostengünstigen und flexiblen Nutzung sowie des allgemeinen Radverkehrsausbaus eine wachsende Bedeutung im Alltagsverkehr zukommt, bestehen für den Radverkehr in hierfür geeigneten Teilgebieten des Kreises Handlungserfordernisse. Es wird aus gutachterlicher Sicht empfohlen, ein kreisweites Radverkehrskonzept sowie Machbarkeitsstudien für Radschnell- und Raddirektverbindungen zu erarbeiten, dass über die unten vorgeschlagenen Maßnahmen hinausgeht. Dort könnten u.a. Abstellanlagen, ein Beschilderungskonzept und der Unterhalt der Radwege aufgenommen werden. Je nach Ergebnis der weiteren Untersuchungen und Planungen können umfangreiche Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur folgen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen, die allesamt überwiegend eine hohe Priorität haben, sollen den Radverkehr zumindest lokal stärken. Kreisgebiete, in denen der Bedarf am größten ist, sind der Rheingau und das Idsteiner Land, soweit es sich um Alltagsverkehre handelt. Für den touristischen Radverkehr spielen die Radfernwege und der Rheingau eine wichtige Rolle.

Priorisierte Maßnahmen

RV-1 Berücksichtigung der Planung von Radverkehrsanlagen bei Neu- und Umbaumaßnahmen		
<p>Um den Radverkehr auch in Zukunft stärker zu fördern ist der Ausbau geeigneter Infrastruktur notwendig. Bei sämtlichen Neu- und Umbaumaßnahmen sind die Belange des Radverkehrs immer zu berücksichtigen und von Beginn an in die Planungen miteinzubeziehen. Auch bei der Erschließung neuer Wohnbau- oder Gewerbeflächen ist die verkehrssichere Führung des Radverkehrs einzubinden und zwingend zu berücksichtigen.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
<p>1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen</p> <p>2. Lückenschluss Radwegenetz</p> <p>3. Radschnellverbindungen</p> <p>4. Sichere Abstellanlagen</p> <p>5. Beschilderungskonzept</p>	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: Hessen Mobil, RTK, Kommunen</p> <p>Zu beteiligen: ADFC</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
<p>Programm Nahmobilität des Landes Hessen</p> <p>https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerderung-titel-hessen/</p>	<p>k.A. (laufende Umsetzung)</p>	<p>-</p>
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK</p> <p>Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei</p> <p>Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum</p> <p>Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral</p> <p>Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet</p> <p>Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)</p> <p>Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege</p> <p>Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut</p> <p>Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p> <p>Positiv</p> <p>Positiv</p>

<p>RV-2 Ausbau des Rad Hauptnetzes Hessen (Lückenschluss auf Haupttrouten) mit Verknüpfungspunkten an die Radfernwege</p>		
<p>Ein wichtiger Teil der Nahmobilitätsstrategie des Landes (https://www.nahmobil-hessen.de/ueber-die-agnh/nahmobilitaetsstrategie/) ist die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs auf Basis von einheitlichen Handlungsansätzen, Empfehlungen und weiterführenden Konzepten. Mit ihr wird ein strategischer und inhaltlicher Handlungsrahmen für die beiden Verkehrsträger des Umweltverbundes definiert. Im Bereich des Radverkehrs ist das Augenmerk vor allem auf den Alltagsverkehr zu legen. Hierbei müssen sichere und durchgängige Radverbindungen entlang der überörtlichen Haupttrouten vorhanden sein. Für einfache Radverbindungen sind die Anforderungen bezüglich der Qualitätsstandards (u.a. Festlegungen zur Streckenführung und Mindestbreite) der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" (FGSV 248, 2010) einzuhalten. Die identifizierten Netzlücken im Radverkehrsnetz (Primär des Rad-Hauptnetzes) sind dementsprechend durch geeignete Radverkehrsanlagen zu schließen, um ein flächendeckendes Zielnetz für den Radverkehr zu definieren. Im Rad Hauptnetz Hessen sind für den RTK folgende Netzlücken vorhanden:</p> <p>Netzlücken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiesbaden – Taunusstein (2,5 km entlang B54 im RTK) - OD Walsdorf (0,67 km) <p>Mit vorhandener Planung/ Nicht ERA-Standard*</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taunusstein - Bad Schwalbach (entlang B54, B275) - Niederseelbach -Idstein <p>Weiterhin sind die folgenden auffälligen Problemstellen durch gesonderte Untersuchungen zu detaillieren und die Radverkehrsführung zu optimieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnübergang B42 - Querungsmöglichkeit der A3 bei Idstein - Querungsmöglichkeit B260 - Radverkehrsführung auf dem Leinpfad (Prüfung der Dimensionierung) <p>Die Behebung der Netzlücken sind zeitnah durch separate Planungen voranzutreiben und ein zusammenhängendes Zielnetz herzustellen.</p> <p><small>*Empfehlungen für Mindestbreiten etc. von Radverkehrsanlagen gem. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV 2010)</small></p>		
<p>Priorisierung der Bürgerschaft</p>	<p>Umsetzungshorizont</p>	<p>Zu beteiligende Akteure</p>
<p>1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen 2. Lückenschluss Radwegenetz 3. Radschnellverbindungen 4. Sichere Abstellanlagen 5. Beschilderungskonzept</p>	<p>2025 2030</p>	<p>Federführend: Hessen Mobil Zu beteiligen: RTK, ADFC Kommunen</p>
<p>Förderprogramme</p>	<p>Grobkostenschätzung</p>	<p>Weitere Informationen</p>
<p>Programm Nahmobilität des Landes Hessen https://wirtschaft.hessen.de/press-e/pressemitteilung/mehr-geld-und-mehr-personal-fuer-radwege https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/</p>	<p>Neubau straßenbegleitender Radwege inkl. baulicher Trennung innerorts: 500 T€/km Ders. außerorts: 250 T€/km Radfahrstreifen: 45 T€/km Schutzstreifen 45 T€/km Fahrradstraße 60 T€/km</p>	<p>Anlage 4.12</p>

Beurteilung Zielsystem	Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK	Positiv
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei	
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum	Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral	
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet	Positiv
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)	Positiv
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege	
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut	Positiv
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden	

RV-3 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Beseitigung von Netzlücken		
<p>Als Erweiterung zum Rad-Hauptnetz Hessen gibt es zahlreiche weitere Verbindungen auf überörtlicher Ebene, welche weiter auszubauen und an das bestehende Radnetz anzuschließen sind. Ziel ist es eine flächendeckende und lückenlose Radverkehrsinfrastruktur entlang des klassifizierten Straßennetzes und der Verbindung der Städte und Gemeinden untereinander zu schaffen. Unter diesem Aspekt sollten in nachfolgenden Radverkehrskonzeptionen folgende Punkte Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bessere Anbindung von kommunalen Quell- und Zielpunkten - Identifikation der Radverkehrsnachfrage auf kommunaler Ebene - bessere Anbindung von Ortschaften/Attraktivierung der Routenführung in Ortschaften - geeignete Verknüpfungspunkte zum Rad-Hauptnetz bzw. der bestehenden Radfernwege 		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen 2. Lückenschluss Radwegenetz 3. Radschnellverbindungen 4. Sichere Abstellanlagen 5. Beschilderungskonzept	2025 2030	Federführend: Kommunen Zu beteiligen: Hessen Mobil RTK, ADFC
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Programm Nahmobilität des Landes Hessen https://mobil.hessen.de/verkehr/nahmobilitaet https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/	150.000 € (kreisweite Radverkehrskonzeption)	Anlage 4.13 Anlage 4.14
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK		Positiv
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei		
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral		
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet		Positiv
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		Positiv
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege		
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		Positiv
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		

RV-4 Machbarkeitsuntersuchung für Raddirektverbindungen		
<p>Innerhalb des Projektes „Radschnellverbindungen Hessen“ seitens des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wurden die Korridore Rüdesheim - Wiesbaden und Taunusstein - Wiesbaden als potenzielle Raddirektverbindungen klassifiziert (zwischen 800 - 2.000 Radpendelnde pro Tag). Auf diesen Korridoren wurden Potenziale von ca. 900 Radfahrenden pro Tag (Wiesbaden - Rüdesheim) und 1.300 Radfahrenden pro Tag (Wiesbaden - Taunusstein) prognostiziert. Innerhalb dieser Untersuchung sind die ergänzenden Binnen-, Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehre nicht näher berücksichtigt. Für eine detaillierte Ermittlung der Potenziale und möglicher Terrassierungen für Raddirektverbindungen in diesen Korridoren sind daher Machbarkeitsuntersuchungen durchzuführen.</p> <p>Da für den Korridor Rüdesheim – Wiesbaden die Erweiterung des Leinpfades nicht zur Verfügung steht, ist eine Alternativtrasse in die Überlegungen einzubringen. In diesem Rahmen sind die Flächenverfügbarkeiten für eine parallele Trasse entlang der B42/ B42A sektoral zu prüfen und entsprechend des Radverkehrspotenzial (Radverkehrsaufkommen) entsprechend auszubauen.</p> <p>Ebenfalls ist auf dem Korridor Idstein – Niedernhausen – Wiesbaden das Radverkehrspotenzial durch aktuelle Radverkehrsdaten nachzuweisen und ein entsprechendes Radverkehrsangebot anzustreben.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen 2. Lückenschluss Radwegenetz 3. Radschnellverbindungen 4. Sichere Abstellanlagen 5. Beschilderungskonzept	2025 2030	Federführend: RTK Zu beteiligen: Hessen Mobil ADFC, Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Programm Nahmobilität des Landes Hessen https://mobil.hessen.de/verkehr/nahmobilitaet https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/	ca. 120.000 € je Machbarkeitsuntersuchung/ Korridoranalyse (Planungskosten)	Radschnellverbindungen in Hessen – Identifizierung von Korridoren (HMWEVW) https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/plane-n-und-bauen/schneller-radfahren/radschnellverbindungen/
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK		Positiv
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei		
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral		
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet		Positiv
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		Positiv
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege		
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		Positiv
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		

RV-5 Ausbau B+R Anlagen und Herstellung sicherer Abstellmöglichkeiten		
<p>Ein weiterer zentraler Faktor zur Förderung des Radverkehrs ist neben einem flächendeckenden und sicheren Radverkehrsnetz das Vorhandensein von modernen Fahrradabstellanlagen. Dabei kann es sich je nach vorhandenem Fahrradaufkommen und Standortpotenzial (Umsteigemöglichkeiten zum SPNV) auch um Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder Fahrradstationen handeln.</p> <p>Damit das Fahrrad regelmäßig genutzt wird, sind insbesondere an hoch frequentierten Quell- und Zielpunkten und für den Umstieg auf andere Verkehrsmittel relevanten Örtlichkeiten überdachte und ausgeleuchtete Fahrradabstellanlagen einzurichten. Dazu zählen folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - weiterführende Schulen (Notwendiger Ausbau 15 Stück) - Bahnhöfe/Busbahnhöfe in Kombination mit Mobilitätsstation (Notwendiger Ausbau 16 Stück) - P+M (Notwendiger Ausbau 9 Stück) <p>Für die schlussendlichen Festlegung der Anlagenart und deren Kapazitäten (Anzahl der erforderlichen Abstellplätze) sind nachfolgende Untersuchungen vorzusehen, die mittels Nachfragedaten die erforderlichen Kennwerte für die Ausstattung definieren.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen 2. Lückenschluss Radwegenetz 3. Radschnellverbindungen 4. Sichere Abstellanlagen 5. Beschilderungskonzept	2025 2030	Federführend: RTK, Deutsche Bahn (Station und Service), Schulen, Kommunen Zu beteiligen: ADFC
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Programm Nahmobilität des Landes Hessen https://www.nahmobilitat-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/	150.000 € (kreisweite Radverkehrskonzeption)	Anlage 4.16 Anlage 4.17
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv Positiv

RV-6 Einheitliches Beschilderungskonzept für Freizeit- und Radrouten		
<p>Um ein einheitliches Beschilderungskonzept und eine eindeutige Zielwegweisung auf allen Routen des Radverkehrs im Kreisgebiet sicherzustellen ist eine flächendeckende Aufnahme der Wegweisungsstandorte, die notwendige Ergänzung von Zwischenwegweisern sowie eine Prüfung der Beschilderungskonsistenz durchzuführen.</p> <p>Die Aufnahme der Infrastruktur (Freizeitrouten und Radfernwege) ist in einer nachfolgenden Untersuchung (kreisweiten Radverkehrskonzeption) zu vertiefen.</p> <p>Zusätzlich zum Beschilderungskonzept ist dabei eine mögliche Digitalisierung von Radwegen voranzutreiben. Zusatzinformationen entlang der Route bezüglich des Höhenprofils, der Profilierung oder die Redaktion (Wegweisung Hotels, Restaurants entlang der Route) der Routenbeschreibung können die Attraktivität der Route steigern.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen 2. Lückenschluss Radwegenetz 3. Radschnellverbindungen 4. Sichere Abstellanlagen 5. Beschilderungskonzept	2025 2030	Federführend: RTK Zu beteiligen: Kommunen, ADFC, Tourismusverband
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Programm Nahmobilität des Landes Hessen https://www.nahmobilitaet-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/	ca. 60.000 € (Planungskosten)	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv Positiv Positiv

RV-7 Einrichtung eines Bikesharing-Angebotes an Bahnhöfen / Mobilitätsstationen		
<p>Eine etablierte Möglichkeit zur Steigerung des Radverkehrs ist die Einführung von öffentlichen Fahrradverleihstationen (Bikesharing). Ausgeliehen werden können diese Fahrräder nach einer Online-Registrierung und per App. Der Vorteil: Sie können rund um die Uhr entliehen und zurückgegeben werden.</p> <p>Um ein solches Konzept im Kreis einzubinden, sollte eine solche Fahrradverleihstation zunächst an allen Mobilitätsstationen der Kategorie A (Bahnhöfe im Rheingau/ Idsteiner Land) eingerichtet werden (siehe Anlage 6.2). Um das System weiter zu fördern, sind unterschiedliche Radtypen (Lastenräder, E-Bikes, Mountainbikes etc.) für verschiedene Nutzergruppen anzubieten. Das Anbieten von E-Bikes sollte aufgrund der bewegten Topografie in jedem Fall berücksichtigt werden. Die Wartung der Fahrräder sollte in regelmäßigen Abständen stattfinden.</p> <p>Die weiteren Ausstattungselemente und Kapazitäten an den jeweiligen Anlagen sollten entsprechend der Nachfragedaten mit den Bikesharing-Betreibern oder durch gesonderte Untersuchungen geklärt werden.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei Planungen 2. Lückenschluss Radwegenetz 3. Radschnellverbindungen 4. Sichere Abstellanlagen 5. Beschilderungskonzept	2025 2030	Federführend: Bikesharing-Betreiber, RTK Zu beteiligen: Kommunen, Tourismusverbände RTKT und TTS
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
Programm Nahmobilität des Landes Hessen https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermitttel-hessen/ https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/	k.A. (Anfrage Bikesharing-Betreiber; abhängig von der Ausstattung und Angebote je Station)	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv Positiv Positiv

Weiterführende Maßnahmen

RV-8 – Anbindung der Freizeitrouten an den ÖV durch Radbusse

Radbusse bieten in einem vordefinierten Zeitintervall (vorwiegend Sommermonate) zahlreiche Möglichkeiten für die Planung und Gestaltung von Radtouren. Die Radbusse fahren beispielhaft die eingerichteten Mobilitätsstationen/ Bahnhöfe und Servicestationen entlang der Radfahrstrecken ab und sammeln Tagestouristen ein. Ebenfalls können Sie auf Strecken eingesetzt werden, um größere Höhendifferenzen zu überwinden und damit den Komfort für den Radtourismus zu erhöhen. Zudem bieten sie die Möglichkeit, Ausflüge jederzeit zu beenden. Die Busse sind mit Anhängern für die Fahrräder ausgestattet und gewährleisten die Fahrradmitnahme zu einem festen Fahrplan. Die hauptsächlichen Freizeitziele – insbesondere im Rheingau - sind durch ein entsprechendes System anzubinden und ein zusätzliches Angebot für den Freizeittourismus zu bieten.

RV-9 – Durchführung eines Systematischen Straßenerhaltungsmanagements für Radwege

Beseitigung der Schäden an der Oberfläche baulich getrennter Radverkehrsanlagen und regelmäßige Zustandserfassung und -bewertung (ZEB; Bsp. Turnus: alle 5 Jahre) für die Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht (gute Oberflächenqualität und allg. Verkehrssicherheit) auf kommunaler Ebene.

RV-10 – Regelmäßige Überarbeitung der Schulwegpläne

Um den Schulweg für Kinder und Jugendliche so sicher wie möglich zu gestalten, ist die Erstellung und regelmäßige Fortschreibung der Schulwegpläne je Schulstandort zu empfehlen. Innerhalb dieses Plans wird das Umfeld der Schule kartografisch abgebildet und eine sichere Verkehrsführung vorgegeben. Die Darstellung gibt beispielsweise Auskunft über sichere Querungsstellen, Gefahrenstellen und geeignete Wege zur Schule. Ein geeigneter Schulwegplan sollte in Zusammenarbeit von Schulen, Kommunen, Polizei und Eltern/Schülern erstellt werden. Um diesen Plan immer auf einem aktuellen Stand zu halten ist eine regelmäßige Überarbeitung und Aktualisierung notwendig.

Weitere Informationen:

https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/Schulweg-hidden_node.htm

RV-11 – Sichtbarmachen des Radverkehrs im Alltagsverkehr

Um die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen, können verschiedene Maßnahmen zielführend sein. Durch die Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit kann die Attraktivität gesteigert werden. Folgende Maßnahmen sind zu berücksichtigen:

- Markierung von Aufstellflächen an LSA-Knotenpunkten
- Optimierung der LSA-Steuerung für den Radverkehr an Haupttrouten
- Flächendeckende Beschilderung von Zielen (mit Entfernungs-/ Zeitangaben)
- Sichern von Radverkehrsanlagen gegen Parken

Die Maßnahmen sind auf kommunaler Ebene umzusetzen und obliegen dem jeweiligen Zuständigkeitsbereich der Kommunen.

RV-12 – Durchführung von Sicherheitsaudits auf Bestandsstrecken

Analysen zeigen, dass neben Bestandsstrecken auch Neubauplanungen oftmals ein auffälliges Unfallgeschehen aufweisen. Um dem entgegen zu wirken wurden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen die "Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen" (FGSV 298, 2019) verfasst.

Für Unfallstrecken mit auffälliger Radverkehrsbeteiligung sind Sicherheitsaudits durchzuführen und die Strecken gem. der Ergebnisse verkehrssicher umzuplanen.

6.6 Maßnahmenkonzept Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr hat eine wichtige Funktion in der Wirtschaft und für die Ver- und Entsorgung. Nachteilig an diesen Verkehren sind neben Lärmbelastungen und Luftschadstoffen auch die hervorgerufenen Störungen im Verkehrsablauf. Auf überregionaler Ebene nimmt der Schwerverkehr im Vergleich zum Pkw-Aufkommen im Rheingau-Taunus-Kreis allerdings eine eher untergeordnete Rolle ein.

Nach der Bestandsaufnahme stellen hauptsächlich die Hauptverkehrsachsen (Bundesstraßen) des Kreises eine wichtige Verbindungsfunktion für die unterschiedlichen Lieferverkehre dar. Handlungsbedarf gibt es vor allem in Bereichen von Ortsdurchfahrten mit Engstellen.

Da Wirtschaftsverkehr und motorisierter Individualverkehr dieselbe Infrastruktur nutzen, kommen viele Maßnahmen für den MIV indirekt ebenfalls dem Wirtschaftsverkehr zugute.

Priorisierte Maßnahmen

SV-1 Aufstellung eines kreisweiten Schwerverkehrskonzeptes		
<p>Im Rheingau-Taunus-Kreis ist bereits ein Vorrangroutennetz auf den Haupttrouten (B42, B260, B54, B275, B417, B8) für den Schwerverkehr eingerichtet. Dennoch sind die aktuellen Beschilderungskonzepte und weiterführenden Angebote (Rastmöglichkeiten und Erreichbarkeit der maßgeblichen Quell- und Zielpunkte im Kreisgebiet) in einer gesonderten Untersuchung auf Konsistenz zu prüfen. Mit Hilfe des Vorrangroutennetzes kann der Wirtschaftsverkehr zielgerichtet geführt werden und somit die Verkehrsbelastung und die Störungsanfälligkeit im Verkehrssystem durch den Wirtschaftsverkehr so gering wie möglich gehalten werden.</p> <p>Des Weiteren sind im Rahmen vertiefender Untersuchungen (kommunale Ebene) die allgemeinen Möglichkeiten für Mikrodepots und Verteilerzentren für die Region im kommunalen Bereich unter Berücksichtigung der Entwicklungsflächen (insbesondere Idstein und Taunusstein) zu untersuchen.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
-	2025 2030	Federführend: RTK, Kommunen Zu beteiligen: Hessen Mobil, IHK
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	ca. 75.000 € (Planungskosten)	Anlage 4.17
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		Positiv

SV-2 Einrichtung von Durchfahrtsverboten für den Schwerverkehr (Freigabe nur für Lieferverkehre) in ausgewählten Ortschaften																								
<p>Unter Berücksichtigung der identifizierten Engstellen im Kreisgebiet ist das Verkehrsnetz für den Schwerverkehr größtenteils auf das klassifizierte Straßennetz und die Hauptverbindungsachsen im Kreis (B42, B260, B54, B275, B417, B8) zu beschränken. Nach Realisierung der geplanten Ortsumgehungen (vgl. Maßnahme MIV-1) sind weitere Durchfahrtsverbote (Lieferverkehr frei) aufgrund von Engstellen auszuschildern. Unter anderem wurden folgende Engstellen im Rahmen der Befahrung des klassifizierten Straßennetzes identifiziert, welche nach genauer Definition des Lkw-Vorrangroutennetzes (vgl. Maßnahme SV-1) mit Durchfahrtsverboten für den Schwerverkehr belegt werden sollten.</p> <table border="0"> <tr> <td>- B 275, OD Esch</td> <td>- L 3274, OD Oberlibbach</td> </tr> <tr> <td>- B 275, OD Eschenhahn</td> <td>- L 3470, OD Niederlibbach</td> </tr> <tr> <td>- B 260, OD Wambach</td> <td>- L 3470, OD Orlen</td> </tr> <tr> <td>- L 3031, OD Laufenselden</td> <td>- K 515, OD Wallrabenstein</td> </tr> <tr> <td>- L 3034, OD Assmannshausen</td> <td>- K 631, OD Winkel</td> </tr> <tr> <td>- L 3036, OD Martinthal</td> <td>- K 700, OD Born</td> </tr> <tr> <td>- L 3320, OD Hattenheim</td> <td>- K 700, OD Watzhahn</td> </tr> <tr> <td>- L 3373, OD Steckenroth</td> <td>- K 705, OD Königshofen</td> </tr> <tr> <td>- L 3272, OD Lenzhahn</td> <td>- K 707, OD Ehrenbach</td> </tr> <tr> <td>- L 3274, OD Strinz-Margarethä</td> <td>- K 711, OD Dasbach</td> </tr> <tr> <td>- L 3274, OD Niederlibbach</td> <td>- K 714, OD Steinfischbach</td> </tr> </table> <p>*OD = Ortsdurchfahrt</p> <p>Die Beschilderung des Lkw-Vorrangroutennetzes (vgl. Maßnahme SV-1) sollte basierend auf den kommunalen Beschilderungskonzepten aufgebaut sein und ein konsistentes Führungsnetz ergeben, welches Fehlfahrten für den Schwerverkehr mindert. In diesem Zusammenhang sind ebenfalls die durch den Wirtschaftsverkehr stark frequentierten Bereich in Idstein, Niedernhausen und Taunusstein (Platte) durch gesonderte Führungskonzepte zu vertiefen und im Einklang mit dem Vorrangroutennetz zu beschildern.</p>			- B 275, OD Esch	- L 3274, OD Oberlibbach	- B 275, OD Eschenhahn	- L 3470, OD Niederlibbach	- B 260, OD Wambach	- L 3470, OD Orlen	- L 3031, OD Laufenselden	- K 515, OD Wallrabenstein	- L 3034, OD Assmannshausen	- K 631, OD Winkel	- L 3036, OD Martinthal	- K 700, OD Born	- L 3320, OD Hattenheim	- K 700, OD Watzhahn	- L 3373, OD Steckenroth	- K 705, OD Königshofen	- L 3272, OD Lenzhahn	- K 707, OD Ehrenbach	- L 3274, OD Strinz-Margarethä	- K 711, OD Dasbach	- L 3274, OD Niederlibbach	- K 714, OD Steinfischbach
- B 275, OD Esch	- L 3274, OD Oberlibbach																							
- B 275, OD Eschenhahn	- L 3470, OD Niederlibbach																							
- B 260, OD Wambach	- L 3470, OD Orlen																							
- L 3031, OD Laufenselden	- K 515, OD Wallrabenstein																							
- L 3034, OD Assmannshausen	- K 631, OD Winkel																							
- L 3036, OD Martinthal	- K 700, OD Born																							
- L 3320, OD Hattenheim	- K 700, OD Watzhahn																							
- L 3373, OD Steckenroth	- K 705, OD Königshofen																							
- L 3272, OD Lenzhahn	- K 707, OD Ehrenbach																							
- L 3274, OD Strinz-Margarethä	- K 711, OD Dasbach																							
- L 3274, OD Niederlibbach	- K 714, OD Steinfischbach																							
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure																						
-	2025 2030	Federführend: RTK, Kommunen Zu beteiligen: Hessen Mobil, IHK																						
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen																						
-	Beschilderungskonzept 120.000 € (Planungskosten)	-																						
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung																						
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv																						

Weiterführende Maßnahmen

SV-3 – Berücksichtigung der Wirtschaftsverkehre bei der Erschließungsplanung von zukünftigen Gewerbegebieten

Um zugleich die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs in Zukunft zu berücksichtigen und die unerwünschten Auswirkungen (Lärm, Emissionen, Gefährdung) zu minimieren, sind bei den geplanten Neubau- und Erweiterungsflächen im gewerblichen Bereich im Kreisgebiet spezielle Erschließungskonzepte vorzusehen. In diesen Konzepten ist der erwartete Wirtschaftsverkehr zu prognostizieren und auf dieser Grundlage Erschließungskonzepte zu erarbeiten, welche die oben genannten Anforderungen erfüllen.

In dem Zusammenhang ist beispielsweise bei größeren Wohngebieten zu prüfen, ob und inwieweit Microhubs eingerichtet werden können, von denen aus die Feinverteilung von Kurier- und Express-Sendungen erfolgen kann.

6.7 Komplementäre und übergreifende Maßnahmen

Neben den aufgeführten baulichen und angebotserweiternden Maßnahmen je Verkehrsträger gibt es eine Reihe an weiteren Maßnahmen, welche ebenfalls Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und die künftige Vermeidung bzw. Optimierung von (Kfz-) Fahrten haben können. Hierbei werden vor allem strategische Ansätze für die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und der Entwicklung der Alltagsmobilität zum Umweltverbund (umweltfreundliche Verkehrsmittelnutzung) verfolgt.

Exemplarisch zu nennen sind Informations- & Serviceangebote sowie die Öffentlichkeitsarbeit. Mit Hilfe geeigneter Serviceangebote (Mobilitätsplattform) können Anreize zu Änderungen im Mobilitätsverhalten gesetzt werden. Weiterhin können durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und der Durchführung von Aktionstagen (Bsp. Erlebnistag Elektromobilität) vorhandene Barrieren potenzieller Nutzer abgebaut werden. Hierzu zählen jedoch auch Maßnahmen der allgemeinen Digitalisierung wie beispielsweise dem Breitbandausbau oder der Erweiterung des Mobilfunknetzes, welche teilweise die Grundvoraussetzung für vorher genannte Maßnahmen sind. Da sie typischerweise nicht in die Zuständigkeit der Aufgabenträger für Verkehr fallen, muss ihre Umsetzung sichergestellt werden.

Auch ein künftig transparentes und koordiniertes Baustellenmanagement auf Kreisebene ist hinsichtlich einer nachhaltigen Verkehrsbeeinflussung notwendig. Dementsprechend sind geplante Infrastrukturmaßnahmen zwischen den unterschiedlichen Baulastträgern (Verkehrsbehörde, Kreis, Kommunen) frühzeitig abzustimmen, um zeitliche Abfolgen zu beschließen und ggf. zu harmonisieren.

Zuletzt gehören in diesen Bereich auch Maßnahmen, welche (noch) den Grundcharakter von Ideen haben und zunächst als Anregung für unkonventionelle Formen der Mobilität zu betrachten sind. Genannt werden Personenlifte und Seilbahnen, die als Ergänzung zu öffentlichen Verkehrssystemen bei topographisch anspruchsvollem Gelände eine Alternative darstellen können.

Priorisierte Maßnahmen

Ü-1 Breitbandausbau im Kreisgebiet		
<p>Die Informations- und Kommunikationstechnologie eröffnet den Menschen und Unternehmen wichtige Chancen: neue Wege des Zusammenlebens, der Zusammenarbeit, bessere Möglichkeiten zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und größere wirtschaftliche Erfolge. Besonders in stark ländlichen Regionen gibt es dabei noch immer Defizite bei der Versorgung mit einem leistungsfähigen Internet (Breitbandausbau). Der Breitbandausbau bietet die Grundvoraussetzung für die Einrichtung von Homeoffice-Arbeitsplätzen, welche schlussendlich zur Vermeidung von überflüssigen Verkehrswegen beitragen kann. Aus diesem Grund sollte der Kreis in Zusammenarbeit mit den Kommunen den Breitbandausbau im Kreisgebiet – in Ergänzung der bereits erfolgten Planungen und Umsetzungen – weiter vorantreiben.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Breitbandausbau 2. Ausbau Handynetz 3. Mobilitätsmanagement 4. Informations-App 5. Aktionstage 	<p>2025 2030</p>	<p>Federführend: Netzbetreiber, RTK Zu beteiligen: Kommunen</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
<p>Bundesförderprogramm für den Breitbandausbau (BMVI) https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitband-kompakt/breitband-kompakt.html</p>	Anfrage Netzbetreiber	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p>

Ü-2 Ausbau des Mobilfunknetzes im Kreisgebiet		
<p>Mobil surfen, telefonieren, chatten oder Bilder versenden ist dank moderner Mobilfunknetze mit dem eigenen Smartphone problemlos auch von unterwegs möglich. Die Netzabdeckung im Rheingau-Taunus-Kreis ermöglicht – insbesondere in den Höhengemeinden – dafür aber leider keine flächendeckende und ausreichende Smartphone-Erreichbarkeit.</p> <p>Insbesondere die jüngere Generation nutzt verschiedene Handy-Applikationen für die Planung der Alltagsmobilität (Bsp. RMV-App, DB-App, Routingprogramme wie Googlemaps). Auch im Bereich des Freizeitverkehrs (Radverkehr) stellen Routingprogramme eine zentrale Möglichkeit für die Planung der Wegstrecke dar. Selbst für die Informationsbeschaffung zum aktuellen Verkehrsgeschehen oder die Abfrage allgemeiner Streckeninformationen stellt eine ausreichende Handynetzausbreitung eine Grundvoraussetzung dar.</p> <p>Der bisherige Standard der LTE-Netzabdeckung soll in Zukunft laut Bundesnetzagentur vollständig und überall gewährleistet werden. Der Rheingau-Taunus-Kreis sollte sich für eine flächendeckende Netzabdeckung des Kreises einsetzen, um in allen Kommunen die gleichen Grundvoraussetzungen zu schaffen.</p> <p>Der Kreis hat in diesem Zusammenhang bereits erste Lücken ermittelt in der Infrastruktur ermittelt und steht mit Netzbetreibern in engem Kontakt, um die bestehenden Lücken zu schließen und das Angebot zu optimieren.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Breitbandausbau 2. Ausbau Handynet 3. Mobilitätsmanagement 4. Informations-App 5. Aktionstage 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: Netzbetreiber, RTK</p> <p>Zu beteiligen: Kommunen</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	Anfrage Netzbetreiber	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK</p> <p>Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei</p> <p>Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum</p> <p>Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral</p> <p>Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet</p> <p>Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)</p> <p>Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege</p> <p>Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut</p> <p>Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p>

Ü-3 Umsetzung eines systematischen schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements		
<p>Das Mobilitätsmanagement definiert einen strategischen Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsmittelwahl in Richtung einer nachhaltigen Mobilität (umweltfreundliche Mobilität).</p> <p>Betriebliches Mobilitätsmanagement Um die unternehmensbezogene Mobilität effizienter, flexibler, umweltfreundlicherer, sicherer und kostengünstiger zu gestalten, ist die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ein geeignetes Instrument. Dabei können innovative und bewährte Konzepte wie Jobtickets, Radverkehrsförderung, Fuhrparkmanagement aufeinander abgestimmt werden. Zur Umsetzung wird die Teilnahme am Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Südhessen effizient mobil“ der ivm GmbH empfohlen.</p> <p>Schulisches Mobilitätsmanagement Das schulische Mobilitätsmanagement soll den Schülerverkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher machen. Zudem wird eine bewusste und nachhaltige Mobilität bei Kindern und Jugendlichen gefördert. Das Programm „Besser zur Schule“ unterstützt bei der Implementierung und dauerhaften Umsetzung von Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagement. Es haben sich bereits vereinzelt Schulen aus dem Kreisgebiet für das Programm angemeldet. Weitere Teilnahmen sind wünschenswert.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
1. Breitbandausbau 2. Ausbau Handynet 3. Mobilitätsmanagement 4. Informations-App 5. Aktionstage	2025 2030	Federführend: RTK, Kommunen, Unternehmen, Schulen Zu beteiligen: ivm GmbH
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	In Abhängigkeit der Betriebe, umzusetzender Maßnahmen und der Mitarbeiterzahl (Beratungsleistung)	Südhessen effizient mobil: http://www.suedhessen-effizient-mobil.de/ Besser zur Schule: http://www.besserzurschule.de/
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen) Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv Positiv Positiv Positiv Positiv Positiv Positiv

Ü-4 Informationsplattform (Appbasiert) hinsichtlich des Mobilitätsangebotes im RTK		
<p>Zukünftig könnte über eine zentral gesteuerte Website des Kreises über Neuerungen/ Innovationen im Mobilitätssystem des Kreisgebiet informiert werden. Interessierte Nutzer können sich dementsprechend informieren und ggf. weitere Ideen und Anforderungen melden.</p> <p>Weiterhin könnten mit Hilfe einer darauf aufbauenden Handy-Applikation flexible Informationen (per App; Push-Nachricht) an registrierte Nutzer weitergeben werden. In diesem Rahmen könnten über Besonderheiten im Kreis (Informationstage; Veranstaltungen, Bürgerbeteiligung, etc.) oder akuten Verkehrsbeeinträchtigungen (Unfall, Streckensperrung inkl. Zeitraum, etc.) berichtet werden.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Breitbandausbau 2. Ausbau Handynet 3. Mobilitätsmanagement 4. Informations-App 5. Aktionstage 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: RTK</p> <p>Zu beteiligen: Kommunen, weitere Verbände und lokale Akteure (Tourismusverband, Regionalverband, Polizei, etc.)</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	ca. 10.000 € - 18.000 € (App-Entwicklung / Aufbau Website-Programmierung je nach Umsetzungsgrad)	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK</p> <p>Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei</p> <p>Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum</p> <p>Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral</p> <p>Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet</p> <p>Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)</p> <p>Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege</p> <p>Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut</p> <p>Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p> <p>Positiv</p>

Ü-5 Durchführung von Aktionstagen und Informationsveranstaltungen		
<p>Um das Bewusstsein in der Bevölkerung bezüglich unterschiedlicher Themengebiete zu fördern und bestehende Barrieren hinsichtlich der Nutzung diverser Angebote abzubauen, ist die Planung und Durchführen von Aktionstagen und Informationsveranstaltungen (bspw. zur Thematik Elektromobilität oder Sharing-Konzepte) empfehlenswert.</p> <p>Informationstage können dabei in Unterstützung der Kommunen je Kreisteil an zentralen Stellen (Marktplatz, Rathaus, ...) einberufen werden. Mit Hilfe von externen Beiträgen oder der Vorstellung von Mobilitätsthemen durch entsprechende Fachvorträge können potenzielle Nutzer gewonnen werden. Ebenfalls ist die Vorstellung und der Praxistest für die Nutzung von Elektroautos und Elektrofahrräder und deren Ladeinfrastruktur denkbar.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Zu beteiligende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Breitbandausbau 2. Ausbau Handynet 3. Mobilitätsmanagement 4. Informations-App 5. Aktionstage 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: RTK, Kommunen</p> <p>Zu beteiligen: lokale Akteure (ADFC, Polizei, Fahrradhändler, ...)</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	ca. 5.000 € pro Veranstaltung (je nach Umsetzungsgrad)	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
<p>Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK</p> <p>Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei</p> <p>Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum</p> <p>Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral</p> <p>Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet</p> <p>Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)</p> <p>Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege</p> <p>Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut</p> <p>Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden</p>		<p>Positiv</p>

Weiterführende Maßnahmen

Ü-6 – Optimierung und Koordinierung des Baustellenmanagements (kreisweit)

Damit die Infrastruktur leistungsfähig bleibt, müssen neben dem Straßenerhaltungsmanagement weitere Um-, Ausbau- und Neubauplanungen durchgeführt werden. Diese sind entsprechend ihres verkehrlichen Nutzens (Nutzen-Kosten-Analyse) entsprechend zu priorisieren und zeitnah zwischen der Straßenbauverwaltung und dem Kreis bzw. den Kommunen abzustimmen.

Neben der eigentlichen Planung und der zeitlichen Abfolge der Baustellen ist daher zukünftig eine Koordination der unterschiedlichen Baustellen in den Teilregionen durchzuführen, um Bauzeitabfolgen und Einschränkungen im Verkehrsablauf durch Baumaßnahmen so gering wie möglich zu halten.

Für eine kontinuierliche Abstimmung der notwendigen und geplanten Baumaßnahmen im Rheingau-Taunus-Kreis sind regelmäßige Planungs- und Abstimmungstermine für eine bessere Koordinierung der geplanten Baumaßnahmen vorzusehen. Dabei sind neben der Kreisverwaltung und der Kommunen auch die Straßenverkehrsbehörde sowie im Einzelfall die Ansprechpartner der anliegenden Gebietskörperschaften (Stadt Wiesbaden, Rhein-Lahn-Kreis, Landkreis Limburg-Weilburg, Hochtaunuskreis und weitere spezifische Akteure) einzubeziehen.

Ü-7 – Finanzielle Reize für Elektromobilität schaffen

Verschiedene Städte/ Kreise und Bundesländer fördern unabhängig voneinander den Ankauf von (elektrischen) Lastenrädern für den Personen- oder Warentransport im privaten und betrieblichen Bereich.

Das Land Hessen fördert in diesem Zusammenhang die Anschaffung von Elektro-Lastenrädern, um den Klimaschutz und die Nahmobilität zu unterstützen. Seitens des Landes wird die Anschaffung dabei mit bis zu 500 € bezuschusst.

Eine Möglichkeit zur finanziellen Unterstützung für Privatpersonen und Unternehmen im Rheingau-Taunus-Kreis sollten seitens des Kreises im Rahmen der Verkehrswende, der Minderung des Pkw-Verkehrs und der Unterstützung der alternativen Verkehrsmittel (Elektrofahrräder; Lastenräder) diskutiert werden.

Weitere Informationen: <https://www.lastenfahrrad-zentrum.de/>

Ü-8 – Personenlift über den Rhein als ergänzendes Querungsangebot

Um ein zusätzliches Querungsangebot für den Freizeitverkehr im Bereich des Rheingaus über den Rhein zu schaffen, ist die Einrichtung eines Personenliftes (Inkl. Fahrradmitnahme) zu prüfen. Mit Hilfe eines entsprechenden Angebotes könnte der Freizeittourismus im Rheingau zusätzlich gestärkt werden und weitere Optionen für die Freizeitgestaltung aufzeigen.

Mit Hilfe eines barrierefreien Personenliftes (inkl. Fahrradkabinen für die Fahrradmitnahme) im Bereich von Rüdesheim, könnte der bisherige QuerRhein-Radweg ohne eine zusätzliche Fährüberfahrt angebunden werden und als zusätzliche Attraktion eingebunden werden. Weiterhin wären Fußgänger und der Radverkehr zukünftig nicht mehr von Taktfahrplan der Rheinfähren abhängig. Insbesondere zu (Sonder-)Veranstaltung im Rheingau wie beispielsweise dem Rheingau-Musik-Festival oder der verschiedenen Weinprobierstände könnte der Personenlift eine Möglichkeit für das zukünftige Mobilitätsangebot darstellen. Ebenso könnte der Personenlift im Zuge der Bundesgartenschau im Jahr 2029 weitere Freizeitverkehre anlocken.

Die Umsetzung und Realisierbarkeit sind in weiterführenden Untersuchungen fortzuführen und zu detaillieren. Nachfolgend ist ein Beispielbild aus Koblenz dargestellt.

Abbildung 57 Seilbahn Koblenz



Quelle: <https://www.treffpunkt-kommune.de/die-seilbahn-ist-stets-in-bewegung/>

Ü-9 – Prüfung einer Seilbahntrasse zwischen Bad Schwalbach/ Taunusstein und Wiesbaden

Die Umsetzung von Seilbahntrassen kann zukünftig eine nachhaltige und flächensparende Ausbaumöglichkeit des ÖPNV-Systems darstellen. Besonders in topografisch bewegten Regionen sind diese besonders geeignet, da sie größere Höhenunterschiede ohne Probleme überwinden können.

Insbesondere das Ergebnis des Bürgerentscheides vom 01.11.2020 gegen die Umsetzung der CityBahn erfordert neue und innovative Ideen den Untertaunus per Öffentlichen Verkehr an die Metropolregion Rhein-Main anzuschließen. In diesem Kontext ist die Möglichkeit einer Anbindung des Untertaunus (mögliche Trassenvariante: Bad Schwalbach – Taunusstein – Wiesbaden) per Seilbahntrasse zu prüfen. Je nach Umsetzung und Ausstattung können mit Hilfe einer Seilbahn bis zu 5.000 Personen pro Stunde und Richtung (Kabinengröße von bis zu 35 Personen inkl. Fahrradmitnahme) befördert werden.

Durch den störungsfreien Ablauf und die durchgehende Beförderung entstehen ebenfalls kaum Wartezeiten für die Nutzer, wodurch attraktive Reisezeiten zwischen Bad Schwalbach und Taunusstein in Richtung Wiesbaden erreicht werden können.

Die Umsetzung und Realisierbarkeit ist in weiterführenden Untersuchungen fortzuführen und zu detaillieren. Als Parallelangebot für die Schienenanbindung des Untertaunus ist die Umsetzung einer Seilbahn nicht vorgesehen.

7 Perspektiven und Zusammenfassung

Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes zeigen auf, dass in den kommenden Jahren von einer weiteren Zunahme des Gesamtverkehrs auszugehen ist. Allein durch die Standortnähe zum prosperierenden Rhein-Main-Gebiet ist von einer weiterwachsenden Einwohner- und Arbeitsplatzzahl auszugehen. Durch die hohe Anzahl der Berufspendelnden im Kreis wird der Kfz-Verkehr auch in den kommenden Jahren das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel bleiben.

Um diesem Trend entgegenzuwirken und auch die weiteren Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr, Elektromobilität und Sharingangebote) in den Vordergrund zu stellen, steht der Rheingau-Taunus-Kreis vor der Hauptaufgabe alternative Lösungen für die Mobilität im Kreis bereitzustellen und zu entwickeln. In diesem Zusammenhang wird es zukünftig von Bedeutung sein, die bestehenden Verkehre durch neuen Angebotsstrukturen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr) umzuverteilen. Gleichbedeutend müssen zusätzliche Verkehre effizient und umweltverträglich abgewickelt werden, um ein leistungsfähiges Verkehrsnetz erhalten zu können.

Um diese Planungen zukünftig gemeinschaftlich mit den ansässigen Kommunen angehen zu können, ist die Einrichtung eines Planungsverbandes notwendig. Diesem Verband könnten wahlweise auch die angrenzenden Gebietskörperschaften (Landkreise/ Stadt Wiesbaden/ Stadt Mainz) und maßgeblich an der Umsetzung zu beteiligenden Akteure (Hessen Mobil, RMV, RTV, Deutsche Bahn, ...) angehören. Ziel und Zweck dieses Zusammenschlusses könnte die transparente Planung und weitere Aufgabenverteilung für die Umsetzung definierten Maßnahmen sein. Mit Hilfe der klaren Aufgabenverteilung und der frühzeitigen Abstimmung untereinander, könnten Planungsprozesse beschleunigt und die zeitnahe Realisierbarkeit je nach Zuständigkeitsbereich unterstützt werden.

Das erarbeitete Mobilitätskonzept zeigt die aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger (Hauptnutzer) weiter zu vertiefenden Handlungsfelder gemäß der festgelegten verkehrlichen Ziele bis zum Jahr 2030 auf. Diesbezüglich nimmt insbesondere die schienengebundene Anbindung des Untertaunus (Kreisstadt Bad Schwalbach) eine zentrale Rolle des Mobilitätskonzeptes ein. Allein durch die Umsetzung einer direkten und umstiegsfreien Schienenverbindung zwischen Wiesbaden und der Kreisstadt Bad Schwalbach könnte ein vergleichbares Nutzerpotenzial zur bestehenden Trasse im Rheingau erschlossen und der Anteil an Kfz-Fahrten – besonders im Bereich der Berufspendler – deutlich verringert werden.

Um zusätzlich den Umstieg vom Pkw-Verkehr auf den ÖPNV oder andere nachhaltige Verkehrsmittel zu forcieren, sind neue Verkehrsverbindungen und – wege zu schaffen.

Neben einer besseren Anbindung im SPNV (Verlängerung S-Bahnlinie S2 bis nach Idstein/ Taktverdichtung RB 10) sind dementsprechend auch dichtere Taktfolgen und verbesserte Reisezeiten (Schnellbuslinie als Kreisquerverbindung) im ÖPNV vorzusehen, um Reisezeit- und Komfortvorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr zu bieten. Weiterführend sind auch Vernetzungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln und dem ÖV herzustellen. Um die Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander zu verbessern, sind die relevanten Umstiegspunkte im Öffentlichen Verkehr gemäß ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz als Mobilitätsstationen auszubauen. Durch den Ausbau der Stationen anhand unterschiedlicher Ausstattungselemente (u.a. P+R, B+R, Car- und Bikesharing) können verschiedene Wegeketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und somit eine zusätzliche Alternative zur Pkw-Nutzung aufzeigen.

Für die Nutzung alternativer und vor allem nachhaltiger Verkehrsmittel sind ebenfalls die Belange des Radverkehrs auf überregionaler Ebene zu berücksichtigen. Dementsprechend ist der Ausbau des Rad-Hauptnetzes (Bad Schwalbach – Niedernhausen – Wiesbaden / Niedernhausen – Wiesbaden) zu forcieren und die bestehenden Netzlücken zu schließen. Weiterhin sind je nach Region und Nachfragepotenzial zusätzliche Verbindungen durch Radschnell-/ Raddirektverbindungen zu erschließen und die Qualität für den Alltags- und Freizeitverkehr durch ein konsistentes Radwegenetz auch auf kommunaler Ebene herzustellen.

Neben den fest verankerten Maßnahmen im Mobilitätskonzept sind auch künftige Entwicklungen und Trends (Digitalisierung, Elektromobilität, verkehrs- und verhaltensbedingte Mobilitätsentwicklung, Standortentwicklung) fortschreitend zu erfassen und durch innovative Maßnahmen (auch über den Planungshorizont 2030 hinaus) mitzubearbeiten. Dementsprechend wurde bereits im Mobilitätskonzept der Grundgedanke eines möglichen Personenlifts über den Rhein sowie die Anbindung des Untertaunus mittels einer Seilbahntrasse (als Ersatz für die Schienenanbindung des Untertaunus) aufgenommen.

Eine weiterführende Maßnahme hinsichtlich der vom Bund geforderten Klimaschutzziele könnte ebenfalls die Umstellung des ÖPNV-Betriebes auf Wasserstoffbusse/Elektrobusse sein. Für den flächendeckenden Betrieb alternativer Antriebsarten müsste die zusätzlich erforderliche Infrastruktur (Wasserstofftankstellen) geschaffen werden sowie weitere Abhängigkeiten zum aktuellen Linienfahrplan getroffen werden. Auch die weiteren Entwicklungen hinsichtlich des autonomen Fahrens und der fortschreitenden Digitalisierung der Verkehrssysteme sollten kritisch verfolgt und in den weiteren Planungen integriert werden. Die Berücksichtigung der oben genannten Trends sollte bereits frühzeitig im Rahmen der Planungsgruppe diskutiert werden, um Handlungsoptionen zu entwickeln und im Umsetzungsfall zügig reagieren zu können.

8 Anhänge