



Gemeinsamer Nahverkehrsplan – Teil B

Landeshauptstadt Wiesbaden & Rheingau-Taunus-Kreis

LH Wiesbaden – Dezernat für Bauen und Verkehr
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
Aarstr. 133 A
65232 Taunusstein

ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Gartenfeldstr. 18
65189 Wiesbaden

Frankfurt (Main) / Dortmund / Karlsruhe, im Dezember 2025

www.ioki.com

www.planersocietaet.de

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de



DIGITAL PUBLIC TRANSPORT

ioki GmbH

An der Welle 3

60322 Frankfurt am Main

www.ioki.com

Manuel Kitzmann

Gregor Korte (Projektleitung)

Christian Kuhnert

Dipl.-Ing. Johannes Lensch

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

Nils Fahlenbock

Martin Grosch (Projektleitung)

Michael Wurm

Unter Mitarbeit von:

Björn Oelmann

Felix Weiß

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Nahverkehrsplans werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	133
Abbildungsverzeichnis	136
Tabellenverzeichnis	138
Abkürzungsverzeichnis	139
6. Anforderungsprofil	141
6.1. Grundlegende Netzgestaltung	144
6.2. Erschließungsqualität	145
6.3. Bedienungsqualität	146
6.3.1. Bedienungszeit	146
6.3.2. Bedienungshäufigkeit	147
6.3.3. Platzangebot	149
6.3.4. Störungen im Betriebsablauf	150
6.3.5. Produkte des ÖPNV	151
6.3.6. Pünktlichkeit	151
6.4. Verbindungsqualität	152
6.4.1. Reisezeiten	152
6.4.2. Beförderungsgeschwindigkeit	153
6.4.3. Direktheit und Anschlüsse	154
6.4.4. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln	155
6.5. Ausrüstungsqualität	156
6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung	156
6.5.2. Fahrzeuge	162
6.6. Servicequalität	167
6.6.1. Fahrtenorganisation	167
6.6.2. Instandhaltung der Fahrzeuge	168
6.6.3. Sicherheit	168
6.6.4. Sauberkeit	169
6.6.5. Personal	169
6.6.6. Vertrieb	170
6.6.7. Information und Kommunikation	171
6.7. Qualitätsmanagement	173
7. Zielkonzept 2030 für die Landeshauptstadt Wiesbaden	175
7.1. Achsenkonzept	175
7.2. Linienkonzept	178
7.2.1. Produktkategorien	179

7.2.2. Linienbezeichnungen und Farbkonzept	183
7.2.3. Expressbus	187
7.2.4. Regional- und Lokalbus	190
7.2.5. Metrobus	194
7.2.6. Sprinterbus	197
7.2.7. Stadtbuss	201
7.2.8. Quartiersbus	215
7.3. Bedarfsverkehre	217
7.3.1. On-Demand-Verkehre im Wiesbadener Osten	218
7.3.2. AST-Verkehre auf schwach nachgefragten Relationen	220
7.3.3. Zusammenfassung Bedarfsverkehre	221
7.4. Nachtverkehr	222
7.5. Bedienungskonzept	226
7.5.1. Taktversprechen	226
7.5.2. Anschlussknoten	228
7.5.3. Bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots	231
7.6. Infrastrukturkonzept	234
7.6.1. Haltestellen	234
7.6.2. Barrierefreiheit	239
7.6.3. Busbeschleunigung	243
7.6.4. Betriebsanlagen	247
7.6.5. Elektrifizierung und alternative Antriebe	247
7.7. Konzept zur Inter- und Multimodalität	249
8. Maßnahmen und Wirkungsanalyse	254
8.1. Maßnahmenübersicht	254
8.2. Prognose der Betriebsleistung	256
8.3. Kostenschätzung und Investitionen	259
8.4. Quantitative Wirkungsanalyse	260
8.5. Qualitative Wirkungsanalyse	266
8.6. Basisnetz	270
8.7. Priorisierung	281
8.8. Umsetzungshorizont	283
8.9. Linienbündelung	285
9. Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge	288
9.1. Entwicklung des Schienenverkehrsangebots	288
9.1.1. Wallauer Spange	288
9.1.2. Aartalbahn	289

9.1.3. Erweiterung des SPNV-Angebots	290
9.2. Erweiterung der ÖPNV-Produktvielfalt	295
9.3. Hochwertiges ÖPNV-System	297
9.4. Erweiterung des Linienangebots	300
9.4.1. Erweiterung des Metrobus-Netzes	300
9.4.2. Skalierbares Nachtangebot	301
9.4.3. Erweiterung von Verkehren in das Umland	302
9.4.4. Zusätzliche Linienachsen	303
9.5. Zukünftige Erschließungsaufgaben	311
9.6. Erweiterung des On-Demand-Angebots	318
9.7. Weitere Prüfaufträge	321
Literaturverzeichnis	325

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 80: Reststufe und -spalt zwischen Haltestelle und Fahrzeug	143
Abbildung 81: Entwicklungsprozess für das Zielnetz 2030	175
Abbildung 82: Achsenetz der Landeshauptstadt Wiesbaden.....	177
Abbildung 83: Umgelegtes Achsenetz für die Wiesbadener Kernstadt.....	178
Abbildung 84: Produktkategorien und ihre Funktionen für die Landeshauptstadt Wiesbaden.....	182
Abbildung 85: Haltepolitik geplanter Linienverkehre	182
Abbildung 86: Linienachsen des Stadtbusses durch die Wiesbadener Innenstadt.....	186
Abbildung 87: Linien X70, X72 und X76	188
Abbildung 88: Linien X26 und X83.....	189
Abbildung 89: Linien X79, X87 und X88.....	190
Abbildung 90: Linien 170, 171 und 176.....	191
Abbildung 91: Linien 269, 270, 274 und 275	192
Abbildung 92: Linien 230, 262 und 290	193
Abbildung 93: Netzfunktion des Metrobus im Zielkonzept 2030	194
Abbildung 94: Linien M1, M2, M3 und M6.....	196
Abbildung 95: Linien M4, M5 und M7	197
Abbildung 96: Netzfunktion des Sprinterbus im Zielkonzept 2030	198
Abbildung 97: Linien X41, X44 und X45	199
Abbildung 98: Linien X42, X47 und 75.....	200
Abbildung 99: Linien X43 und 74.....	201
Abbildung 100: Netzfunktion des Stadtbusses im Zielkonzept 2030	202
Abbildung 101: Linien 19 und 29	203
Abbildung 102: Linien 14 und 24.....	204
Abbildung 103: Linien 16 und 26.....	205
Abbildung 104: Linien 10 und 40	206
Abbildung 105: Linien 20 und 30.....	207
Abbildung 106: Linien 11 und 21.....	208
Abbildung 107: Linien 12 und 22	210
Abbildung 108: Linien 13 und 23.....	211
Abbildung 109: Linien 15 und 25.....	212
Abbildung 110: Linien 17 und 27.....	213
Abbildung 111: Linien 18 und 28.....	214
Abbildung 112: Netzfunktion des Quartiersbus (Linie 31-33) im Zielkonzept 2030	215
Abbildung 113: Linien 31, 32 und 33.....	216
Abbildung 114: Linien 249 und 276.....	217
Abbildung 115: On-Demand-Konzept für den Wiesbadener Osten.....	218
Abbildung 116: Schematisierte Darstellung des digitalen Korridorbetriebes	219
Abbildung 117: On-Demand-Zonen im Nachtverkehr (Nächte auf Mo-Fr).....	223
Abbildung 118: Nachtbus und Nachtshuttle am Wochenende (Nächte auf Sa-So)	225
Abbildung 119: Haltestellen außerhalb des definierten Taktversprechens	228
Abbildung 120: Anschlussknoten im Stadtgebiet Wiesbadens.....	230
Abbildung 121: Anschlussgrafik am Beispiel der Haltestelle Hofgartenplatz.....	231
Abbildung 122: Beispielhafte Seitenraumaufteilung im Haltestellenbereich in der Stadt Nizza.....	235
Abbildung 123: Ausstattungsstufen von Haltestellen	236
Abbildung 124: Neue Haltestellen im Wiesbadener Stadtgebiet.....	238
Abbildung 125: Hoch priorisierte Haltestellen für den barrierefreien Ausbau.....	242
Abbildung 126: Vorrangkorridore Busbeschleunigung	244
Abbildung 127: Multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten	249
Abbildung 128: Maßnahmenfelder für die Landeshauptstadt Wiesbaden.....	254
Abbildung 129: Entwicklung des Modal Splits im Binnenverkehr	261
Abbildung 130: Entwicklung des Modal Splits im Gesamtverkehr	262
Abbildung 131: Entwicklung der Erschließungsqualität	263
Abbildung 132: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Binnenverkehr	264
Abbildung 133: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Gesamtverkehr	264
Abbildung 134: Gegenüberstellung von Direktverbindungen zwischen Bestands- und Zielnetz am Beispiel der Haltestelle Bierstadt, Poststraße.....	265
Abbildung 135: Entwicklung der Reisezeit bei den 25 unattraktivsten Verbindungen mit mehr als 1.000 Wegen pro Tag im Bestandsnetz	265
Abbildung 136: Modal Split im Binnenverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz	275

Abbildung 137: Modal Split im Gesamtverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz	276
Abbildung 138: Erschließungsqualität im Basisnetz	277
Abbildung 139: Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Basisnetz und Bestandsnetz (Basisnetz - Bestandsnetz)	277
Abbildung 140: Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Basisnetz und Zielnetz (Basisnetz-Zielnetz)	278
Abbildung 141: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Binnenverkehr	279
Abbildung 142: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Gesamtverkehr	279
Abbildung 143: On-Demand-Konzept im Wiesbadener Osten im Basisnetz	280
Abbildung 144: Vorgehen in der Priorisierung angebotsbezogener Maßnahmen	282
Abbildung 145: Umsetzungshorizont der Priorisierungsstufen im Zielkonzept 2030	285
Abbildung 146: Potenzielle Trassenfindung für ein hochwertiges Kapazitätsnetz	299
Abbildung 147: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Aukamm/Kurpark	304
Abbildung 148: Zusätzliche Linienachsen in den Außenstadtteilen	305
Abbildung 149: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Biebrich/Amöneburg	306
Abbildung 150: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Rheingauviertel/Gräselberg	307
Abbildung 151: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Klarenthal/Kohlheck	308
Abbildung 152: Zusätzliche Linienachsen in Mainz-Kostheim	309
Abbildung 153: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Rheingauviertel/Künstlerinnenviertel/Sauerland	310
Abbildung 154: Zusätzliche Linienachsen in Schierstein und Freudenberg	311
Abbildung 155: Lage der Impulsräume in Mainz-Kastel im ÖPNV-Netz	314
Abbildung 156: Lage des Impulsraums Auringen-Medenbach im ÖPNV-Netz	315
Abbildung 157: Lage des Impulsraums Igstadt im ÖPNV-Netz	316
Abbildung 158: Lage der Perspektivfläche West im ÖPNV-Netz	317
Abbildung 159: Lage des Impulsraums an der A66 im ÖPNV-Netz	318

Tabellenverzeichnis

Tabelle 16: Übersicht über Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen.....	141
Tabelle 17: Bedienungszeiten (Kalendertage) LH Wiesbaden.....	147
Tabelle 18: Bedienungshäufigkeiten LH Wiesbaden	148
Tabelle 19: Qualitätsstandards für Umstiege.....	154
Tabelle 20: Anzustrebende Ausstattungsmerkmale von Haltestellen in Wiesbaden.....	161
Tabelle 21: Verfahren zum Qualitätsmanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden	174
Tabelle 22: Produkte im Wiesbadener ÖPNV	179
Tabelle 23: Linienbezeichnungen nach Produktkategorie	184
Tabelle 24: Linienbezeichnungen nach Stadtbusachse	185
Tabelle 25: Zusammenfassung des On-Demand-Konzeptes für Wiesbaden	222
Tabelle 26: Nachtbus-Angebot am Wochenende	224
Tabelle 27: Taktangebot/Verfügbarkeit nach Verkehrszeiten und Produkten.....	227
Tabelle 28: Potenziale zusätzliche Angebote in der HVZ	232
Tabelle 29: Kriterien für den barrierefreien Haltestellenausbau.....	240
Tabelle 30: Maßnahmenübersicht inkl. Wechselwirkungen.....	255
Tabelle 31: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer/Tag prozentual)	257
Tabelle 32: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer/Tag absolut).....	258
Tabelle 33: Prognose der Fahrzeugflotte nach Produktkategorie und Fahrzeugtypen	259
Tabelle 34: Übersicht zu Investitionen im Rahmen des Zielkonzepts 2030	259
Tabelle 35: ÖPNV-Nachfrage im Bestands- und Zielnetz (ÖPNV-Wege pro Tag im Binnen- und Gesamtverkehr) ..	261
Tabelle 36: Entwicklung der Betriebsleistung beim Basisnetz im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplankilometer/Tag prozentual).....	271
Tabelle 37: Entwicklung der Betriebsleistung beim Basisnetz im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplankilometer/Tag absolut).....	272
Tabelle 38: Entwicklung der Betriebsleistung im Zielnetz im Vergleich zum Basisnetz (Fahrplankilometer/Tag prozentual)	273
Tabelle 39: Entwicklung der Betriebsleistung im Zielnetz im Vergleich zum Basisnetz (Fahrplankilometer/Tag absolut)	274
Tabelle 40: Prognose der Fahrzeugflotte im Basisnetz (ohne Schülerverkehr; Prognose des Fahrzeugbedarfs für das Zielnetz in Klammern).....	274
Tabelle 41: ÖPNV-Nachfrage im Bestands-, Basis und Zielnetz (ÖPNV-Wege pro Tag im Binnen- und Gesamtverkehr)	275
Tabelle 42: Übersicht über die Güteklassen der Erschließung im Bestandsnetz, Basisnetz und Zielnetz	278
Tabelle 43: Systematik der Priorisierung von Einzelmaßnahmen	282
Tabelle 44: Linienbündel grenzüberschreitender Verkehre in Wiesbaden im Status Quo	286
Tabelle 45: Beispiele für Haltestellenbeschilderung	322

Abkürzungsverzeichnis

BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
CVD	Clean Vehicle Directive
EU	Europäische Union
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HE	HessenExpress
LHW	Landeshauptstadt Wiesbaden
MobFöG HE	Mobilitätsfördergesetz Hessen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG HE	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RTK	Rheingau-Taunus-Kreis
RTV	Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft
SGB IX	Sozialgesetzbuch Neuntes Buch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr



Teil B

Standards und Konzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden

6. Anforderungsprofil

Im Anforderungsprofil des NVP sind Qualitätsziele des Nahverkehrs für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis definiert. Die Standards sollen dabei die von den Aufgabenträgern, der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis, geforderten Qualitäten sichern und leisten damit auch ein Versprechen bezüglich des Nahverkehrs gegenüber der Bevölkerung. Ziel des Anforderungsprofils ist es, zu beschreiben, wie ein ausgewogenes und bedarfsgerechtes ÖPNV-System für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis zukünftig aussehen kann. Dabei stehen die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden sowie ein hohes Maß an Qualität und Quantität im Fokus.

Die aufgestellten Qualitätsziele beziehen sich einerseits auf Stadtbusverkehre der Landeshauptstadt Wiesbaden und andererseits auf Lokal- und Regionalbusverkehre im Rahmen der RMV-Systematik. Insbesondere für letztere sind die entwickelten Anforderungen auch mit benachbarten Aufgabenträgern und zuständigen Verkehrsunternehmen abzustimmen. Das Anforderungsprofil tritt Aussagen sowohl zur (räumlichen und zeitlichen) Bedienungs- und Verbindungsqualität des Angebots als auch zur Beförderungsqualität sowie zu umwelttechnischen und organisatorischen Aspekten.

Die im Rahmen dieses Anforderungsprofils festgelegten Qualitätsvorgaben orientieren sich an den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der FGSV aus dem Jahr 2010 in Verbindung mit dem 2019 erschienenen Veröffentlichung *Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität* des VDV.

Barrierefreiheit als Querschnittsthema des Nahverkehrsplans

Als einer der wichtigsten Grundpfeiler zählt die Barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV. Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die unterschiedlichen Nutzertypen im ÖPNV zu erlangen, muss zunächst eine Aufschlüsselung der unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen von Menschen betrachtet werden (siehe Tabelle). Hierzu zählen im engeren Sinne Menschen mit Behinderungen, im weiteren Sinne Menschen, die durch anderweitige Einschränkungen betroffen sein können. Dieser Nahverkehrsplan handelt in diesem Sinne nach dem Grundsatz "Mobilität für alle".

Tabelle 16: Übersicht über Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen

Mobilitätseingeschränkte Menschen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und		Fahrgäste mit Fahrrädern

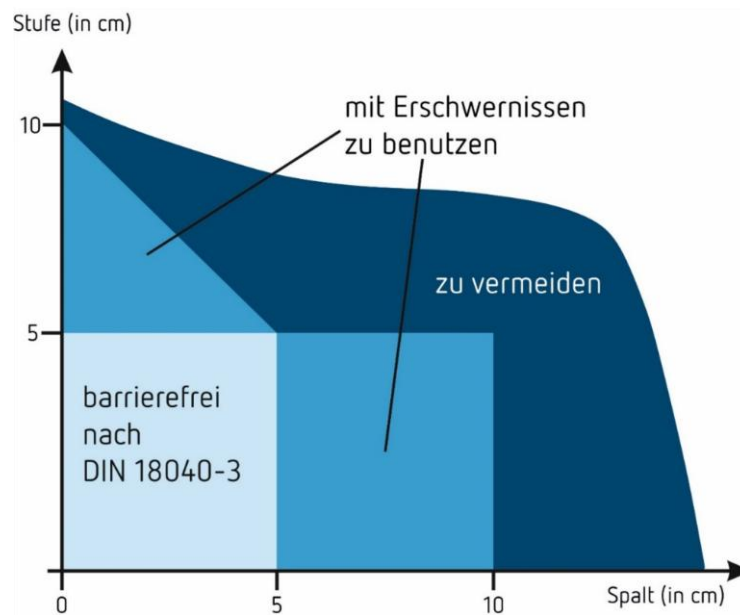
Mobilitätseingeschränkte Menschen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
	handbehinderte Menschen		
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs- und /oder Gepäckwagen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Schwangere Fahrgäste
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige / Adipöse Menschen
Sprachbehinderte Menschen			Ortsunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungseinschränkungen	Lernbehinderte Menschen		Menschen mit temporären Einschränkungen
	Geistig behinderte Menschen		Menschen mit Allergien
Psychisch behinderte Menschen			Sprachunkundige Menschen
		altersbedingt	Ältere Menschen
			Kleinkinder

Quelle: Planersocietät nach VDV 2012

In diesen Zusammenhang ist ein ‚Design für Alle‘ anzustreben, was einen Gestaltungsprozess meint, „der darauf abzielt eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst viele Menschen zu erreichen“ (Leidner et al. 2009: 2). Barrierefreiheit ist dabei umfassend zu verstehen und umfasst nach dem Behindertengleichstellungsgesetz „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche“ (§ 4 BGG). Diese sind dann barrierefrei, wenn sie „für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (§ 4 BGG).

Basis für die Barrierefreiheit ist das Zwei-Sinne-Prinzip, mit dem die Wahrnehmung über mindestens zwei Sinne ermöglicht werden soll. Dazu gehören visuelle (sehen), taktil-haptische (fühlen/tasten) sowie auditive (hören) Elemente. Die Barrierefreiheit umfasst grundsätzlich die drei Teilbereiche Haltestellen (inklusive Zuwegung), Fahrzeuge und Information. Entsprechende Anforderungen werden in den jeweiligen Kapiteln dazu beschrieben. Es müssen zwangsläufig alle drei Teilbereiche berücksichtigt werden, damit das Ziel von vollständig barrierefreien Wegeketten erreicht werden kann.

Abbildung 80: Reststufe und -spalt zwischen Haltestelle und Fahrzeug



Quelle: Planersocietät nach VDV (2012)

Zur Herstellung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs spielt vor allem die Schnittstelle zwischen Haltestelle und Fahrzeug eine entscheidende Rolle. Für den Zugang von Bussen und Bahnen ist die Überwindung einer Reststufe oder eines Restspaltes zu beachten, bei der es bereits bei einem Unterschied von mehr als 5 cm zu Einschränkungen kommen kann. Zu erreichen sind daher ein maximales Spaltmaß und eine Reststufe von jeweils max. 5 cm im kommunalen Verkehr mit Bussen und Straßenbahnen/U-Bahnen. Für den Eisenbahnverkehr mit S-Bahn und Regionalbahnen gelten abweichend die Standards der TSI PRM.

Bei der Realisierung in den jeweiligen Teilbereichen gelten die aktuellen technischen Standards sowie die gängigen Regelwerke. Grundlage sind dabei u.a. die Normen DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen), DIN 32975 (Kontraste im öffentlichen Raum) und DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum). Hinzu kommen die Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (EAÖ) und die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV.

Neben den technischen Lösungen und Anforderungen, die in den jeweiligen Kapiteln definiert sind, wie zum Beispiel die Priorisierung zum barrierefreien Haltestellenumbau oder Fahrzeuganforderungen, ist das Planungsprinzip „Barrierefreiheit“ in die alltägliche Arbeit zu integrieren. Das System ÖPNV ist so zu gestalten, dass Barrieren kontinuierlich abgebaut werden. Eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV ist insbesondere durch die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie deren Kompatibilität zu ermöglichen. Des Weiteren sind die Bereiche Information, Kommunikation und Orientierung von besonderer Bedeutung für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit.

Digitalisierung als Querschnittsthema des Nahverkehrsplans

Technische und digitale Innovation können maßgeblich zur Erhöhung der Transparenz, der Effizienz und der Verfügbarkeit von Informationen beitragen. Es ist daher ein zentrales Erfordernis an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, technologische Lösungen laufend auf ihre

Einsetzbarkeit und den entstehenden Mehrwert zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist ein fortlaufender Digitalisierungsprozess als Grundlage eines zukunftsfähigen ÖPNV-Angebots zu betrachten. Dieser Prozess umfasst unter anderem die folgenden Bestandteile:

- Digitalisierung der Planungs- und Organisationsprozesses (Infrastruktur- und Kapazitätsplanungen, Angebotsplanung, Dienstplanung etc.)
- Digitalisierung von Betriebsabläufen (Betriebsüberwachung, Echtzeit-Datenübertragung aus Fahrzeugen etc.)
- Digitalisierung der Fahrgastinformation (Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an Haltestellen, Online-Auftritt und App-basierte Lösungen)
- Digitalisierung des Vertriebs (Buchungs- und Bezahloptionen)

Im Rahmen des Digitalisierungsprozesses ist darauf zu achten, ein in sich schlüssiges Gesamtkonzept zur digitalen Entwicklung des ÖPNV zu gewährleisten. Besonders bedeutsam ist es in diesem Zusammenhang, die eingesetzten technischen Systeme und digitalen Lösungen mithilfe von Systemschnittstellen miteinander zu verknüpfen und einen systemkompatiblen Ansatz zu wählen. Dabei ist auch die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern, dem RMV sowie anderen Verkehrsunternehmen hinsichtlich einer einheitlichen Strategie empfehlenswert.

6.1. Grundlegende Netzgestaltung

Die grundlegenden Anforderungen an das Liniennetz in der Landeshauptstadt Wiesbaden ergeben sich aus dem NVP 2015 und sind im Rahmen dieses Planwerks um zusätzliche Aspekte ergänzt. Das ÖPNV-Netz ist demnach durch die folgenden Leitgedanken geprägt:

- Die Buslinien verfügen über ein festes Linienband ohne Abweichungen, um für die Nutzerinnen und Nutzer ein nachvollziehbares, verlässliches und leicht verständliches Angebot mit einer hohen Orientierungssicherheit bereitzustellen.
- Identische Linienwege für beide Fahrtrichtungen sind für alle Linien zu verfolgen. Ebenso ist eine möglichst geringe Entfernung zwischen Haltestellenanlagen in beiden Fahrtrichtungen sowie deren einheitliche Benennung anzustreben.
- Das Liniennetz ist unter Berücksichtigung dieser Grundprinzipien bedarfsgerecht neu zu entwickeln. Dieser Prozess geht über eine Weiterentwicklung des Bestandsnetzes hinaus. Die zukünftige Linienführung wird an der räumlichen Situation, der Nachfragesituation und der Wirtschaftlichkeit des Betriebs orientiert.
- Der Regionalbusverkehr ist in das Gesamtnetz einzubinden. Dies umfasst eine Integration von regionalen Verkehren in das städtische Liniennetz ebenso wie eine betriebliche Abstimmung zwischen regionalen und städtischen Linienverkehren.
- Das Angebot unterscheidet sich hinsichtlich der Tageszeit.
 - Das Angebot tagsüber (in der Regel 4:30 bis 24:00 Uhr) deckt vorrangig die Ansprüche der Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehre ab. Schnell- und

Metrobusse, die direkte und leistungsfähige Verbindungen auf zentralen Achsen herstellen, werden durch Stadt- und Quartiersbusse ergänzt, die die Erschließung von Siedlungsgebieten außerhalb der Hauptachsen sicherstellen und das Netz vervollständigen.

- Das Nachtangebot ermöglicht die Mobilität aller Einwohnenden von Wiesbaden rund um die Uhr. Von besonderer Bedeutung sind die Freizeitverkehre in Nächten auf Samstage, Sonntage und Feiertage. Innerhalb des NVP sind die bestehenden Angebote im Nachtverkehr zu evaluieren und ggf. anzupassen. Ziel sollte ein möglichst einheitliches und gut verknüpftes Angebot sein.

6.2. Erschließungsqualität

In Anlehnung an die Empfehlungen von FGSV (2010) und VDV (2019) sollen in Wiesbaden alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung und mehr als 200 Einwohnenden¹ durch den ÖPNV erschlossen sein. Für Siedlungsbereiche mit weniger als 200 Einwohnenden, die bereits durch das Bestandsangebot des ÖPNV erschlossen sind, ist weiterhin eine vergleichbare Erschließungsqualität zu gewährleisten. Insgesamt ist gemäß den Empfehlungen eine Erschließung von 90% der Einwohnenden nicht zu unterschreiten. Für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist darüber hinaus die Beibehaltung der aktuellen hohen Erschließung von ca. 99% aller Einwohnenden anzustreben. Grundsätzlich gilt es unabhängig von den zugrunde gelegten Richtlinien und Empfehlungen, bereits erschlossene Siedlungsbereiche auch langfristig weiterhin zu erschließen. Haltestellen müssen als Zugangspunkte des ÖPNV fußläufig erreichbar sein, um die grundlegenden Funktionen des ÖPNV-Netzes zu sichern. Die haltestellenbezogene Erschließung ergibt sich nach der im Teil A dieses Nahverkehrsplans erläuterten Methodik aus dem an der Haltestelle verkehrenden Verkehrsmittel, dem Bedienungsangebot und der realen Fußwegedistanz zur Haltestelle.

Für die Erschließungsqualität im Stadtgebiet Wiesbadens ist mindestens eine befriedigende Erschließung (Kategorie D gemäß der im Teil A erläuterten Klassifizierung) anzustreben. Diese entspricht beispielsweise eines stündlich bedienten SPNV-Haltepunkts bzw. einer halbstündlich bedienten Bushaltestelle, die jeweils innerhalb von 7,5 Minuten fußläufig erreichbar sind. Für kleinräumige Siedlungsbereiche ist eine Basiserschließung (Kategorie E) ausreichend. Diese umfasst eine stündlich bediente Haltestelle, die innerhalb von 7,5 Minuten fußläufig erreichbar ist bzw. einen stündlich angefahrenen SPNV-Haltepunkt, welcher in weniger als 15 Minuten erreicht werden kann.

Das Anforderungsprofil in der Erschließungsqualität ist auf das ÖPNV-Angebot tagsüber beschränkt, wobei eine ausreichende Erschließung sowohl unter der Woche als auch am Wochenende gewährleistet werden muss. Im Nachtverkehr ist abweichend eine Erschließung von 80 % der Bevölkerung sicherzustellen, wofür neben klassischen Linienbusverkehren auch Linientaxis und Bedarfsverkehre zum Einsatz kommen können. Vor dem Hintergrund des zu Nachtzeiten

¹ Oder eine entsprechende Anzahl von Berufseinpendlenden und/oder Auszubildenden sowie vergleichbare verkehrserzeugende Einrichtungen (Standorte mit besonderen Funktionen)

abnehmenden Sicherheitsgefühls ist es anzustreben, trotz des nachfragebedingt geringeren ÖPNV-Angebots eine möglichst hohe Erschließungsqualität zu erreichen, um die Zu- und Abgangswegen zum ÖPNV kurz zu halten. Dies kann beispielsweise durch eine Flexibilisierung des Haltemusters im Linien- sowie im Bedarfsverkehr erreicht werden, beispielsweise durch zusätzliche Ausstiegsmöglichkeiten zwischen Haltestellen oder nachfragegesteuerte Linienwege.

6.3. Bedienungsqualität

Für die Erschließung der Landeshauptstadt Wiesbadens ist ein attraktiver ÖPNV mit hoher Bedienungsqualität von entscheidender Bedeutung. Dazu wird zwischen der Bedienungszeit und der Bedienungshäufigkeit unterschieden. Zusätzlich zu diesen Faktoren werden Aussagen zum Komfort der Verbindungen hinsichtlich des Sitzplatzangebots und der Sitzplatzverfügbarkeit getroffen.

6.3.1. Bedienungszeit

Die Bedienungszeit für die Landeshauptstadt ergibt sich aus den Fahrgastzahlen im Tagesverlauf. Innerhalb der definierten Zeiten ist eine ÖPNV-Verbindung für sämtliche durch den ÖPNV erschlossene Bereiche sicherzustellen. Die Bedienungszeiten orientieren vorwiegend am Alltagsverkehr, wobei insb. Anpassungen im Schüler- und Berufsverkehr vorgenommen werden können. In Wiesbaden zeigen sich Nutzungsspitzen des ÖPNV in den Morgenstunden (7-8 Uhr) sowie am Nachmittag (15-17 Uhr). Außerhalb der Nutzungsspitzen ist eine bedarfsgerechte Reduzierung des Angebots möglich. Diesbezüglich können Bedienungszeiten auch linienspezifisch angepasst werden.

Vor dem Hintergrund des Ziels einer regelmäßigen Bedienung ist eine Kombination aus nachfrageorientiertem und angebotsorientiertem Bedienungsangebot anzustreben. Mit diesem Ansatz kann sowohl der bestehenden ÖPNV-Nachfrage als auch der Verständlichkeit und Verlässlichkeit des Angebots Rechnung getragen werden. Darüber hinaus bietet ein angebotsorientierter Ansatz für Fahrgäste mit zeitlicher Flexibilität die Möglichkeit, ÖPNV-Fahrten außerhalb der Nutzungsspitzen ohne Einschränkungen im Angebot zurückzulegen und somit zur Entlastung der Verkehre in Spitzenzeiten beizutragen. Eine nachfragegerechte Verdichtung des Angebots erfolgt somit lediglich bei Bedarf und auf einzelnen Verbindungen anstelle von ganzheitlichen Veränderungen des Angebots im Tagesverlauf.

Es erfolgt daher die Definition einer Normalverkehrszeit (NVZ) sowie der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit deckt den Zeitraum ab, in dem der ÖPNV stark nachgefragt ist. Dies umfasst Zeiträume, in denen stündlich mehr als 3% der täglichen Wege zurückgelegt werden. Die Schwachverkehrszeit umfasst Zeiträume mit deutlich verminderter Nachfrage, in denen stündlich jedoch mindestens 0,5% der Wege zurückgelegt werden. Die Hauptverkehrszeit (HVZ) am Morgen und am Nachmittag sieht Zeitkorridore vor, in denen eine bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots auf besonders stark nachgefragten Linien erfolgen kann. Grundlage für eine potenzielle Angebotserweiterung in diesen Zeitfenstern ist die prognostizierte Nachfrage auf der jeweiligen Linie bzw. dem Linienbündel.

Hinzu kommt eine Nachtverkehrszeit (NaVZ), die aufgrund der unterschiedlichen Nachfragesituation in zwei Phasen unterteilt ist. In Nächten vor Wochentagen ist ein Nachtgrundangebot bereitzustellen, dass die Mobilität der Einwohnenden von Wiesbaden grundsätzlich sicherstellt. In Nächten vor Samstag, Sonntag und Feiertagen ist hingegen aufgrund der höheren Nachfrage ein verstärktes und durchgängiges Nachtangebot zu realisieren, welches sich in seiner Qualität vom Nachtgrundangebot abhebt und der erhöhten Nachfrage an Nachtverkehrsangeboten Rechnung trägt. Insgesamt entsprechen die Bedienungszeiten der Tabelle 17.

Tabelle 17: Bedienungszeiten (Kalendertage) LH Wiesbaden

von...	00:00	01:00	04:30	05:30	06:30	08:30	11:00	14:00	17:30	20:30	Uhr
bis...	01:00	04:30	05:30	06:30	08:30	11:00	14:00	17:30	20:30	00:00	
Montag bis Freitag	NaVZ 1	NaVZ 2	SVZ 1	NVZ 1	HVZ 1	NVZ 2	HVZ 2	NVZ 3	SVZ 2		
Samstag	NaVZ		SVZ 1			NVZ				SVZ 2	
Sonn- und Feiertag	NaVZ				SVZ 1		NVZ			SVZ 2	

Quelle: Planersocietät

Nachfrage- und linienbezogen ist eine Abweichung von bis zu 30 Minuten von den definierten Zeiträumen möglich. Innerhalb der Schwachverkehrszeit können Linien oder Linienabschnitte mit geringer Nachfrage auf Kleinfahrzeuge (Linientaxi, Kleinbus) umgestellt werden. Alternativ kann der Betriebsbeginn bzw. das Betriebsende auf einzelnen Linien oder Linienabschnitten später oder früher erfolgen, auch um ggf. Anpassungen an die Nutzungszeiten bedienter Ziele (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Freizeiteinrichtungen oder den Flughafen Frankfurt) vornehmen zu können. In dünn besiedelten Bereichen der Stadt sowie in Tagesrandzeiten, in denen eine geringe Nachfrage vorliegt, sollte zur Sicherung der Mobilität ein abweichendes Angebot (z. B. ein haltestellenbasierter On-Demand-Verkehr) implementiert werden, welches der geringeren Nachfrage sowie den abweichenden Fahrgastanforderungen entspricht. Vor dem Hintergrund der Ziele Verlässlichkeit und Flexibilität ist von Bedarfsverkehren außerhalb dieser Tageszeiten und Bedienegebiete abzusehen. Der Wechsel zwischen der Hauptverkehrszeit, Normalverkehrszeit, Schwachverkehrszeit und Nachtverkehrszeit erfolgt linien- bzw. relationsbezogen bedarfsgerecht und kann geringfügig variieren.

Zu besonderen Anlässen, welche außerhalb der gesetzlich festgelegten Feiertage liegen (z. B. Heiligabend, Silvester) sollten die Bedienungszeiten zugunsten längerer Zeiträume der Schwach- oder Nachtverkehrszeit angepasst werden. Dies ist rechtzeitig mit allen beteiligten Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern abzustimmen sowie über die zur Verfügung stehenden Informationskanäle an die Fahrgäste zu kommunizieren. Zur Vereinheitlichung des Angebots sollen in diesen Fällen die Standards zu Bedienungszeiten aus angrenzenden Städten und Kreisen nicht unterschritten werden.

6.3.2. Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit beschreibt die Anforderungen an die Fahrten pro Stunde und Richtung auf den jeweiligen Achsen im Stadtgebiet. Die sich daraus ergebenden Takte auf einer Achse sind nicht linienbezogen und können durch eine Überlagerung von verschiedenen Linien erreicht

werden. Grundlage für die Klassifizierung der Achsen ist ihre Lage zwischen Netzknoten im Wiesbadener Stadtgebiet sowie im Umland, die hinsichtlich der folgenden Charakteristika hierarchisiert werden:

- Anzahl beginnender und endender Wege
- Relationen im Binnen- und Gesamtverkehr
- Aktuelle Erschließung der Bevölkerung
- S-Bahnhöfe/Verkehrsachsen/Verknüpfungspunkte
- Points of Interest

Maßgeblich für die Bedienungshäufigkeit ist auch das vorhandene Sitzplatzangebot in den eingesetzten Fahrzeugen. Reicht dieses nach den Zielwerten aus Kapitel 6.3.3 nicht aus, ist die Bedienungshäufigkeit bedarfsgerecht anzupassen. Dies betrifft insbesondere solche Linien und Linienabschnitte, auf denen eine Erhöhung des Sitzplatzangebots aufgrund von infrastrukturellen Restriktionen für den Fahrzeugeinsatz nicht umsetzbar ist. Bei Taktausweitungen gilt es, die Infrastruktur und vorhandenen Kapazitäten, insbesondere an den Verknüpfungshaltestellen (z. B. Hauptbahnhof, Dern'sches Gelände, Platz der Deutschen Einheit), zu berücksichtigen. Die Standards der Bedienungshäufigkeit sind Tabelle 18 zu entnehmen.

Tabelle 18: Bedienungshäufigkeiten LH Wiesbaden

Netzebene	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit	Nachtverkehr
Hauptnetz	Bedarfsgerechte Verdichtung	6-12 Fahrten je Stunde und Richtung	4-6 Fahrten je Stunde und Richtung	1-2 Fahrten je Stunde und Richtung
Nebennetz		4-6 Fahrten je Stunde und Richtung	2-3 Fahrten je Stunde und Richtung	0-1 Fahrten oder Bedarfsangebot
Ergänzungsnetz		2-3 Fahrten je Stunde und Richtung	1-2 Fahrten je Stunde und Richtung	Bedarfsangebot

Quelle: Planersocietät

Damit eine bestmögliche Verknüpfung zum SPNV-Angebot, insbesondere zur S-Bahn Rhein-Main, sowie zu den Linienangeboten umliegender Aufgabenträger sichergestellt werden kann, wird das Taktschema auf allen Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs auf einen 15-/30-/60-Minuten-Takt angeglichen. Zur Sicherstellung von Anschlüssen zum SPNV und zum regionalen Busverkehr sind, wo betrieblich möglich, nullsymmetrische Fahrpläne zu erstellen.

Auf den Achsen des Hauptnetzes, welches eine Verbindung der Wiesbadener Innenstadt und dem Hauptbahnhof mit den bedeutendsten umliegenden Stadtteilen schafft, ist ein Grundangebot von 8 bis 12 Fahrten je Stunde und Richtung anzustreben. In der Schwachverkehrszeit soll mit 4-6 Fahrten je Stunde und Richtung ein attraktives und regelmäßiges Angebot aufrechterhalten

werden. Ein Mindesttakt von 7,5 Minuten in der Normalverkehrszeit bzw. von 15 Minuten in der Schwachverkehrszeit ist unter diesen Anforderungen zu realisieren.

Die Achsen des Nebennetzes sind mit 4 bis 6 Fahrten je Stunde und Richtung ebenfalls mit einem dichten Taktangebot zu versehen. In der Schwachverkehrszeit soll eine Grundbedienung mit 2 bis 3 Fahrten ein regelmäßiges Angebot garantieren. Insgesamt sind auf den Nebenachsen Mindesttakte von 15 Minuten in der Normalverkehrszeit und 30 Minuten in der Schwachverkehrszeit anzubieten. Auf dem Nebennetz können je nach Bedarf ebenfalls Linienfahrten im Nachtverkehr angeboten werden. Definitiv anzubieten ist ein Bedarfsverkehr, der auch die lediglich im Nebennetz angeschlossenen Stadtteile bedient. Dies ist insbesondere auf Nebenachsen mit höherer Bedeutung, zum Beispiel in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof möglich.

Die Achsen des Ergänzungsnetzes bedürfen aufgrund ihrer untergeordneten Rolle im Achsennetz lediglich eines ausreichenden Bedienungsangebots von mehreren Fahrten je Stunde und Richtung. Während in der Normalverkehrszeit 2 bis 3 Fahrten je Stunde und Richtung angeboten werden, werden in der Schwachverkehrszeit 1 bis 2 Fahrten in Abhängigkeit von der erwarteten Nachfrage als ausreichend angenommen. Tagsüber ist ein Mindesttakt von 30 Minuten in der Normalverkehrszeit sowie von 60 Minuten in der Schwachverkehrszeit einzuhalten. Somit wird sichergestellt, dass auf sämtlichen innerstädtischen Verbindungen innerhalb des Bedienungszeitraums mindestens eine stündliche Verbindung angeboten wird. Ein Nachtverkehrsangebot in Form von Linienverkehren ist auf Achsen des Ergänzungsnetzes nicht vorgesehen, allerdings können in der Nachtverkehrszeit Angebote des Bedarfsverkehrs auf dem Ergänzungsnetz eingesetzt werden.

6.3.3. Platzangebot

Das Platzangebot ist ein bedeutendes Qualitätsmerkmal, über das die Notwendigkeit von Angebotsausweitungen abgeschätzt werden kann. Als Grundlage für die Bestimmung der tatsächlichen Fahrzeugkapazität sowie des notwendigen Platzangebots gelten die Vorgaben des VDV (2019)². Als Orientierungswert wird der Besetzungsgrad zwischen zwei Haltestellen in Lastrichtung herangezogen.

- In der Hauptverkehrszeit soll der Besetzungsgrad im Mittel über die 20-Minuten-Spitze 80% in der Regel nicht überschreiten. Ausnahmen sind bei Einsatzfahrzeugen auf kurzen Abschnitten mit maximal 5 Minuten Fahrzeit möglich.
- Liegt der Besetzungsgrad während der Normalverkehrszeit im Mittel über 65 % der Hauptverkehrszeit, ist eine Angebotsverdichtung zu prüfen.
- Bei Fahrten mit Fahrzeiten von mehr als 15 Minuten (oder einer Länge von mehr als 3 km) soll jedem Fahrgast im Fahrtverlauf ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- In der Schwachverkehrszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- Die definierten Vorgaben gelten nicht an Tagen mit besonderer Situation (z. B. Heiligabend, Silvester) oder bei Sonderveranstaltungen (z. B. Sportveranstaltungen).

² VDV-Schrift 4 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV 01/2019

- Die Fahrradmitnahme ist gemäß den Bedingungen des RMV³ und des VMW⁴ zu ermöglichen. Bei hoher Auslastung hat die Beförderung von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen auf den Multifunktionsflächen Priorität gegenüber der Fahrradbeförderung.

Das Platzangebot soll nach diesen Vorgaben kontinuierlich überprüft und bedarfsgerecht angepasst werden. Aufgrund der derzeit hohen Fahrzeugauslastung in Wiesbaden gilt es zukünftig, dem Platzangebot in den Fahrzeugen eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Dabei ist sowohl die Sicherstellung eines ausreichenden Sitzplatzangebots als auch die Bereitstellung notwendiger Multifunktionsbereiche in den Fahrzeugen zu berücksichtigen. Zur Vermeidung von zu hohen Fahrzeugauslastungen sind dabei Maßnahmen zur Taktverdichtung ebenso zu prüfen wie eine Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten in Form von längeren Fahrzeugtypen sowie veränderter Innenraumgestaltung.

6.3.4. Störungen im Betriebsablauf

Bei geplanten Unterbrechungen des Betriebs, beispielsweise durch Baustellen, ist ein Ersatzverkehr einzurichten, wenn die entsprechenden Bereiche nicht ausreichend im Sinne einer Basiserschließung durch den umgeleiteten Linienverkehr erschlossen werden können. Der entsprechend geänderte Fahrplan ist über alle analogen und digitalen Informationswege so frühzeitig wie möglich zu kommunizieren. Dies umfasst Informationsangebote an den Haltestellen, in den Fahrzeugen sowie digital auf der unternehmenseigenen Website, beispielsweise im interaktiven Liniennetzplan, und der RMVgo-App. Eine besondere Beachtung sollen in diesem Zusammenhang Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erfahren, da diese von den Veränderungen im Linienverlauf sowie Fahrtausfällen am stärksten betroffen sind und daher für diese Personengruppe ein besonderer Informationsanspruch besteht. Diesem kann sowohl durch digitale Informationsangebote oder durch Ansagen, Anzeigen und Aushänge als auch durch Servicepersonal, beispielsweise an störungsrelevanten Umsteigehaltestellen, begegnet werden. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass Wegeketten und alternative Routen im Informationsangebot berücksichtigt werden, damit effiziente und anspruchsgerechte Fahrtwege für die Fahrgäste bereitgestellt werden.

Bei umgeleiteten Verkehren ist darauf zu achten, dass diese trotz der Umleitung eine möglichst große Anzahl von Haltestellen auf dem ursprünglichen Linienweg bedienen, dabei allerdings möglichst geringe Reisezeitverluste entstehen. Zusätzliche Halte auf dem umgeleiteten Linienweg sind nur dort sinnvoll, wo die Erschließungsfunktionen nicht angefahrener Halte teilweise übernommen werden können oder eine im Rahmen des veränderten Linienwegs entstehende Umsteigebeziehung zu anderen Linien gewährleistet werden kann.

³ Allgemeine Bedingungen für die Mitnahme von nicht zusammengeklappten Fahrrädern und nicht zusammengeklappten Tretrollern im Rhein-Main-Verkehrsverbund, abrufbar unter: <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/infos-regeln/befoederungsbedingungen-tarifbestimmungen/fahrradmitnahme-allgemeine-bedingungen>

⁴ Besondere Beförderungsbedingungen der Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden GmbH (VMW), abrufbar unter: https://www.eswe-verkehr.de/fileadmin/themen/Fahrplan-Seite/fahrplanbuch/Besondere_Befoederungsbedingungen_VMW_20201007.pdf

6.3.5. Produkte des ÖPNV

Zur Differenzierung des Busangebots nach verschiedenen Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in der Landeshauptstadt Wiesbaden erfolgt eine Hierarchisierung verschiedener Angebotstypen, für die einheitliche Standards zu entwickeln sind. Für den Fahrgast sollen die unterschiedlichen Angebotstypen sowohl hinsichtlich ihrer Eigenschaften nachvollziehbar als auch durch ihre Linienbezeichnung unterscheidbar sein. Die ÖPNV-Standards für den straßengebundenen ÖV und die Klassifizierung lokaler Busverkehre des RMV sind zu berücksichtigen. Innerhalb des RMV werden in der Regel die folgenden Produkte unterschieden:

- Regional-Express, Regionalbahn, S-Bahn als Produkte des SPNV
- Expressbus als schnelle Verbindung auf Relationen ohne SPNV-Angebot
- Regionalbus und Lokalbus für regionale und Stadt-Umland-Verbindungen
- Stadtbus für innerstädtische Verkehre

Die genannten Produktkategorien sind in der Gestaltung des Wiesbadener ÖPNV zu berücksichtigen und weiter zu differenzieren. Die konkrete Ausgestaltung der ÖPNV-Produkte erfolgt im Rahmen des Zielkonzepts 2030 in Kapitel 7.

6.3.6. Pünktlichkeit

Als unpünktliche Fahrten gelten alle Abfahrten, die mindestens eine Minute zu früh oder mehr als zwei Minuten zu spät erfolgen. Vor dem Hintergrund der nachfragebedingten dichten Taktabstände auf zentralen Hauptachsen ist die Gewährleistung pünktlicher Abfahrten auf diesen Verbindungen von besonderer Bedeutung für die Funktion des Gesamtnetzes. Maßnahmen in Infrastruktur und Betrieb auf den Hauptachsen sollen daher grundsätzlich auch mit dem Ziel einer erhöhten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erfolgen. Ebenfalls von zentraler Bedeutung zur Funktion und Attraktivität des ÖPNV-Systems ist die Sicherung von Anschlüssen an den definierten Netzknoten. Einer besonderen Beachtung bedürfen dabei die SPNV-Stationen im Stadtgebiet.

Zur Sicherung einer hohen Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems aus Fahrgastperspektive ist eine Servicegarantie hinsichtlich pünktlicher Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu geben. Hat das Verkehrsunternehmen die Unpünktlichkeit zu vertreten, zum Beispiel durch den Ausfall einer Fahrt, so kann sich der Fahrgast bei einer Wartezeit von mehr als 30 Minuten an der Haltestelle ein Taxi rufen. Das Verkehrsunternehmen hat sich mit bis zu 20,00 € an den Taxikosten zu beteiligen. Diese Servicegarantie bezieht sich nicht auf vom RMV bestellte Leistungen (z..B. S-Bahn, Regionalbahn, X-Bus oder Regionalbus).

6.4. Verbindungsqualität

6.4.1. Reisezeiten

Das Reisezeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und dem Pkw auf einer bestimmten Relation ist ein maßgebliches Qualitätskriterium für die Verbindungsqualität des ÖPNV-Angebots. Ist eine Fahrt mit dem Bus (oder der Bahn) erheblich länger als mit dem privaten Pkw, ist der ÖPNV für wahlfreie Personen keine Alternative.

Die Produkte des ÖPNV unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Aufgaben. Express- und Metrobusse erfüllen ebenso wie regionale Bus- und Bahnverkehre eine Verbindungsfunktion, sodass schnelle und direkte Linienführungen anzustreben sind. Stadt- und Vorortbusse übernehmen ebenso wie Bedarfsverkehre Erschließungsaufgaben, sodass vielerorts keine direkte Linienführung gewährleistet werden kann. Zwischen den ÖPNV-Produkten mit Verbindungs- und Erschließungsfunktionen ist eine somit eine Unterscheidung hinsichtlich der anzustrebenden Reisezeitverhältnisse notwendig.

Zur Einschätzung der Qualität dienen die Empfehlungen von FGSV 2010 und VDV 2019 bezüglich des Reisezeitverhältnisses zwischen einer ÖPNV-Fahrt und einer Pkw-Fahrt. Dieses wird berechnet, indem die Fahrzeit mit dem ÖPNV durch die Fahrzeit mit dem Pkw geteilt wird. Bei einer ÖPNV-Fahrzeit von 15 Minuten und einer Pkw-Fahrzeit von 10 Minuten ergibt sich beispielsweise ein Reisezeitverhältnis von 1,5. Ein Reisezeitverhältnis von unter 1,0 gilt dabei als besonders attraktiv (Qualitätsstufe A); bis zu einem Reisezeitverhältnis von 1,4 besteht nahezu derselbe Zeitaufwand zwischen Bus und Pkw (Qualitätsstufe B), sodass Wahlfreie⁵ angesprochen werden. Ein Wert von unter 2,1 zeigt an, dass der ÖPNV gerade noch konkurrenzfähig ist (Qualitätsstufe C). Bei einem ungünstigeren Reisezeitverhältnis von über 2,1 ist der ÖPNV für Wahlfreie keine Alternative mehr (Qualitätsstufen D-F).

Im Stadtgebiet Wiesbadens wird ein durchweg konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot auf sämtlichen Relationen angestrebt (mindestens Qualitätsstufe C). Zentrale Zielorte wie die Innenstadt und der Hauptbahnhof sollten mindestens in Qualitätsstufe B erreichbar sein, dies gilt sowohl für die Achsen des Hauptnetzes als auch für den Regionalverkehr aus Umlandgemeinden.

Werden die angestrebten Reisezeitverhältnisse nicht erreicht, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrzeit zu prüfen. Diese können angebotsorientiert sein (z. B. Veränderung des Linienwegs, Einführung von Schnellbuslinien), Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur betreffen (z. B. Bussonderfahrstreifen, LSA-Beeinflussung) oder Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität (z. B. halte- und Parkverbote sowie deren Kontrolle) umfassen.

⁵ Als Wahlfreie gelten alle Personen, die keine verstärkte Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel aufweisen und somit für das Zurücklegen eines Weges sowohl auf den Pkw als auch auf die Angebote des ÖPNV zurückgreifen können.

6.4.2. Beförderungsgeschwindigkeit

Eine schnelle und zuverlässige Busverbindung steigert einerseits die Attraktivität einer Linie für den Fahrgast und ermöglicht andererseits auch einen effizienteren Busbetrieb, in dem betriebliche Kosten gesenkt werden können. Auch vor dem Hintergrund des Mangels an Fahrpersonal ermöglichen hohe Beförderungsgeschwindigkeiten durch die Einsparung von Umläufen einen geringeren Personalaufwand. Durch ihre Führung im Straßenraum unterliegen Busse jedoch den dortigen Störungen, was sich auf die Fahrzeiten auswirkt und darüber hinaus eine Hauptursache für Verspätungen und Fahrtausfälle darstellt. Zur Erhöhung von Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit im Busverkehr sind:

- LSA mit ÖPNV-Beeinflussungsanlagen auszustatten, insbesondere auf Metrobus, Sprinterbus-, Expressbus- und bedeutenden Stadtbusachsen. In Abstimmung mit den verantwortlichen Akteuren der Regional- und Lokalverkehre ist deren Integration in Beschleunigungsmaßnahmen anzustreben. Die dafür notwendigen technischen Voraussetzungen sind bei den auf den regionalen Verbindungen eingesetzten Fahrzeugen zu schaffen.
- Busspuren oder Busschleusen in stauanfälligen Bereichen zu prüfen und einzurichten. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Haupteinfallstraßen in die Wiesbadener Innenstadt sowie der erste und zweite Ring. Alternativ sind auch Umweltpuren möglich, insbesondere dort, wo der Radverkehr auf derselben Spur geführt werden soll. Busspuren oder Umweltpuren sind so zu konzipieren, dass Radfahrende insbesondere bei Strecken mit Steigung mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden können. Ist dies nicht möglich, sind alternative Radverkehrsführungen zu prüfen, bei denen Radfahrende und Busverkehr voneinander getrennt werden. Um Konflikte dort zu vermeiden, wo Busse verschiedene Fahrtrelationen aufweisen, ist auch die Einrichtung von Umweltpuren anstelle von reinen Bussonderfahrstreifen zu prüfen. Diese ermöglichen ein leichteres Einordnen des Radverkehrs in den Straßenraum und vereinfachen Spurwechsel im Busverkehr.
- alternative Linienwege zu prüfen, die kürzere Reisezeiten bei vergleichbarer Erschließungswirkung ermöglichen.
- Haltestellen ohne Busbuchten zu errichten bzw. Busbuchten auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren. Busbuchten sollen in der Regel nur bei solchen Haltestellen zum Einsatz kommen, an denen regelmäßig längere Standzeiten zu erwarten sind (z. B. Endhaltestellen oder Umsteigeknoten). Im Idealfall erfolgen Stand- und Wartezeiten außerhalb des Liniendienstes auf Flächen abseits der Haltestelle, damit Haltestellen wie oben beschrieben in hohem Fahrgastkomfort im Haltestellenbereich ausgebaut werden können.
- neue Linienführungen bestmöglich entlang vorhandener Systeme zur Busbeschleunigung zu realisieren. Dies dient der Stabilisierung des Fahrplans und gilt sowohl für Linienverkehre als auch für Betriebsfahrten.

Auch die Anzahl und der Abstand von Haltestellen im Linienverlauf hat einen bedeutenden Einfluss auf die Beförderungsgeschwindigkeit im ÖPNV. Vor diesem Hintergrund ist ein Haltestellenabstand anzustreben, der einerseits eine hohe Erschließungswirkung sicherstellt und andererseits möglichst wenige Brems- und Beschleunigungsphasen zugunsten einer geringeren Fahrzeit

ermöglicht. Dies kann beispielsweise durch die Positionierung von Haltestellen in Kreuzungsbereichen erreicht werden, bei denen in Kombination mit den oben genannten Maßnahmen der Busbeschleunigung die Anzahl an Brems- und Beschleunigungsvorgängen reduziert und zusätzliche Standzeiten verhindert werden können.

6.4.3. Direktheit und Anschlüsse

Die zentralen Ziele (z. B. Hauptbahnhof, Innenstadt bzw. historisches Fünfeck) sind aus dem Stadtgebiet in der Regel in unter 30 Minuten zu erreichen. Für außenliegende Stadtteile ist eine Erreichbarkeit in maximal 45 Minuten sicherzustellen. Umsteigevorgänge führen zu sprunghaften Anstiegen der Reisezeit und stellen darüber hinaus ein zentrales Nutzungshemmnis für Fahrgäste dar. Daher hat jede Fahrtbeziehung im Hauptnetz so direkt wie möglich zu erfolgen. Im Neben- und Ergänzungsnetz ist trotz der vorrangigen Erschließungsfunktion darauf zu achten, dass mit den gewählten Linienwegen keine vermeidbaren Fahrzeitverluste durch umwegige Linienführungen entstehen. Die genannten zentralen Ziele sollen mit maximal einmaligem Umsteigen zu erreichen sein, ohne dass für den erforderlichen Umstieg ein erheblicher Umweg und damit ein zusätzlicher Reisezeitverlust in Kauf genommen werden muss. Von möglichst jeder Haltestelle im Haupt- und Nebennetz ist eine Direktverbindung zu mindestens einer der definierten zentralen Zielhaltestellen in der Wiesbadener Innenstadt oder zum Hauptbahnhof anzubieten. Aus Stadtteilzentren sollen sowohl Innenstadt als auch Hauptbahnhof ohne Umstieg erreicht werden können.

Generell ist das Liniennetz darauf auszulegen, dass in der gesamten Landeshauptstadt Wiesbaden auf Fahrtrelationen innerhalb des Haupt- und Nebennetzes möglichst lediglich ein Umstieg notwendig ist. Bei Fahrten zwischen Zielorten im Ergänzungsnetz sollen in der Regel höchstens zwei Umstiege notwendig sein. Nicht auf jeder Relation sind umsteigefreie Verbindungen möglich. Um schnelle Reisezeiten und abgestimmte Reiseketten sicherzustellen, sind kurze Wartezeiten beim Umstieg zwischen ÖPNV-Linien in der Fahrplanung anzustreben. Die Qualitätsanforderungen für die Anschlüsse lehnen sich an die Empfehlungen der FGSV (2010) an:

Tabelle 19: Qualitätsstandards für Umstiege

Qualitätsstufe	Wartezeit (min) auf Anschlussverkehrsmittel bei einer Beförderungsdauer von	
	≤ 60 min.	> 60 min.
A	< 5	< 7,5
B	5 bis < 10	7,5 bis < 15
C	10 bis < 15	15 bis < 22,5
D	15 bis < 20	22,5 bis < 30
E	20 bis < 30	30 bis < 40
F	≥ 30	≥ 40

Quelle: Planersocietät nach FGSV (2010)

Auf dem Wiesbadener Stadtgebiet gilt innerhalb von HVZ und NVZ das Ziel, die Qualitätsstufe B zu erreichen. Die Qualitätsstufen E und F genügen nicht den Ansprüchen an eine attraktive ÖPNV-Verbindung und sind daher vollständig zu vermeiden. Die Mindestanforderungen gelten für die folgenden Typen von Anschlüssen:

- SPNV auf sämtliche Produktkategorien des Busverkehrs
- Schnellen ÖPNV-Produkten (Expressbus, Metrobus) auf Standardprodukte (Stadtbus, Regional- und Lokalbus) sowie ergänzende Angebote (Quartiersbus, Vorortbus, Bedarfsverkehre)
- Standardprodukten (Stadtbus, Regional- und Lokalbus) auf ergänzende Angebote (Quartiersbus, Vorortbus, Bedarfsverkehre)

Bei Abweichungen ist zu prüfen, inwiefern fahrplantechnisch oder durch Busbeschleunigungsmaßnahmen Optimierungen herbeigeführt werden können. Zur SVZ ist die Erreichung von Qualitätsstufe D das Mindestziel. Es ist auch im Abend- und Nachtverkehr auf kurze Umsteigezeiten zu achten, um die Attraktivität des ÖPNV für alle Gruppen von Nutzenden sicherzustellen.

Anschlüsse sind an zahlreichen Verknüpfungshaltestellen anzustreben, dazu zählen die SPNV-Haltestepunkte im Stadtgebiet sowie zentrale Knoten in den einzelnen Stadtteilen und in der Innenstadt. Eine Übersicht der Verknüpfungshaltestellen ist im Kapitel 7 enthalten.

6.4.4. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln

Um den ÖPNV entlang der gesamten Wegekette als attraktive Mobilitätsoption anzubieten, ist seine Verknüpfung mit allen Angeboten der Nahmobilität zu optimieren. Um die Erreichbarkeit auf der "letzten Meile" zu gewährleisten ist insbesondere die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad in hoher Qualität herzustellen. Dies umfasst unter anderem das barrierefreie Erreichen und Verlassen aller Abfahrtspositionen einer Haltestelle, die Bereitstellung von Radabstellanlagen für Fahrzeuge der Mikromobilität (z. B. Fahrrad, Pedelec, E-Tretroller) im Haltestellenumfeld und das Angebot von Carsharing-Fahrzeugen (vgl. Kapitel 7.7).

Standorte von Stationen mit Mobilitätsangeboten für die „letzte Meile“ sind am ÖPNV-Angebot auszurichten, sodass diese Standorte insbesondere an zentralen Umsteigehaltestellen, SPNV-Stationen sowie Endhaltestellen eingerichtet werden. In Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Stadtverwaltung sollte gemeinsam ausgearbeitet werden, wie Haltestellen und Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen ausgebaut werden können. Anzustreben ist ein verbundweit einheitliches Konzept, insbesondere für den Geltungsbereich des Verkehrsverbunds Mainz Wiesbaden, das Mobilität auch stadtübergreifend vereinfacht und optimal miteinander vernetzt. Hierzu sind ggf. weitere Akteure, wie der RMV oder die Mainzer Mobilität einzubeziehen. Neben der betrieblichen Organisation ist eine verkehrsmittelübergreifende Erhebung und Abrechnung von Nutzungstarifen wünschenswert.

Für ergänzende Mobilitätsangebote sind Kooperationen mit den entsprechenden Dienstleistern anzustreben, beispielsweise eine tarifliche Abstimmung bzw. eine mediale Integration in Form von Kooperationen in Marketing und Vertriebskanälen. Dies dient dem vereinfachten Zugang und einem ganzheitlichen Mobilitätsangebot. Hierzu sind die Zuständigkeiten zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Die Lage Wiesbadens im regionalen Schnellstraßennetz ermöglicht auch eine Verknüpfung zwischen Pkw und ÖPNV. An zahlreichen Orten im Wiesbadener Stadtgebiet bestehen bereits P+R-

Angebote, die auf die Vernetzung beider Verkehrsmittel abzielen. Bei diesen Angeboten ist zukünftig darauf zu achten, dass diese eine stärkende Funktion für das ÖPNV-Netz darstellen und nicht als Alternativangebot verstanden werden. Die Lage von neuen P+R-Anlagen sollte daher den folgenden Anforderungen entsprechen:

- Periphere Lage im Siedlungsraum, insbesondere am Stadtrand oder an Zugangsstellen zum (über-)regionalen Straßennetz, keinesfalls geringe Distanzen zu den zentralen Zielorten (z. B. Innenstadt, Arbeitsplatzschwerpunkte)
- Geringe Distanz zu Autobahnen oder autobahnähnlichen Schnellstraßen, alternativ auch an Haupteinfallsstraßen nach Wiesbaden, sofern diese zum Erreichen der P+R-Anlage nicht auf längeren Teilabschnitten befahren werden müssen
- Direkte Anbindung durch häufig verkehrende ÖPNV-Linien mit hoher Kapazität (insb. SPNV-Angebote, Metrobusse), geringe Wegedistanz zur Haltestellenanlage (maximal 100-200m)
- Stich- oder Umwegfahrten zur Erreichung von P+R-Anlagen sind zu vermeiden.

Standorte für neue P+R-Anlagen sind entsprechend diesen Standortanforderungen auszuwählen. Einen Impuls hierzu setzt der Maßnahmenplan Park+Ride des RMV, der auf dem Regionalen Nahverkehrsplan aufbaut.

6.5. Ausrüstungsqualität

6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung

Haltestellen prägen als stationäre Zugangsstellen das Bild des ÖPNV. Sie sollten daher eine hohe Qualität hinsichtlich der Gestaltung und den Ausstattungsattributen aufweisen. Ein abgestimmtes Design ist fördernd für das Image des ÖPNV und erzielt für die Fahrgäste einen hohen Wiedererkennungswert im Straßenraum. Gleichzeitig muss die Gestaltung bedarfsgerecht sein und sich somit betrieblich und wirtschaftlich darstellen lassen.

Barrierefreiheit

Der vorliegende Nahverkehrsplan berücksichtigt die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen und dient einer *Mobilität für alle*. Hierzu zählen die Gruppen, die in Tabelle 16 aufgeführt sind. Die Haltestellen sind eine wesentliche Schnittstelle, um im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit erreichen zu können. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass die Nutzung der Haltestellenanlage für mobilitätseingeschränkte Personen möglichst ohne fremde Hilfe zu bewältigen ist. Dazu bedarf es eines Haltestellenkonzepts, dass die Barrierewirkungen von kritischen Teilaspekten der ÖPNV-Nutzung minimiert. Im Zentrum stehen dabei die folgenden Punkte:

- Identifikation der Haltestelle: Lage im Straßenraum, Bauart, Kennzeichnung, Bezeichnung
- Orientierung an der Haltestelle: Sichtbeziehung zur Anfahrtsrichtung des Busses,

Lesbarkeit und Übersichtlichkeit von Informationsangeboten

- Erreichbarkeit der Haltestelle: Barrierefreie Zuwegung inkl. Querungsmöglichkeiten, Befestigung, Oberfläche, Verkehrsregelung,
- Information an der Haltestelle: Haltestellenschild, Linie und Linienziel, Fahrplan, Tarife, barrierefreie Fahrgastinformation, Komfort an der Haltestelle: Beleuchtung, Wetterschutz, Steh-, Sitz- oder Anlehnmöglichkeiten
- Einstieg in das Fahrzeug: Bordstein, Reststufen und -spalten, Leitsystem

Grundsätzlich soll ein barrierefreier Ausbau von Haltestellen im Rahmen personeller und finanzieller Ressourcen schnellstmöglich erfolgen. Entsprechende personelle Kapazitäten sind beim Tiefbau- und Vermessungsamt Wiesbadens einzuplanen. Gemeinsam mit der LNO soll regelmäßig Bericht im zuständigen politischen Gremium über den Fortschritt erstattet werden.

Grundsätzliche Anforderungen

- Befestigte, ebene Oberfläche
- Möglichst konfliktfreie Radwegführung im Bereich der Haltestelle (siehe ERA)
- Längsneigung max. 6 %; Querneigung max. 2,5 %. Abweichungen müssen begründet werden
- Sonderbord⁶ mit Regelhöhe von 22 cm zur Erreichung einer Reststufe sowie eines Restspalts von jeweils max. 5 cm
- Regelausbauform: Fahrbahnrandhaltestelle oder Haltestellenkap, siehe unten
- Regellänge der auszubauenden Haltestelle (Ausbaubereich)
 - auf Hauptachsen 50 m, um mehrere Fahrzeuge gleichzeitig abwickeln zu können,
 - auf Nebenachsen mit perspektivisch überlangen Fahrzeugen 25 m,
 - auf sonstige Achsen 20 m (ausgerichtet auf Gelenkbusse)
 - in zu prüfenden Einzelfällen ausgerichtet auf Solobusse,
- Regelbreite und -tiefe der auszubauenden Haltestelle: 2,50 m
 - Mindestbreite/-tiefe: 1,50 x 1,50 m entlang des barrierefrei hergestellten Bereichs bzw. im Bereich von erster bis letzter Tür.
- Durchgangsbreite: 1,80 m zzgl. 20 cm Sicherheitsabstand zu Einfriedungen oder Einbauten für den Fußverkehr im Bereich der Haltestelle
- Taktile Leitelemente gemäß DIN 32984-3
 - Einstiegsfeld – markiert die Position der ersten Tür
 - Auffindestreifen – über die gesamte Gehwegbreite⁷, ermöglicht die Auffindbarkeit der Haltestelle und endet im Einstiegsfeld
 - Leitstreifen – über die gesamte Ausbaulänge⁸ parallel zur Steigkante
 - mind. 60 cm Abstand zwischen taktilen Leitelementen und Einbauten
- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung

⁶ Ausführung für ein möglichst nahes Heranfahren als gekehltes Bord.

⁷ Abzüglich Sicherheitsabstände und Einstiegsfeld

⁸ Abzüglich der Absenkbereiche

- der Oberflächen und
 - Ausstattungselemente, insbesondere Witterungsschutz mit Kontraststreifen in mittlerer Sichthöhe an der rückwärtigen Scheiben sowie vertikaler Streifen über die Gesamthöhe der Seitenscheibe
- Barrierefreie Informationen
 - Freier Zugang zu Informationen (ohne Hindernisse durch weitere Haltestellenattribute).
 - Anbringung in mittlerer Sichthöhe von 1,30 m,
 - Lesbarkeit der Informationen (Höhe, Schriftgröße, Kontrast, Beleuchtung),
 - Akustische Informationen: Bei Haltestellen mit DFI sind diese mit einer Vorlesefunktion auszustatten. Ansonsten ist eine akustische Information über Smartphone-Apps zu prüfen.
 - Optimierte Lesbarkeit des Haltestellennamens aus dem Fahrzeug
- Die regelmäßige Überprüfung der Standards entsprechend den aktuellen Empfehlungen, Vorgaben und technischen Standards zum barrierefreien Haltestellenausbau, der FGSV und der DIN (vgl. DIN-Norm 32984 und DIN 18040-3) sowie
- die Abstimmung der Standards zwischen Baulastträger, Verkehrsunternehmen und den entsprechend relevanten Verbänden.

Neben der optimalen Steighöhe und ausreichend vorzusehenden Bewegungsflächen ist auch die geradlinige Anfahrbarkeit des Haltestellenbereichs von hoher Bedeutung. Dabei sind folgende Entwicklungslängen (zzgl. Abfahrbereiche) für einen barrierefreien Einstieg bei Bushaltestellen nach dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 2012 zu berücksichtigen:

- Fahrbahnrandhaltestelle: Fahrzeuglänge (größte verkehrende Fahrzeuggröße) + 2x 20 m⁹
- Haltestellenkap: ≥ 20 m

Die Lage und Anordnung der Richtungshaltestellen soll verkehrstechnisch sicher sein und die gerade Anfahrbarkeit durch Busse gewährleisten, um den Restspalt auf max. 5 cm zu minimieren. Buskaps und Fahrbahnrandhaltestellen sind als Regellösung umzusetzen. In Einzelfällen und bei einer zu erwartenden Verbesserung des Betriebsablaufs können weitere Ausführungen, z. B. passive Busbuchten¹⁰, Haltestellentaschen oder Haltestellennasen geprüft werden. Busbuchten sind nur in begründeten Ausnahmefällen zu verwenden (Endhaltestellen, Haltestellen mit fahrplantechnisch längerem Aufenthalt oder bei Einhaltung der Mindestmaße nach VDV (ca. 88 m für Solo-busse).

Verknüpfungshaltestellen sind räumlich eng beieinander anzuordnen, möglichst am selben Knoten und mit Sichtbeziehung zueinander. Ist dies nicht möglich, ist der Weg zwischen den nicht in Sichtbeziehung zueinander stehenden Richtungshaltestellen zu beschildern. Beim Ausbau von Haltestellen ist das Umfeld miteinzubeziehen und die Anlage von Querungsmöglichkeiten zu prüfen. Diese sind aus Sicherheitsgründen im Idealfall hinter der Haltestelle anzulegen. Neue und

⁹ Einzuhaltende Freiflächen im Straßenraum zur Erreichung einer geradlinigen Anfahrbarkeit

¹⁰ Bei passiven Busbuchten werden die Fahrspuren um die Haltestelle herum verschwenkt. Somit ist diese Haltestellenform eine Art der Fahrbahnrandhaltestelle, eine geradlinige Anfahrt kann gewährleistet werden.

bestehende Querungsmöglichkeiten sind hinsichtlich der Anlage von taktilen Bodenindikatoren mit einzubeziehen.

Haltestellen sollen sauber und frei von Vandalismusschäden sein. Hierzu ist auf eine widerstandsfähige Attributgestaltung zu achten. Dazu erfolgt eine regelmäßige Reinigung mit Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Ausstattungselemente. Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich nach Meldung des Schadens, sonst möglichst innerhalb von zwei Tagen, behoben. Nutzenden muss eine direkte Möglichkeit eingeräumt werden Schäden zu melden und den Eingang nachvollziehen zu können. Eine geeignete Möglichkeit könnte die Behördennummer 115 sein. Diese Möglichkeit ist über die Homepage der Verkehrsunternehmen zu kommunizieren. Zuständigkeiten zwischen den Verkehrsunternehmen (heute ESWE) und den Baulastträgern (heutige Zuständigkeit Tiefbauamt) sind im Innenverhältnis eindeutig zu definieren.

Die Haltestellen sind idealerweise mit deutlichem Ortsbezug zu benennen, sodass auch für Auswärtige eine bestmögliche Orientierung gegeben ist. In der Regel ist hierfür der Name der an der Haltestelle kreuzenden Straße zu verwenden. Zulässig sind auch Bezeichnungen, die auf eine eindeutige Nutzung hinweisen (z. B. Städtisches Krankenhaus). Die Bezeichnung ist so zu spezifizieren, dass die Zuordnung nur für die konkret benannte Haltestelle zutreffend ist. Allgemeine Benennungen (z. B. Friedhof, Kirche, Schwimmbad), die auf mehrere Orte in der Stadt zutreffen können, sind zu vermeiden oder mit einem ortsgebundenen Zusatz zu vermerken. Verknüpfungshaltestellen sind identisch zu benennen, um die Orientierung zu vereinfachen. Zusätzlich sind die unterschiedlichen Steige eindeutig zu kennzeichnen.

Ausstattung von Haltestellen

Die Anforderungen an die Haltestellen gelten für bestehende Anlagen, die mindestens von einer der Produktgruppen Expressbus, Regional-/Lokalbus, Metrobus oder Stadtbus angesteuert wird. Die Mindestausstattung ist grundsätzlich umzusetzen. Für temporäre¹¹ und neue¹² Haltestellen gelten die Anforderungen der Kategorie Ein- und Aussteiger < 50, weitere Attribute ergeben sich nach Einzelfallprüfung. Bei temporären Haltestellen bzw. Ersatzhaltestellen, die länger als 3 Monate eingerichtet sind, ist, sofern die Ursprungshaltestelle einen Fahrgastunterstand oder Sitzgelegenheit aufweist, an der Ersatzhaltestelle nach Möglichkeit ebenfalls eine Sitzgelegenheit vorzusehen. Bei Bedarf kann an allen Haltestellen die Nachrüstung von Attributen geprüft werden (z. B. durch die Lage an besonderen Einrichtungen wie Krankenhäusern oder Seniorenheimen oder eine besondere Verknüpfungsfunktion). Es ist gesondert zu prüfen, inwiefern Richtungshaltestellen nur zum Ausstieg dienen und die entsprechenden Ausstattungselemente erforderlich sind. Die Anforderungen an die Ausstattung für Bushaltestellen werden in Tabelle 19 definiert. Deren Umsetzung ist abhängig von den örtlichen Platzverhältnissen. Die Mindestausstattung gilt ebenso für die Produktgruppe Quartiersbus/Bedarfsverkehr (siehe 7.2.8 und 7.3), sofern diese, wie in der Konzeption geplant, betrieblich mit festen Haltestellen umgesetzt werden. Falls dennoch virtuelle Haltestellen

¹¹ z.B. Ersatzhaltestellen

¹² Neue Haltestellen sind drei Jahre zu evaluieren. Bleiben sie danach dauerhaft bestehen, sind sie entsprechend zu kategorisieren.

vorgesehen werden, sind diese von der Mindestausstattung ausgenommen. Vordergründig ist hier dafür Sorge zu tragen, dass der Fahrgastwechsel dort verkehrssicher gewährleistet werden kann.

Bei der Neuaufstellung von Fahrgastunterständen sind diese in der Regel mit einem schattenspendenden Dach (keine Klarglasdächer) auszustatten. Die Scheiben sind möglichst durchsichtig und ohne größere Scheibengestaltungen auszuführen, um einen guten Sichtkontakt zwischen dem Fahrgast und dem heranfahrenden Bus zu gewährleisten. Der Fahrgastunterstand ist mit einer Beschriftung des Haltestellennamens und, sofern relevant, des Bussteigs zu versehen. Zur Erhöhung der Barrierefreiheit ist ein Mittelbalken auf mittlerer Sichthöhe sowie der Haltestellenname im mittleren Bereich des Fahrgastunterstands auf Höhe der Aushangfahrpläne anzuordnen. Zudem ist die Integration von Photovoltaik-Anlagen und Dachbegrünungen, insbesondere bei Großhaltestellen, zu prüfen. Bei Photovoltaik-Anlagen muss vorausgesetzt sein, dass die Anlage der Eigenversorgung der Haltestelle dient und wirtschaftlich zu vertreten ist. Fahrgastunterstände sind stufenfrei zu erreichen und sollten eine lichte Höhe von $\geq 2,25$ m aufweisen. Fahrgastunterstände sind mit Sitzgelegenheiten auszustatten. Sofern die vorgeschriebene Durchgangsbreite von 1,5m nicht eingehalten werden kann, ist der Fahrgastunterstand alternativ mit einer Anlehnstützbank auszustatten. Auch hier gilt die stufenlose Erreichbarkeit und eine angemessene Sitzhöhe (46-48 cm). Fahrgastinformationen (Aushangfahrplan, Basis-Tarifinformationen und Liniennetzplan) sind in einer mittleren Sichthöhe von ca. 1,30 m anzubringen und sollen stufenfrei erreichbar sein. Bei einer Beleuchtung ist diese blendfrei auszuführen. An Haltestellen an Straßenabschnitten, die über keine öffentliche Straßenbeleuchtung verfügen und zudem nicht an ein öffentliches Stromnetz angeschlossen werden können, sind zur Erhöhung der Sicherheit Beleuchtungsanlagen mit Solarmodul zu prüfen.

Eine Sondersituation bei der Ausstattung der Haltestellen mit einem Fahrgastunterstand bilden die Großhaltestellen wie Hauptbahnhof, Dern'sches Gelände, Kirchgasse, Luisenplatz, Platz der Deutschen Einheit und Schwalbacher Straße/LuisenForum. Die Bussteige an diesen Haltestellen benötigen aufgrund ihrer Größe eine Sonderkonstruktion für den Fahrgastunterstand. Die Bestandsanlagen an den Bussteigen Dern'sches Gelände Bussteig A und B, Wiesbaden Hauptbahnhof Bussteig C und D und Luisenplatz Bussteig A und B befinden sich derzeit in keinem barrierefreien, attraktiven und komfortablen Zustand. Es scheint notwendig für diese Haltestellen ein eigenständiges Konzept für eine zeitgemäße, attraktiven Fahrgastunterstand unter Berücksichtigung der Themenfelder Begrünung und PV-Anlage zu erarbeiten.

Tabelle 20: Anzustrebende Ausstattungsmerkmale von Haltestellen in Wiesbaden

Merkmal	Bushaltestelle mit Anzahl der Ein-/Aussteiger						
	< 50	50-99	100-499	500-999	1.000-2.499	2.500-4.999	ab 5.000
● Mindestausstattung ○ Optional / Einzelfallprüfung							
Verkehrssichere Wartefläche	●	●	●	●	●	●	●
Corporate Design des Stadtverkehrs	●	●	●	●	●	●	●
Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO)	●	●	●	●	●	●	●
Beschilderung <ul style="list-style-type: none"> Haltestellenname Liniennummer(n) mit Fahrtziel(en) Bezeichnung Bussteig Verbund- und Unternehmenskennzeichnung 	●	●	●	●	●	●	●
Information ¹³ <ul style="list-style-type: none"> Aushangfahrplan (auch ausschließlich digital möglich, mind. Abfahrtszeiten) Tarifaushang mit Preisangaben & Informationen zur Kurzstrecke, mind. als QR-Code Ansprechpartner (mindestens Telefonnummer) 	●	●	●	●	●	●	●
Beleuchtung (in der Regel Straßenbeleuchtung ¹⁴)	●	●	●	●	●	●	●
Abfallbehälter mit Ascher	●	●	●	●	●	●	●
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	○	●	●	●	●	●	●
Sitzgelegenheit, alternativ Anlehnbank	○	○	●	●	●	●	●
Witterungsschutz (Fahrgastunterstand ¹⁵)	○	○	○	●	●	●	●
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit Vorlesefunktion ¹⁶	○	○	○	●	●	●	●
QR-Code für haltestellenscharfe Echtzeitinformationen	●	●	●	●	●	●	●
Schematischer Liniennetzplan ¹³	○	○	○	●	●	●	●
Umgebungsplan ¹³	○	○	○	●	●	●	●
Stadtplan, ggf. Ausschnitt ¹³	○	○	○	○	○	●	●
Beschilderung von Umsteigewegen ¹⁷	○	○	○	○	○	●	●
Fahrradabstellmöglichkeit (B+R) (Anlehnbügel) ¹⁸	○	○	○	●	●	●	●

¹³ Der Umfang der Information an einer Haltestelle ergibt sich aus dem verfügbaren Platz. Die Priorisierung erfolgt nach folgender Reihenfolge: Aushangfahrplan., Tarifinformationen, Informationen zur Kurzstrecke, Umgebungsplan, Netzplan

¹⁴ Bei stark frequentierten Haltestellen sind eigene Lichtkonzeptionen zu prüfen.

¹⁵ In Abhängigkeit von der räumlichen Situation. Es muss eine Durchgangsbreite von 1,5 m zur Steigkante gewahrt bleiben.

¹⁶ Zuzüglich ist die Ausstattung von Verknüpfungshaltestellen mit mehreren Linien zu prüfen. Die Einbindung der Busse aus der Region ist sicherzustellen (ggf. durch fahrzeugtechnische Voraussetzungen).

¹⁷ Umsteigewege sind unabhängig von den Fahrgastzahlen dort zu kennzeichnen, wo aufgrund der Haltestellenposition eine erschwerte Orientierung im Haltestellenumfeld besteht

¹⁸ Verknüpfungen des ÖPNV mit dem Radverkehr sind unabhängig von Fahrgastzahlen auch an solchen Haltestellen zu prüfen, die aufgrund ihrer Lage einen besonders weiten Einzugsbereich aufweisen.

Merkmal	Bushaltestelle mit Anzahl der Ein- / Aussteiger						
	< 50	50-99	100-499	500-999	1.000-2.499	2.500-4.999	ab 5.000
● Mindestausstattung ○ Optional / Einzelfallprüfung							
Stufenloser Zugang zum Bussteig ¹⁹	○	●	●	●	●	●	●
Spalt- und stufenarmer Zugang zu den Fahrzeugen durch angehobene Steigkante	○	●	●	●	●	●	●
Taktils Leitsystem (haptisch und optisch)	○	●	●	●	●	●	●
Kontrastreiche Gestaltung	○	●	●	●	●	●	●
Querungshilfe	○	○	○	●	●	●	●
Pkw-Abstellmöglichkeit ²⁰ (P+R)	○	○	○	○	○	○	○
Fahrradverleih	○	○	○	○	○	○	○
WLAN	○	○	○	○	○	○	○
Toilette (auch ‚Nette Toilette‘ ²¹)	○	○	○	○	○	○	○

Quelle: Planersocietät

Sonderregelungen für flexible Bedienungsformen und Quartiersverkehre

Für Kleinbusse mit in der Regel weniger als 20 Sitzplätzen, die vorwiegend bei flexiblen Bedienungsformen eingesetzt werden, wird eine fahrzeugseitige Lösung mit Seiteneinstieg angestrebt, bei dem die entsprechenden Haltestellen nicht ausgebaut werden müssen, sofern sie ausschließlich von diesem Fahrzeugtyp bedient werden. Bei gemeinsamen Haltestellen mit dem durch Standardfahrzeuge gefahrenen Linienverkehr ist nach Möglichkeit an einem Teilbereich der Haltestelle eine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit vorzuhalten. Der Bereich ist für den Fahrgast eindeutig zu kennzeichnen und ggf. durch Halteverbote freizuhalten. Verkehren flexible Bedienformen abweichend von der Vorzugslösung mit Hecktüren zur Aufnahme von Rollstühlen, ist eine barrierefrei befahrbare Bordabsenkung zum Wechsel zwischen Fahrbahn und Gehweg sowie eine rückwärtige Absicherung durch Nasen oder Abschraffierungen mit Warnbaken oder Pollern auf verkehrsreichen, unübersichtlichen Straßen sowie bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h vorzusehen.

6.5.2. Fahrzeuge

Die im Regional-, Lokal- und Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Hierzu gehören:

¹⁹ Es gelten die entsprechenden technischen Standards und Empfehlungen nach DIN und FGSV. In der Regel ist sowohl ein Bord mit Nullabsenkung als auch kontrastreiches, taktil erfassbares Bord mit einer Höhe von ca. 4 cm umzusetzen.

²⁰ P+R-Flächen sind an geeigneten Knoten mit Schnellstraßen zu prüfen. Da Ziel von P+R die Vermeidung des Verkehrs in der Stadt ist, sollten solche Angebote nur außerhalb der Kernstadt in Erwägung gezogen werden. Eine kostenfreie Nutzung für Ticketinhaber ist empfehlenswert, verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. Bewirtschaftung der Parkplätze) in der Kernstadt erhöhen die Attraktivität des Angebots.

²¹ Da im Bestand der Haltestellen bereits häufig Einzelhandel oder Verkehrsgastronomie vorhanden ist, besteht die Möglichkeit die Integration des Konzepts ‚die nette Toilette‘ prüfen lassen. Hierbei stellen die Betriebe ihre Toiletten kostenfrei für alle Nutzenden zur Verfügung. Dafür unterstützt die Kommune die Betriebe mit einer Aufwandsentschädigung in Höhe eines mittleren zweistelligen Betrags pro Monat für Reinigung und Instandhaltung je nach Lage und WC-Ausstattung. Zum Vergleich: Die Unterhaltskosten einer öffentlichen Toilette entspricht den Zuschüssen für 30 gastronomiebetriebene Toiletten.

- Personenbeförderungsgesetz
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)
- Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO)
- UN/ECE-Regelung R 107 Busse

Ansonsten richten sich die Merkmale der Fahrzeuge nach den Qualitätserfordernissen der Fahrgäste und nach denen des Klimaschutzes. Die Vorgaben gelten für alle Fahrzeuge im Lokal- und Stadtbusverkehr unabhängig des zuständigen Verkehrsunternehmens bzw. des beauftragten Subunternehmens.

Es gilt die Beachtung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes vom 09.06.2021. Für die Neubeschaffung sind ausschließlich solche Fahrzeuge zulässig, die den Regelungen aus §2 Nr. 5 und 6 entsprechen. Es gelten die Mindestziele nach §5 Abs. 1 und §6. Für alle Bestandsfahrzeuge des Regelverkehrs gilt die Abgasnorm Euro 6 als Mindestvorgabe. Für Einsatzfahrzeuge ist mindestens die EEV-Norm einzuhalten. Der zur Erstellung des Nahverkehrsplans aktuelle Anteil emissionsfreier Fahrzeuge von ca. 40 % soll zum Zieljahr 2030 weiter erhöht werden.

Barrierefreiheit

Für die Fahrzeuge ist es essenziell, dass mobilitätseingeschränkte Menschen barrierefrei ein- und aussteigen können, sich innerhalb von Bussen bewegen und orientieren können sowie eine Information über den Fahrtverlauf möglich ist. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass sowohl der Ein- und Ausstieg als auch die Fahrt für gehbehinderte, seh- und höreingeschränkte Personen möglichst ohne fremde Hilfe zu bewältigen ist. Dazu bedarf es eines Fahrzeugkonzepts, dass die Barrierewirkungen von kritischen Teilaspekten der ÖPNV-Fahrt minimiert. Im Zentrum stehen dabei die folgenden Punkte:

- Identifikation des Fahrzeugs: Linie, Linienziel und Einstiegsmöglichkeiten
- Einstieg in das Fahrzeug: Türbreite, Türöffnung, Einstiegshöhe und Rampen
- Orientierung im Fahrzeug: Farbgestaltung, Multifunktionsbereiche, Piktogramme
- Sicherheit im Fahrzeug: Sitz- und Aufstellposition, Kontakt zum Fahrpersonal, Sicherungsmöglichkeiten
- Information im Fahrzeug: Linie, Linienziel, nächste Haltestelle, Störungen, Umstiege
- Ausstieg aus dem Fahrzeug: Haltewunsch, Türöffnung, Ausstiegshöhe, Rampen

Ausstattungsmerkmale

Die Anforderungen an die Ausstattung von Fahrzeugen bezieht sich grundsätzlich auf Neuanschaffungen der Fahrzeuge im Lokal- und Stadtbusverkehr ab Beschluss des Nahverkehrsplans. Bestandsfahrzeuge sind hiervon ausgenommen. Für diese gelten bis zur Außerbetriebnahme die Anforderungen des zuvor gültigen Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2015. Folgende Ausstattungsmerkmale sind bei Fahrzeugen vorzusehen:

- **Technische Fahrzeugeigenschaften**

- Durchschnittsalter der Regelfahrzeuge: 6 Jahre; Höchstalter: 12 Jahre. Ein geringer Anteil von maximal 5% des Fahrzeugbestands darf das Höchstalter um maximal 3 Jahre überschreiten.
- Niederflurfahrzeuge mit Kneeling-Funktion und ausklappbarer Rampe an mindestens einer Tür (in der Regel Tür 2). Die Rampe ist bei Bedarf durch das Fahrpersonal einzusetzen.
- Für Kleinbusse, Pkw und andere Fahrzeuge unter 15 Plätzen ist eine Kneeling-Funktion aufgrund der niedrigeren Einstiegshöhe nicht erforderlich.
- Solobusse verfügen über zwei Türen, Gelenkbussen sollen über vier Türen verfügen. Der maximale Abstand von der Vorder- bzw. Hinterkante zur jeweils ersten bzw. letzten Tür beträgt 7,5 m
- Türen müssen für Haltestellen mit Kasseler Sonderbord in einer Höhe von 22 cm geeignet sein. Dabei sind die Türen in Höhe der Multifunktionsflächen vorwiegend als Schwenkschiebetüren auszuführen, ansonsten sind Schwenk- oder Innenschwenktüren zu verwenden.
- Zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden innen und außen
- Sauberer und verkehrssicherer Zustand: Tägliche Innenreinigung, nach Bedarf wöchentliche Außenreinigung. Grobe Verunreinigungen werden zeitnah entfernt.
- Getönte Seiten- und Heckscheiben
- Funkanlage mit Notruffunktion
- **Fahrzeugsoftware**
 - Bordrechner mit ITCS
 - Beeinflussung von Vorrangschaltungen für Busse
 - Übermittlung von IST-Fahrzeiten für dynamische Fahrgastinformation
 - Bargeldloser Fahrscheinverkauf
 - Automatische Fahrgastzählung (mindestens 50 % der Fahrzeuge sowie in allen neu beschafften Fahrzeugen). Der regelmäßige Einsatz von Fahrzeugen mit Fahrgastzählssystemen auf allen Linien ist zu gewährleisten, um repräsentative Zähl-daten bereitstellen zu können.
- **Innenraumausstattung und -gestaltung**
 - Mindestens 25 Sitzplätze in den Solobussen und mindestens 50 Sitzplätze in den Gelenkbussen aus pflegeleichtem Material
 - Stufenfrei erreichbare Multifunktionsfläche in den Solo-, Gelenk- und Doppelgelenkbussen (mind. 2.000 x 700 mm) für mindestens zwei Rollstühle (konventionell)/einen E-Scooter von gehbehinderten Fahrgästen (bzw. Fahrräder, Rollatoren und Kinderwagen) und Klappsitze entgegen der Fahrtrichtung in Höhe der zweiten Tür sowie bei Gelenkbussen zusätzlich in Höhe der dritten Tür. Bei Doppelgelenkbussen ist eine dritte Multifunktionsfläche, vorzugsweise im Heck des Fahrzeugs, zu integrieren. Die Multifunktionsflächen sind durch deutliche Kennzeichnung an den entsprechenden Türen für die Fahrgäste eindeutig verortbar.
 - Abgrenzung der Rollstuhlplätze zum Gang mit einer (klappbaren) Stange mit einem Überstand von 280 mm zur Anlehnofläche
 - Ausgewiesene und gekennzeichnete Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte

Personen in Türrähe

- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung, insbesondere der Türbereiche (Anforderungstaster, Türöffnungen, Einstiegsanten, Haltegriffe und -stangen, Podeste und Sitzflächen)
- Behindertengerechte, stufenlose Sitzplätze in der Nähe der Türen 1 und 2
- Vollklimatisierung
- Videoüberwachung
- Haltewunschtasten mit Braille-Beschriftung in ausreichender Zahl, die von jedem Sitzplatz und den Multifunktionsflächen erreichbar sind. Im Sinne des Zwei-Sinne-Prinzips ist eine akustische Signalisierung einzurichten und eine Hinterleuchtung der Tasten gemäß den aktuellen technischen Möglichkeiten umzusetzen.
- Optische und akustische Anzeige der Türöffnung/-schließung (außer an Tür 1)
- Piktogramme nach dem aktuellen Stand der VDV-Schrift 230 (z. B. zur Ausweisung von Behindertenplätzen) in Augenhöhe stehender Fahrgäste. Hinweisschild zur Priorisierung der Nutzung der Mehrzweckfläche (erst Rollstuhl/Kinderwagen, dann Fahrrad) im Bereich der Mehrzweckfläche
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- USB-Anschlüsse
- **Informationsangebot**
 - Kontakt zum Fahrpersonal für den Fahrgast
 - Liniennetzplan
 - Tarifinformationen (optional als QR-Code)
 - Barrierefreie visuelle Fahrgastinformation, mit folgenden Informationen:
 - Nächste Haltestelle
 - Linienband mit Linienziel
 - Angebot an ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen an der nächsten Haltestelle
 - Optional: Anzeige von Störungen und Fahrgastinformationen
 - Optional: Anschlüsse an der nächsten Haltestelle
 - Optional: Inhalte von Werbepartnern, soweit es betriebliche Belange zulassen (Vorrang von betrieblichen Inhalten)
 - Plakatrahmen an der Rückwand der Fahrerkabine (für Hochformat A2)
 - Akustische Fahrgastinformation mit Ansage der nächsten Haltestelle inkl. vorangehendem Aufmerksamkeitssignal (Ton, Tonfolge oder Ansage "Nächste Haltestelle") sowie Umsteigemöglichkeiten zum SPNV bzw. zu Produkten des Hauptnetzes
 - Akustische Fahrgastinformation mit Ansage von Linie und Fahrtziel, möglichst über Innen- und Außenlautsprecher, insbesondere an zentralen Verknüpfungshaltestellen sowie auf von vielen Linien befahrenen Hauptachsen
 - Optische Fahrgastinformation mit Anzeige von Liniennummer und Linienziel, nächster Haltestelle sowie Anschlüssen an Umsteigehaltestellen (mindestens eine Anzeige in Solobussen, mindestens zwei Anzeigen in Gelenkbussen und

mindestens drei Anzeigen in Doppelgelenkbussen)

- WLAN-Fähigkeit

- **Fahrzeug außen**

- Die Außengestaltung (Lackierung) der Fahrzeuge trägt ein Corporate Design, das den ÖPNV in der Stadt sichtbar macht. Für die Gestaltung verantwortlich ist das Verkehrsunternehmen, das sich dazu mit der Landeshauptstadt Wiesbaden abstimmt. Die Farbgestaltung muss dabei die Orientierung sehbehinderter Fahrgäste unterstützen.
- Unternehmens- und RMV-Logo
- Hochauflösende LED-Matrixanzeigen:
 - Liniennummer und Zielbeschilderung an allen Fahrzeugseiten
 - Darstellung von mindestens 64 Zeichen pro Anzeige mit Zielbeschilderungsinhalt
 - VDV DS021 als LED-Vollmatrix-Standard-Ansteuerung
 - Darstellung von Lauftexten am Fahrzeug für Zielbeschilderungen
 - Darstellung von Blocktexten am Fahrzeug für Zielbeschilderungen
- Kennzeichnung von Einstiegstüren zu Rollstuhl- und Behindertensitzplätzen nach den aktuellen Vorgaben der VDV-Schrift 230 durch gut sichtbare Piktogramme
- Außenbeleuchtung der Türen zur Ausleuchtung der Ein- und Ausstiegsbereiche
- Taktile und visuell erkennbare Türöffnungstaster
- Rufeinrichtung für mobilitätseingeschränkte Personen an Außentüren
- Ggf. Außenlautsprecher zur Ansage von Liniennummer und Richtung.
- Werbung: keine übermäßige Beeinträchtigung der Erkennbarkeit des Verkehrsunternehmens und des Verkehrsverbunds an den Fahrzeugen. Hierfür dürfen die Fronten und Heckstoßstangen nur in Unternehmensfarben gestaltet sein. Zusätzlich müssen die Logos des Verkehrsbetriebs und des Verkehrsverbunds auf allen Fahrzeugseiten zu sehen sein.

Es dürfen maximal 50% aller Scheiben beklebt werden. Bei Ganzgestaltungen sollten großflächige Motive auf den Scheiben vorzugsweise im hinteren Bereich der Fahrzeuge befinden. Die Erkennbarkeit der Haltestellen sollte von möglichst vielen Plätzen im Innenraum gegeben sein.

- Auszuschließen sind:
 - politische Werbung²²
 - religiöse Werbung²³
 - pornographische Werbung
 - gewaltverherrlichende Werbung
 - Werbung für Suchtmittel, wie Tabak und alkoholische Getränke sowie
 - Werbeinhalte für Verkehrsmittel außerhalb des Umweltverbunds, die

²² Auszuschließen sind einseitige parteipolitische Werbeinhalte. Inhalte, die dem Neutralitätsgebot der Stadtverwaltung genügen, sind zulässig

²³ Auszuschließen sind Werbeinhalte, die dem Neutralitätsgebot der Stadtverwaltung und ihrer nachgeordneten Gesellschaften widerspricht

zulasten des ÖPNV, oder des Umweltverbundes gehen

- **Sonderregelungen für flexible Bedienungsformen**
 - Die Mitnahme von (Elektro-) Rollstühlen und Elektromobilen ist entsprechend den Anforderungen an Busse auch in den eingesetzten Kleinbussen, Vans oder Pkw zu gewährleisten, auch im Kontext der Verfügbarkeit (Anmeldung des Erfordernisses über die Buchung).
 - Es wird eine fahrzeugseitige Lösung angestrebt, bei der entsprechend notwendige Lösungen (Hublift oder Rampen) berücksichtigt werden müssen. Bei Neuausschreibung von Systemen flexibler Bedienung ist bei Fahrzeugbeschaffung eine Entscheidung zu treffen, ob der Einstieg seitlich (Vorzugsvariante) oder über die Hecktüren erfolgen soll.
 - Flexible Bedienungsformen müssen unabhängig vom Fahrzeugeinsatz auch für Personen mit Sehbehinderung erkennbar sein

6.6. Servicequalität

Die Qualitätsvorgaben zur Servicequalität beinhalten vorrangig betriebliche Aspekte. Diese gelten für alle Verkehrsunternehmen und ggf. Subunternehmen, sofern nicht anders gekennzeichnet.

6.6.1. Fahrtenorganisation

Das mit der Durchführung der Stadtbusverkehre beauftragte Verkehrsunternehmen betreibt rund um die Uhr eine Leitstelle mit folgenden Aufgaben:

- Sicherung der Kommunikation mit dem Fahrpersonal und den Fahrgästen
- Durchführung und Steuerung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebs, Aufnahme von Unfällen und anderen Zwischenfällen
- Dispositive Eingriffe bei längeren Störungen, Organisation von Ersatzverkehren im Störfall innerhalb von 30 Minuten, soweit möglich
- Sicherstellung der Informationsqualität über die dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen im Störfall
- Überwachung von Anschlüssen und Disposition von Anschlusssicherungen (zwischen SPNV und Busverkehr sowie innerhalb des Busverkehrs)
- Überwachung und Koordination des Einsatzes des Betriebspersonals
- Koordination bei Sonderveranstaltungen und damit verbundenen längeren oder kürzeren Störungen; Abstimmung mit relevanten Akteuren (u.a. Polizei, städtische Ämter, andere Verkehrsunternehmen)
- Betreuung von Personal und Fahrgästen bei schweren Unfällen und besonderen Situationen/Ereignissen

Es sind die Voraussetzungen zu treffen, dass Störungen unabhängig des Verkehrsunternehmens an zentralen Stellen kommuniziert werden (online, Haltestellenaushang, ggf. weitere Informationsmaterialien). Zur effizienten Durchführung von entsprechenden Organisations- und Informationsaufgaben in Störungsfällen ist – auch zur höheren Verlässlichkeit und Verständlichkeit aus Fahrgastsicht – ein möglichst standardisiertes Verfahren festzulegen, um eine kurzfristige Handlungsfähigkeit sicherzustellen.

Zusätzlich sind durch das mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs beauftragte Verkehrsunternehmen Fahrkartenprüfungen im Volumen von mindestens 10.000 Stunden pro Jahr zur Qualitätssicherung durchzuführen. Das dafür eingesetzte Personal ist vor Durchführung der Kontrollen entsprechend zu schulen.

Innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist die bisherige Organisation der Leitstelle und der Störfallkommunikation zu evaluieren und vor dem Hintergrund des Ziels einer einheitlichen Vorgehensweise bedarfsgerecht zu optimieren.

6.6.2. Instandhaltung der Fahrzeuge

Das mit der Durchführung der Stadtbusverkehre in der Landeshauptstadt Wiesbaden beauftragte Verkehrsunternehmen hat innerhalb der Stadt mindestens einen Betriebshof zu betreiben. Sofern einzelne Leistungen durch in benachbarten Städten oder Gemeinden ansässige Verkehrsunternehmen durchgeführt wird, ist kein gesonderter Betriebshof in der Landeshauptstadt Wiesbaden notwendig. Bau- und umweltrechtliche Vorschriften sind bei Errichtung und Erweiterung von Betriebsanlagen zu beachten. Sämtliche Fahrzeuge des Stadtbusverkehrs sind außerhalb ihrer Einsatzzeiten auf dem Betriebsgelände oder mindestens auf abgezaunten Grundstücken sicher abzustellen.

Pflege- und Wartungsarbeiten sowie routinemäßige Reparaturen der Fahrzeuge im Stadtbusverkehr sind im Betriebshof durchzuführen. Auf diesem hat das Verkehrsunternehmen eine Werkstatt in angemessener Größe und mit adäquater Ausstattung zu betreiben, welche den gesetzlichen Vorschriften entspricht.

6.6.3. Sicherheit

Sowohl die tatsächliche als auch die subjektive Sicherheit soll durch eine übersichtliche Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen gestärkt werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei eine gute Einsehbarkeit sowie eine ausreichende Beleuchtung. Darüber hinaus sind bei Fahrzeug- und Infrastrukturgestaltung Aspekte der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen, z. B. durch eine ausreichende Breite von Haltestellenanlagen. Die Sicherheit insbesondere junger und älterer Fahrgäste kann durch die Bereitstellung von zusätzlichem Personal, z. B. in Form von Buslotsen oder Bushelfern an vielfrequenzierten Haltestellen sowie an Schulstandorten, gefördert werden.

Sofern die Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste als gefährdet angesehen werden muss, hat das Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu ergreifen. Dies

kann bspw. den Einsatz einer (erweiterten) Videoaufzeichnung in Fahrzeugen sowie an Haltestellen oder den Einsatz von Sicherheitspersonal zur Folge haben.

Eine deutliche Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens ist darüber hinaus mit einem ergänzenden betrieblichen Serviceangebot zu erzielen. So besteht die Möglichkeit, einen Taxiruf im Anschlussverkehr zu organisieren. Dieser umfasst die kostenlose Dienstleistung des Fahrpersonals, für den Fahrgast ein Taxi an einen gewünschten Zielort zu bestellen.

6.6.4. Sauberkeit

Um ein attraktives Erscheinungsbild zu gewährleisten und potenzielle Nutzungshemmnisse abzubauen, ist verstärkt auf die Sauberkeit von Fahrzeugen sowie Haltestellenbereichen zu achten. Für alle im Linienbetrieb eingesetzten Fahrzeug ist eine tägliche Reinigung durchzuführen. Bei groben Verschmutzungen ist darüber hinaus das betroffene Fahrzeug kurzfristig auszutauschen. Die Kontrolle der Sauberkeit während der Betriebszeiten erfolgt dabei durch das Fahrpersonal. Neben der Reinigung von Fahrzeugen ist auch durch präventive Maßnahmen dafür zu sorgen, dass Verschmutzungen oder Beschädigungen im Fahrzeuginneren vermieden werden. Mögliche Maßnahmen sind beispielsweise Informationskampagnen zu Vandalismus oder Verhaltensregeln in den Fahrzeugen.

Als Zugangspunkte zum ÖPNV haben Haltestellen eine besondere Bedeutung für die Wahrnehmung des ÖPNV – nicht nur für Fahrgäste. Die Sauberkeit von Haltestellen stellt damit einen bedeutenden Imagefaktor für den ÖPNV dar und ist durch verschiedene Maßnahmen sicherzustellen. Die Bereitstellung von Abfallbehältern als Standardausstattung jeder Haltestellenanlage beugt einer Verschmutzung vor, erzeugt jedoch auch einen Bedarf regelmäßiger Leerungen bzw. Reinigungen der Behälter. Darüber hinaus ist auch die Sauberkeit von Sitzmöglichkeiten und Wartehäuschen sowie die Lesbarkeit von Haltestellenaushängen zu gewährleisten. Vandalismusschäden sind, insbesondere bei Verletzungsgefahren, z. B. durch Glassplitter, kurzfristig zu beseitigen und defekte Bestandteile der Haltestellenausstattung auszutauschen. Eine Reinigung von Haltestellenanlagen ist regelmäßig durchzuführen. Das Reinigungsintervall kann sich dabei beispielsweise nach der Frequentierung der Haltestelle richten. Regelmäßige Kontrollen der Sauberkeit und Funktionsfähigkeit können durch Meldesysteme für Fahrgäste ergänzt werden, über die Verschmutzungen oder Schäden telefonisch oder online an das zuständige Verkehrsunternehmen gemeldet werden können.

6.6.5. Personal

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahr- und Servicepersonal ist sicherzustellen. Dies ist zu gewährleisten durch:

- Beherrschen der deutschen Sprache durch das Fahr- und Servicepersonal. Wünschenswert sind zudem Grundkenntnisse in der englischen Sprache.
- Kenntnis der Bestimmungen der DF Bus durch das Fahrpersonal

- Erlangung der RMV-Zertifizierung als Mobilitätsberater - durch das Servicepersonal des Kundenbüros
- Regelmäßige Schulungen zu Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und Tarifkenntnisse), außerdem Vermittlung von Anforderungen zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- Regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung sowie Sensibilisierung für andere Verkehrsarten und Anpassungen der Straßenverkehrsordnung

Das Fahrpersonal muss ein ordentliches und gepflegtes Erscheinungsbild aufweisen. Um ein einheitliches Erscheinungsbild sicherzustellen, haben alle fahrzeugführende Personen eine Dienstuniform zu tragen, die lange sowie bei entsprechenden Witterungsverhältnissen kurze Hosen, Röcke, Hemden, Blusen, Westen, Jackets und Jacken umfasst. Das Fahrpersonal von Subunternehmen ist angewiesen, gedeckte Kleidung zu tragen.

Die Entlohnung des Fahrpersonals muss insgesamt mindestens dem in Hessen für diese Leistungen in einem der einschlägigen und repräsentativen, mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehen Entgelt entsprechen, einschließlich der Aufwendungen für die Altersversorgung und der für entgeltrelevant erklärten Bestandteile dieser Tarifverträge [vgl. §8 Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12.07.2021 (GVBl. S. 338)].

6.6.6. Vertrieb

Es gelten die Tarifbestimmungen und Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des VMW in Verbindung mit dem RMV. Diese können auf den Webseiten des RMV und der ESWE Verkehr als mit dem Stadtbusverkehr beauftragten Verkehrsunternehmen eingesehen werden.

Das Tarifsystem ist im Sinne des Fahrgasts gemeinsam zwischen den beteiligten Verbünden VMW, RMV und RNN, die über die Tarifhoheit verfügen, und der Landeshauptstadt Wiesbaden abzustimmen. Zur Tarifentwicklung für Stadt-Umland-Verkehre sind Abstimmungen zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis zur Entwicklung gemeinsamer Positionen empfehlenswert. Die Tarifstruktur soll für den Kunden verständlich, attraktiv und leicht handhabbar sein. Es ist ein kundenfreundliches Vertriebssystem nach den VDV-Standards analog wie digital zu gewährleisten, das lokale und überregionale Tarife umfasst. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass das Vertriebssystem auf die besonderen Anforderungen seh- und hörgeschädigter Personen angepasst wird, sodass Ticketkäufe an Automaten, im Fahrzeug und online vereinfacht werden.

Das mit den Leistungen des Stadtbusverkehrs beauftragte Verkehrsunternehmen muss eine barrierefreie Mobilitätszentrale sowie zwei durch eigenes Personal besetzte Vorverkaufsstellen am Hauptbahnhof und in der Innenstadt (Haltestellen Luisenplatz und Dern'sches Gelände bzw. in deren unmittelbarer Entfernung von maximal 3 Minuten Fußweg) zur Beratung, Information und zum Zeitkartenvorverkauf (inklusive Jahreskartenabonnement) betreiben. Neben dem klassischen ÖPNV sind auch Informationen zu ergänzenden Mobilitätsangeboten in der Landeshauptstadt

Wiesbaden bereitzustellen. Der Betrieb der Mobilitätszentrale hat in der Zeit von Montag bis Samstag mit wöchentlichen Öffnungszeiten von mindestens 55 Stunden zu erfolgen.

Eine einheitliche Erreichbarkeit aller Vertriebsstellen ist aus Kundensicht wünschenswert. In diesem Zusammenhang gelten weiterhin die Vorgaben zur Bereitstellung von Vertriebswegen je Einwohnenden:

- Ortsbezirke < 3.000 Einwohnende: mindestens 1 Vertriebsweg
- Ortsbezirke < 6.000 Einwohnende: mindestens 2 Vertriebswege
- Ortsbezirke > 6.000 Einwohnende: 1 Vertriebsweg je 3.000 Einwohnende

Vertriebswege umfassen sowohl Fahrscheinautomaten als auch Vorverkaufsstellen in den jeweiligen Ortsbezirken. In letzteren sollte der Betrieb mindestens Montag bis Freitag erfolgen. Vor dem Hintergrund einer Weiterentwicklung des Fahrkartensortiments und der digitalen Vertriebskanäle sind die zukünftigen Öffnungszeiten zu überprüfen und ggf. anzupassen. Zur Beratung ist ausreichend Personal (Mindestbesetzung der Mobilitätszentrale zwei Personen) vorzuhalten. Der reine Fahrscheinverkauf und leichte Beratungsleistungen sollen auch weiterhin in geeigneten Einzelhandelsstandorten wie z. B. Kiosken in den Stadtteilen erfolgen. Um das Angebot in der Fläche, insbesondere in den Vorortstadtteilen sicherstellen zu können und zu erweitern, sind die heute installierten Fahrscheinautomaten in Zukunft als Selbstbedienungsterminals auszuführen, die im Unterschied zur aktuellen Generation von Fahrscheinautomaten in Idealfall das gesamte Spektrum städtischer Mobilitätsbelange beaufkufen und organisieren lässt. Der Inhalt der Terminals ist deckungsgleich zu den aufbereiteten Inhalten im Netz und oder der Mobilitätszentrale.

Das mit dem Stadtbusverkehr in der Landeshauptstadt Wiesbaden beauftragte Verkehrsunternehmen hat zudem ein Fundbüro sowie eine Beschwerdeannahmestelle vorzuhalten. Beschwerden müssen unverzüglich bearbeitet werden. Auf jede Anfrage wird in bis zu drei Werktagen mindestens mit einer Eingangsbestätigung regiert. Es zählt der Versand. Die Korrespondenz soll primär digital erfolgen.

6.6.7. Information und Kommunikation

Die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information der regelmäßigen ÖPNV-Kundschaft sowie Gelegenheitsnutzenden ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV und die Kundenbindung. Hierzu müssen folgende Vorgaben erfüllt sein:

- Elektronische Abrufbarkeit der Fahrplantabellen und Liniennetzpläne (auch über die Internetseite des RMV)
- Übersichtliche, kontrastreiche und für möglichst viele Personengruppen zugängliche Informationen zu Fahrplan, Liniennetz, Beförderungstarif und -bedingungen. Die Informationen sind in ihrer Struktur und Gestaltung nach einem einheitlichen Corporate Design zu gestalten.
- Telefonische Erreichbarkeit über eine Servicenummer (Kundenzentrum/Leitstelle). Wenn das Kundenzentrum oder die Leitstelle nicht besetzt sind, ist eine Rufumleitung auf das

Servicetelefon des RMV sicherzustellen und eine durchgehende Erreichbarkeit zu gewährleisten

- Flexible Bedienungsformen sind insbesondere app- und webbasiert zu buchen. Die Buchungsmöglichkeiten sind für alle Nutzendengruppen intuitiv und einfach umzusetzen. Bei Neueinführung kann eine telefonische Buchbarkeit ebenfalls angeboten und innerhalb von drei Jahren hinsichtlich der Nutzung evaluiert werden.
- Vertrieb und elektronische Bereitstellung von Fahrplanheften, Liniennetzplänen, Tarifbrochüren, mindestens Linienfahrpläne und Liniennetzplan als Faltplan sollen auch als Print-Medien angeboten werden
- Echtzeitdatenbereitstellung für dynamische Fahrgastinformationssysteme
- Bereitstellung von elektronischen Fahrplandaten für die verbundweite Fahrplanauskunft des RMV über die RMV-Datendrehscheibe
- Bereitstellung von allen verfügbaren Informationen über weiterführende Fahrtmöglichkeiten und Anschlüsse im ÖPNV, die die Grenzen Wiesbadens überschreiten, z. B. Integration regionaler Angebote sowie grenzüberschreitende Linien des Stadtbus Mainz in den Liniennetzplan, Informationen zu regionalen Busangeboten an den Haltestellen
- Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit und Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen:
 - Aktuelle Übersicht der barrierefreien Haltestellen als Teil des Liniennetzplans, aktuell abrufbar auf www.eswe-verkehr.de/barrierefrei/animation.html
 - Informationen über barrierefreie Attribute mit Pflege des Haltestellen-Management-Systems des RMV in Verbindung zur BAIM-Auskunft des RMV
- Corporate Design mit Wiedererkennungswert des Wiesbadener Nahverkehrs (die betriebliche Verantwortung des betreibenden Verkehrsunternehmens der Linien des Stadtgebiets und die Zugehörigkeit zum RMV muss aus dem Layout eindeutig und einheitlich hervorgehen)
- Sicherstellung einer frühzeitigen Information der Fahrgäste über Sondersituationen (z. B. geplante sowie nicht vorhersehbare Verzögerungen im Betriebsablauf, Fahrtausfälle in größerem Umfang, baustellenbedingte Verlegung von Linien und Haltestellen) über Info-Flyer, Presse, Radio und weitere elektronische Medien, insb. der heute existierenden „ESWE-Ticket-App“ und RMVgo-App
- Das mit der Erbringung des Stadtbusverkehrs beauftragte Verkehrsunternehmen unterhält eine barrierefreie Website, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Auf der Website sollen, alle betriebswichtigen Informationen enthalten sein. Hierzu gehören grundsätzliche Informationen (Fahrpläne, Fahrzeuge, barrierefreie Haltestellen) als auch aktuelle Informationen (Störungen, optional: Auslastungen)
- Informationen sind grundsätzlich über das Zwei-Sinne-Prinzip anzubieten, dazu gehören neben den visuellen auch auditive Angebote. Dies betrifft Informationen in den Fahrzeugen (über Ansagen und Bildschirme), an den Haltestellen (über Dynamische

Fahrgastinformationssysteme mit Vorlesefunktion und/oder Apps auf privaten internetfähigen Endgeräten) sowie allgemeine Informationen (Websites). Insbesondere im ländlichen Raum sind durch Stadt und Kreis Mängel in der Netzabdeckung durch Mobilfunk zu identifizieren und anzustreben, diese zu beseitigen. Dies liegt nicht im Handlungsbereich der Verkehrsunternehmen.

- An Haltestellen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Aushangfläche die folgenden Printmedien vorzusehen:
 - Fahrplandarstellung je Linie
 - Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen
 - Liniennetzplan (topografisch und schematisch)
 - Umgebungsplan
- Die Fahrplandarstellung je Linie ist möglichst übersichtlich unter der Angabe der folgenden Informationen zu gestalten, hierbei sind die Gestaltungsrichtlinien des RMV zu berücksichtigen:
 - Überschrift mit Liniennummer, Anfangs- und Endhaltestelle
 - Linienlauf anhand einer Perlschnurdarstellung mit möglichst allen Haltestellen
 - Fahrplantabelle mit Vollzeitdarstellung der Abfahrtszeiten
 - Kennzeichnung von Fahrplananschlüssen
- Bei Haltestellen können Informationen unter Berücksichtigung des PBefG auch als QR-Code angebracht werden, der in einer für Rollstuhlfahrer einsehbaren Höhe anzubringen ist. Für sehbehinderte Fahrgäste sind Lösungen via Standorttortung anzustreben.

6.7. Qualitätsmanagement

Die Qualität des ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden wird von dem mit dem Stadtbusverkehr beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Qualitätsmanagements erhoben. Diese Qualitätsmessung wird durch die Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) Wiesbaden koordiniert. Die LNO erhält dazu jährlich durch das erhebende Verkehrsunternehmen einen Jahresbericht bis Ende April des darauffolgenden Jahres. Die Grundlage für die Qualitätserhebung ist die vom technischen Komitee CEN/TC 320 (Transport, Logistik, Dienstleistungen) erstellte europäische Norm DIN EN 13816: 2002, ergänzt um die Norm DIN EN 15140: 2006. Hierzu werden die folgenden drei Verfahren beschrieben:

- Direkte Leistungsmessung: Bewertung der Qualität nach festgelegten Kriterien und Grenzwerten; objektive Auswertung in Form eines Abgleichs der erbrachten Leistung mit der angestrebten Qualität
- Messungen über Testpersonen: Bewertung gemäß strikter Verfahrensvorgaben; weitestgehend objektive Auswertung in Form eines Abgleichs der erbrachten Leistung mit der

angestrebten Qualität

- Befragungen zur Messung der Kundenzufriedenheit: Differenzierung zwischen wahrgenommener und erwarteter Leistung; subjektive Ergebnisse in Abhängigkeit des individuellen Qualitätsanspruchs; Ermittlung der Qualitätserfordernisse und der Qualitätswahrnehmung als bedeutende Grundlage für den Erhalt bestehender und die Gewinnung neuer Fahrgäste.

Tabelle 21 zeigt die möglichen zu erhebenden Merkmale je Methode.

Tabelle 21: Verfahren zum Qualitätsmanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Messung der Leistung (Angestrebte und erbrachte Qualität)		Messung der Zufriedenheit (Wahrgenommene und erwartete Qualität)
Direkte Leistungsmessung (Direct-Performance-Measures)	Messung über Testpersonen (Mystery-Shopping-Surveys)	Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer-Satisfaction-Surveys)
	Personal	Personal
Fahrtausfall-Quote		Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit
Pünktlichkeit: Vollerhebung		
Anschlüsse		Anschlüsse
	Fahrzeuge	Fahrzeuge
	Haltestellen	Haltestellen
	Information	Information
		Taktangebot/Platzangebot

Quelle: Planersocietät

Neben der nachträglichen Evaluation der angebotenen Qualität ist auch ein fortlaufendes Monitoring der Leistungserbringung im ÖPNV durchzuführen. Dies gilt insbesondere für solche Angebote, deren Verfügbarkeit maßgeblich für die Mobilität und Erreichbarkeit der Fahrgäste ist. Dies umfasst insbesondere die Erfüllung von Buchungsanfragen und Anschlusssicherung im Bedarfsverkehr sowie die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖPNV-Systems bei störungsbedingten Umleitungen. Bei Qualitätsmängeln ist eine kurzfristige Handlungsfähigkeit, z. B. mit der Umsetzung von Alternativkonzepten sicherzustellen.

Die LNO Wiesbaden erarbeitet in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem erhebenden Verkehrsunternehmen einen Rahmen für die zukünftigen Qualitätsmessungen. Teil dieses Rahmens sind die zu erhebenden Qualitätsmerkmale, die Methode und die jeweiligen Zielvorgaben. Ziel ist eine statistisch fundierte Grundlage, welche einen Vergleich der Leistung mit der Zufriedenheit ermöglicht. Bei Nichterreichung der Zielwerte ist ein Maßnahmenkatalog zu erarbeiten und umzusetzen.

7. Zielkonzept 2030 für die Landeshauptstadt Wiesbaden

Die umfassende Neukonzeption des Wiesbadener ÖPNV als Ziel dieses Nahverkehrsplans stellt besonders hohe Anforderungen an den Erarbeitungsprozess des Zielkonzepts 2030 für die hessische Landeshauptstadt. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist ein systematisiertes und einheitliches Vorgehen für das gesamte Stadtgebiet von besonderer Bedeutung.

Im Rahmen der Angebotskonzeption wird aufbauend auf den Daten der mikroskopischen Mobilitätssimulation ein Achsenkonzept erstellt, welches Start- und Zielorte ebenso wie verschiedene Verkehrsrelationen hinsichtlich ihrer Netzbedeutung hierarchisiert. In Kombination mit dem Anforderungsprofil erfolgt somit eine räumliche Zuordnung der formulierten Qualitätsstandards. Das Achsenkonzept bildet die Grundlage für das entwickelte ÖPNV-Angebot im Zielnetz. So werden die mit dem Achsenkonzept verbundenen Bedienungs- und Verbindungsstandards in einzelne Linien überführt, die hinsichtlich der Netzhierarchie auf den definierten Achsen bestimmten Produktkategorien zugeordnet werden können. Im Ergebnis entsteht ein vollständiges und den kombinierten Anforderungen aus den konzeptionellen Qualitätsstandards und den räumlichen Zielaussagen entsprechendes Liniennetz, welches eine grundlegende Neuausrichtung des Wiesbadener ÖPNV ermöglicht.

Abbildung 81: Entwicklungsprozess für das Zielnetz 2030



Quelle: Planersocietät

7.1. Achsenkonzept

Das Achsenkonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden bildet die zentrale Grundlage für das Linienkonzept zum Zielnetz 2030. Zu dessen Erstellung erfolgt eine Definition von Knoten im Wiesbadener Stadtgebiet und im Umland sowie Achsen, die diese Knoten miteinander verbinden. Als Ergebnis entsteht ein Wunschliniennetz, welches anschließend an die realen räumlichen und

infrastrukturellen Rahmenbedingungen angepasst und auf das Wiesbadener Straßennetz umgelegt wird. Im Folgenden werden das Vorgehen und die Ergebnisse dieser Methodik dargestellt.

Definition von Netzknoten

Anhand der Anzahl der dort beginnenden und endenden Wege in der Mobilitätssimulation wird den Stadtteilen, Siedlungsschwerpunkten und weiteren Zielorten im Stadtgebiet eine spezifische Hierarchiestufe zugeordnet, die die Bedeutung des Knotens für den innerstädtischen und die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr widerspiegelt. Eine besondere Bedeutung kommt dabei auch solchen Orten zu, die als Umsteigeorte und Verknüpfungspunkte dienen, darunter insbesondere Haltepunkte des SPNV. Insgesamt wird zwischen drei Stufen von Netzknoten unterschieden:

- Hauptknoten: Siedlungsbereiche mit einem hohen Anteil startender und endender Wege (> 5.000 Wege) bzw. zentrale Mobilitätsknoten mit Übergang zum Fernverkehr (Wiesbaden Hbf, Mainz Hbf)
- Nebenknoten: Siedlungsbereiche mit einem mittleren Anteil startender und endender Wege (> 1.000 Wege) bzw. zentrale Mobilitätsknoten mit Übergang zum SPNV
- Ergänzungsknoten: Siedlungsbereiche mit einem geringen Anteil startender und endender Wege (< 1.000 Wege) sowie weiterer Ziele im Stadtgebiet (z. B. Platte, Fasanerie)

Die Netzknoten werden auf Stadtteilebene definiert, sodass die startenden und endenden Wege auf Stadtteilebene gemeinsam betrachtet werden. Die Knoten werden dabei zentralen Orten im Stadtteil bzw. bedeutenden Haltestellen im Bestandsnetz zugeordnet (zum Beispiel Sonnenberg, Hofgartenplatz oder Erbenheim, Egerstraße). Für die Linienkonzeption geben die Netzknoten damit zentrale Verknüpfungspunkte des ÖPNV-Angebots vor, an denen Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Linien und ggf. Flächenverkehren entstehen.

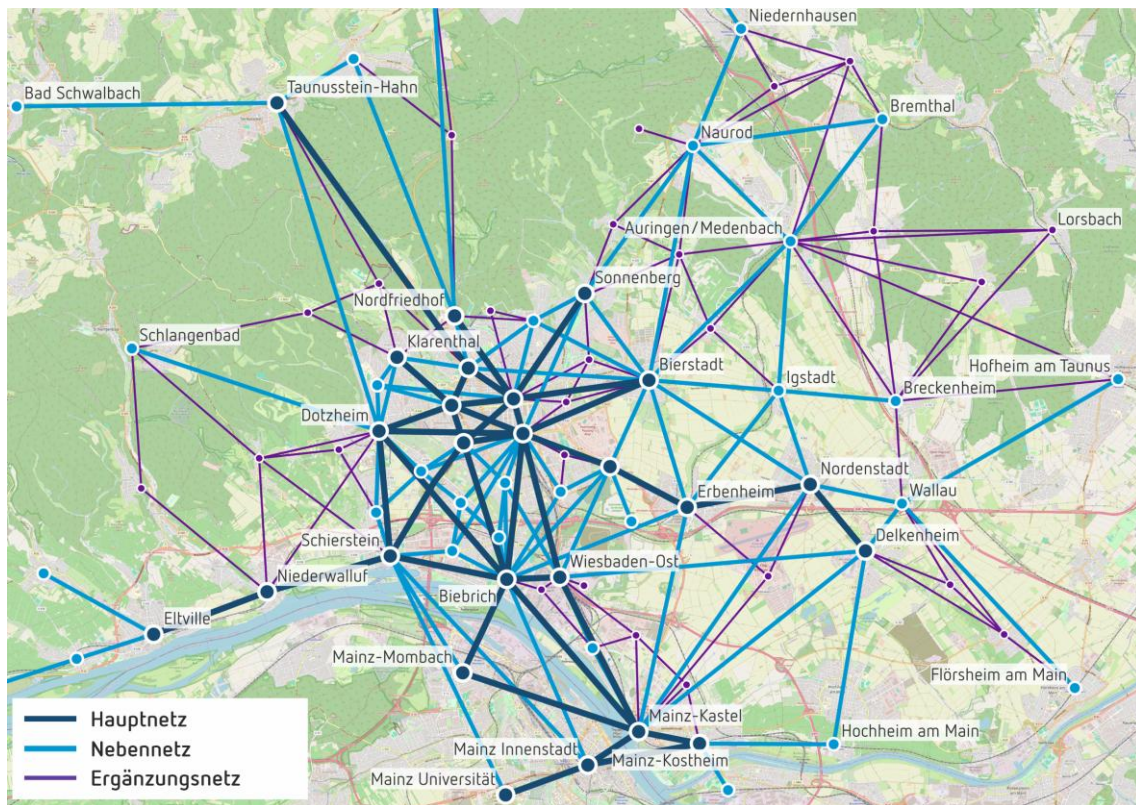
Definition von Achsen

Auf Basis der relationsbezogenen Nachfragedaten aus Mobilitätssimulation wird deutlich, auf welchen Relationen zwischen den definierten Netzknoten welche Verkehrsnachfrage besteht. Analog zur Bestimmung der Netzknoten können damit auch Achsen definiert und hierarchisiert werden. Anhand der Hierarchiestufe der Achsen lässt sich ableiten, welche Netzbedeutung den Achsen zuzuordnen ist. Die Bedeutung der Achsen stimmt dabei nicht in jedem Fall mit den durch sie verbundenen Netzknoten überein, sondern richtet sich vielmehr nach der tatsächlichen Verkehrsnachfrage. Analog zu den Netzknoten wird zwischen drei Achsenkategorien unterschieden:

- Hauptachsen: Verkehrsrelationen von höchster Bedeutung (> 5.000 Wege)
- Nebenachsen: Verkehrsrelationen von mittlerer Bedeutung (> 1.000 Wege) sowie Achsen zu SPNV-Haltepunkten mit übergeordneter Bedeutung (Wiesbaden-Biebrich, Eppstein-Bremthal, Hochheim am Main)
- Ergänzungachsen: Verkehrsrelationen von geringer Bedeutung (< 1.000 Wege) sowie Achsen zu weiteren Zielorten im Stadtgebiet (Arbeitsplatzschwerpunkte, Freizeitziele)

Die Ermittlung der Hierarchiestufe verschiedener Achsen erfolgt dabei auch durch die Zusammenfassung verschiedener Einzelrelationen, deren Achsen übereinanderliegen. So werden

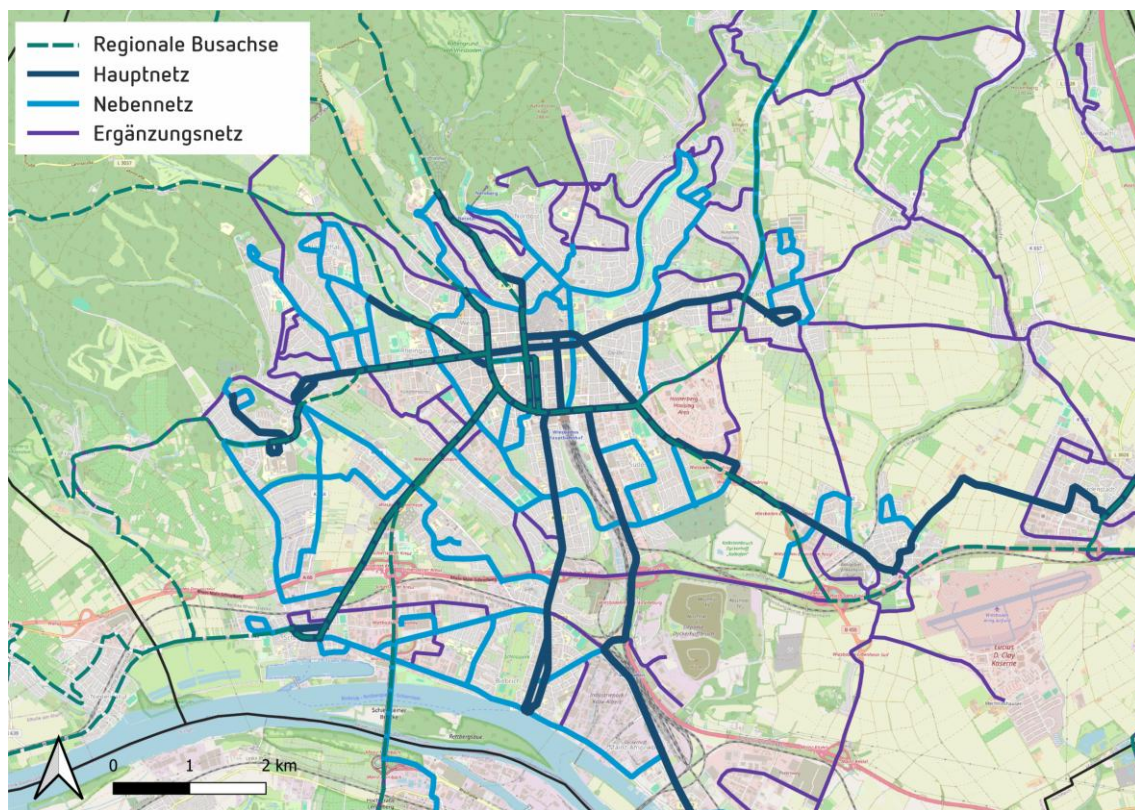
Abbildung 82: Achsennetz der Landeshauptstadt Wiesbaden



Umlegung des Achsennetzes

- Nutzung möglichst direkter Verbindungen im Straßennetz zwischen den definierten Netzknoten
- Berücksichtigung ausschließlich von für den Linienbusverkehr befahrbaren Strecken
- Berücksichtigung aktueller Linienwege und bestehender Infrastrukturen für den ÖPNV
- Berücksichtigung der Verbindung nahegelegener und benachbarter Netzknoten
- Ergänzung relevanter Strecken mit Erschließungsfunktion in zusammenhängenden Siedlungsbereichen; Einordnung in eine Hierarchiestufe, die der Bedeutung nahegelegener Netzknoten sowie der zu ihnen bestehenden Lagebeziehung gerecht wird

Abbildung 83: Umgelegtes Achsennetz für die Wiesbadener Kernstadt



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Das auf das Straßennetz umgelegte Achsenkonzept bildet die Grundlage der zukünftigen Linienführungen in der Landeshauptstadt Wiesbaden. Den im Umlegungsprozess ausgewählten Strecken wird auf Grundlage ihrer Hierarchiestufe ein bestimmtes ÖPNV-Bediensungsangebot zugewiesen, welches Anzahl und Takt der auf der Strecke verkehrenden Linien vorgibt. Für die Landeshauptstadt bestehen folgende drei Hierarchiestufen von umgelegten Netzachsen:

- **Hauptnetz:** Stärkste ÖPNV-Achsen mit vorwiegender Verbindungsfunktion, unter anderem für Premiumprodukte (Expressbus, Metrobus), besonders umfassender Bedienungszeitraum und sehr dichtes Taktangebot
- **Nebennetz:** Bedeutende ÖPNV-Achsen mit ausgeglichener Verbindungs- und Erschließungsfunktion, ausgedehnter Bedienungszeitraum und dichtes Taktangebot
- **Ergänzungsnetz:** Untergeordnete ÖPNV-Achsen mit vorwiegender Erschließungsfunktion, regelmäßiges Taktangebot und Erreichbarkeitssicherung in Tagesrandlagen

7.2. Linienkonzept

Das Linienkonzept bildet die Grundlage des zukünftigen Wiesbadener ÖPNV. Dabei wird im Rahmen des Zielkonzepts 2030 aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie der Qualitätsvorgaben aus dem Anforderungsprofil eine vollständige Neukonzeption des Stadtbusverkehrs durchgeführt. Die Rahmen des Linienkonzepts entwickelten Linien und Linienverläufe setzen sich

in Form des Zielnetzes zu einem Gesamtsystem zusammen, dass durch die Inhalte des On-Demand-Konzepts sowie des Infrastrukturkonzepts vervollständigt wird. In diesem Kapitel wird das Linienkonzept in Wiesbaden beschrieben. Grenzüberschreitende Verbindungen unterliegen dem Vorbehalt der Nahverkehrsplanungen der umliegenden Aufgabenträger. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang eine Abstimmung der Inhalte dieses Nahverkehrsplans mit dem in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Mainz.

7.2.1. Produktkategorien

Um den Wiesbadener ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten, ist es bedeutsam, durch unterschiedliche Produkttypen mit differenzierten Aufgaben in der Verbindung und Erschließung des Stadtraums die Effizienz des Gesamtsystems zu verbessern. Eine stärkere Linienhierarchisierung trägt dabei auch maßgeblich zum Verständnis des Gesamtnetzes aus Sicht des Fahrgasts bei. Die Produkte des regionalen Busverkehrs werden dabei durch die Systematik des RMV bestimmt. Zur Differenzierung des ÖPNV-Angebots werden in Wiesbaden drei Ebenen des städtischen Busnetzes entwickelt, die sich in der Ausgestaltung des Angebots maßgeblich unterscheiden.

Tabelle 22: Produkte im Wiesbadener ÖPNV

Produkt	Beschreibung
Regional-Express/ Regionalbahn/ S-Bahn	<p>Schnelle Verbindungen im Schienenverkehr zwischen Wiesbaden und umliegenden Städten und Regionen</p> <p>RE-Linien als schnelle Verbindungen mit wenigen Zwischenhalten</p> <p>RB-Linien zur Erschließung in der Fläche mit allen Zwischenhalten und teilweise weiter als schnelle Verbindung mit wenig Zwischenhalten im Bereich des S-Bahnnetzes</p> <p>S-Bahn Rhein-Main als leistungsfähiges Angebot in dichtem Takt zur Anbindung Wiesbadens an den Großraum Frankfurt und den Flughafen</p>
Expressbus (X-Bus)	<p>Schnelle Verbindungen zwischen innerstädtischen Zielen in Wiesbaden sowie zentralen Orten im Umland</p> <p>Halt nur an einer reduzierten Anzahl von Haltestellen (Zentren, SPNV-Stationen, wichtige Knoten) in Stadt und Umland</p>
Regionalbus/ Lokalbus	<p>Anbindung von Umlandgemeinden an die Landeshauptstadt Wiesbaden</p> <p>Direkte Linienführung zum Wiesbadener Hauptbahnhof unter Auslassen von Halten</p> <p>Abstimmung von Linienachsen auf das Angebot im städtischen Verkehr</p>
Metrobus	<p>Direkte und leistungsfähige radiale Verbindung zwischen zentralen Zielen im Stadtgebiet Wiesbadens</p> <p>Halt an allen Haltestellen auf direkter Linienführung</p> <p>Hohe Kapazität durch dichte Takte und große Fahrzeuge</p>
Sprinterbus	<p>Beschleunigte Stadtbuslinien in die Außenbezirke mit kombinierter Erschließungs- und Verbindungsfunktion</p>

Produkt	Beschreibung
	Auslassen von Halten und Nutzung von Schnellstraßen zur Linienbeschleunigung
Stadtbus	Radiale und tangentielle Verbindungen zwischen Siedlungsgebieten in regelmäßigem Takt Übernahme von Erschließungsaufgaben in den Ortsbezirken, Bedienung unterschiedlicher innerstädtischer Bereiche
Quartiersbus	Feinerschließung von vorwiegend innenstadtfernen Siedlungsräumen Verknüpfung benachbarter Siedlungsbereiche ohne Stadtbusverbindung Anschluss an Stadt- und Metrobus an Verknüpfungshaltestellen Einsatz von Kleinfahrzeugen Umsetzung als Bedarfsverkehr auf nachfrageschwachen Relationen
Nachtbus	Nachtangebot am Wochenende auf den bedeutendsten innerstädtischen Relationen Feste Linienwege und Haltestellen Verknüpfung mit SPNV am Wiesbadener Hauptbahnhof Orientierung am Metrobusnetz mit Aufnahme einzelner Relationen des Stadt- und Sprinterbusverkehrs
Nachtshuttle	Tägliches Bedarfsangebot zu Nachtzeiten Start- und Zielpunkte in der Innenstadt, am Hauptbahnhof und an den Bahnhöfen Wiesbaden-Ost bzw. Gustavsburg Korridorbetrieb in alle Ortsbezirke nach einem Grobfahrplan zur Anbindung der Nacht-S-Bahn Einsatz von Kleinfahrzeugen

Quelle: Planersocietät

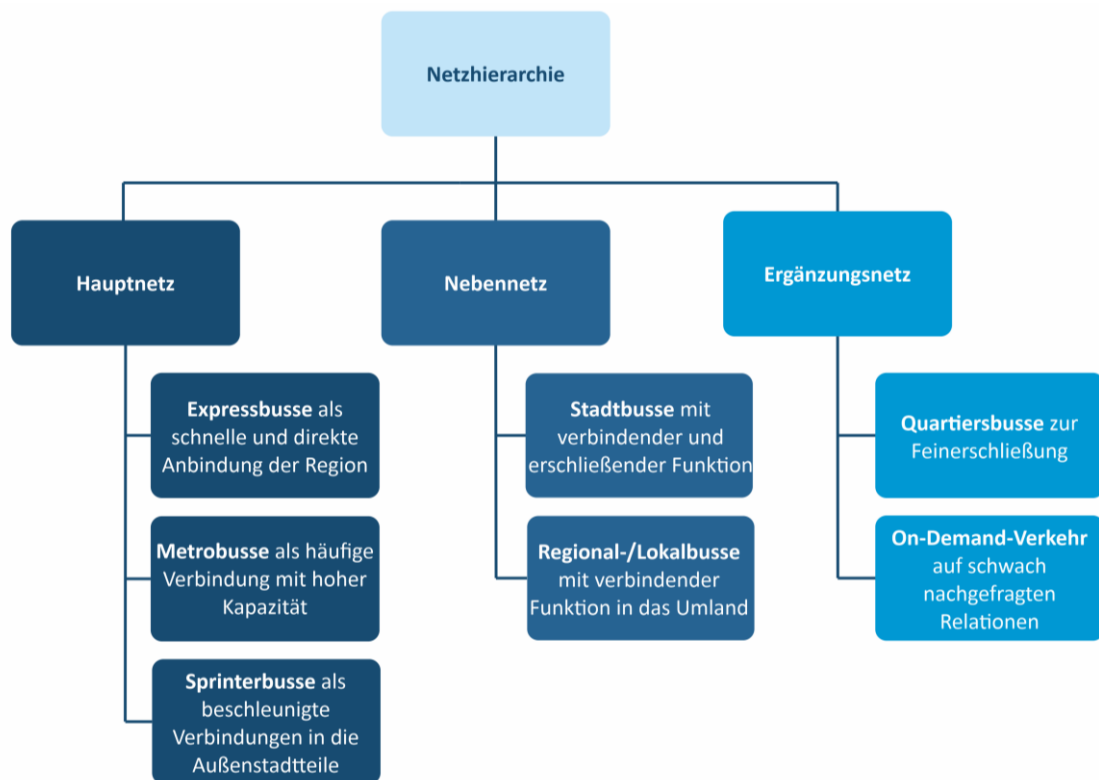
Der Metrobus steht zukünftig im Zentrum des Wiesbadener ÖPNV. Dieses Produkt zeichnet sich insbesondere durch dichte Taktfrequenzen und eine hohe Kapazität aus, die dem Fahrgastaufkommen auf den wichtigsten Achsen im Stadtgebiet gerecht werden. Mit seinen Eigenschaften ist der Metrobus als Ersatz für ein schienengebundenes ÖPNV-System, wie es in Städten vergleichbarer Größe in der Regel besteht. Um eine stärkere Differenzierung des Angebots auf den Hauptachsen zu ermöglichen, wird der Takt im Metrobusnetz auf 15 Minuten ausgelegt, sodass durch die Überlagerung von Linien sowohl eine Taktfrequenz von 7,5 Minuten als auch von 5 Minuten erreicht werden kann. Der Metrobus erfüllt dabei die höchsten Anforderungen hinsichtlich Fahrgastkomfort und Reisezeit, sodass ein möglichst hochwertiges ÖPNV-Produkt erreicht wird. Auf den nachfragestärksten Ästen kommen perspektivisch im Zielnetz Doppelgelenkbusse zum Einsatz, um das entstehende Fahrgastaufkommen abzuwickeln und dabei ausreichende Fahrzeugkapazitäten bereitzustellen.

Der Stadtbus wird als Produkt entscheidend weiterentwickelt und vorwiegend auf Verbindungen außerhalb der Hauptrelationen konzentriert. Von besonderer Bedeutung sind dabei tangentielle Verbindungen, die die Verknüpfung der Stadtteile miteinander sicherstellen, ohne dass Umstiege, Umwege über die Innenstadt oder Fahrten über stark belastete Hauptachsen in Kauf genommen

werden müssen. Eine weitere Aufgabe des Stadtbusses ist die Verdichtung des ÖPNV-Netzes in der Innenstadt und in verdichteten Stadtteilen. Auch hier verkehren Stadtbusse vorwiegend außerhalb der zentralen Achsen, um Siedlungsbereiche abseits des Metrobusnetzes an die Innenstadt anzubinden. Bei Fahrweg über die Hauptachsen verdichten sie das Angebot des Metrobusnetzes. Aufgrund der Kapazitätsgrenzen des Verkehrssystems Bus ist ein Parallelverkehr notwendig, da das Fassungsvermögen der Metrobusfahrzeuge (auch Doppelgelenkbusse) nicht ausreichend ist und ein Brechen der Stadtbuslinien an den Haltestellen des Metrobusses nicht hinreichend attraktiv ist. Stadtbuslinien verkehren im 30-Minuten-Takt, wobei auf vielen Abschnitten die Ergänzung einer Hauptlinie (9-20) mit einer Ergänzungslinie (21-30) zu einem 15-Minuten-Takt erfolgt. Hauptlinien verkehren ganztägig im 30-Minuten-Takt, während Ergänzungslinien auf den wichtigsten Stadtbusachsen ein zusätzliches Fahrtenangebot in der HVZ und NVZ bereitstellen. Mit dem Angebot beschleunigter Stadtbuslinien (Sprinterbus) wird insbesondere die Erschließung der Außenstadtteile sowie deren Verbindung in die Wiesbadener Innenstadt gestärkt. Die Linien verkehren dabei auf einem beschleunigten Linienweg, z. B. durch das Auslassen von Halten oder durch die Nutzung von Autobahnen und Schnellstraßen. Somit kann die Reisezeit in die Innenstadt reduziert und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.

Der Quartiersbus ermöglicht mit Minibussen/Vans kleinräumige Verbindungen auf schwach nachgefragten Relationen zwischen benachbarten Stadtteilen und Siedlungsbereichen oder entlang von Abschnitten, die durch klassische Busse nicht befahrbar sind. Dies betrifft einerseits die Quartiere im Wiesbadener Norden, die durch die Stadtbuslinien nicht ausreichend miteinander verknüpft werden können, und andererseits die Stadtteile im Wiesbadener Osten, für die aufgrund geringer Fahrgastpotenziale ebenfalls keine ausreichende Verknüpfung durch das Stadtbusnetz sichergestellt werden kann. Die Ausgestaltung des Quartiersbus-Angebots umfasst dabei je nach Siedlungsdichte und Erschließungsaufgabe sowohl Linienverkehre als auch Flächen- und Korridorbetriebe, die als Bedarfsverkehre betrieben werden. An zentralen Haltestellen besteht Anschluss an den Stadt- und Metrobus sowie in einzelnen Fällen auch an regionale Bus- oder Schienenverkehrsangebote. Der Nachtverkehr wird in Kapitel 7.4 gesondert behandelt. Für diesen ist die Ergänzung von Linienangeboten einerseits und Flächenangeboten als Bedarfsverkehre andererseits vorgesehen.

Abbildung 84: Produktkategorien und ihre Funktionen für die Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät

Hierarchisierung der Bedienung von Haltestellen auf den städtischen Hauptachsen

Auf den zentralen radialen Achsen in der Landeshauptstadt Wiesbaden verkehren somit verschiedene ÖPNV-Produkte, die unterschiedliche Netzfunktionen übernehmen. Um die jeweilige Funktion der einzelnen Produkte zu unterstützen, wird eine unterschiedliche Haltepolitik verfolgt, die eine Beschleunigung von Sprinter-, Regional- und Expressbussen zum Ziel hat. Im Rahmen des Infrastrukturkonzepts erfolgt daher eine Hierarchisierung der Bedienung von Haltestellen nach ihrer Netzbedeutung.

Abbildung 85: Haltepolitik geplanter Linienverkehre

Kriterium X = hält nicht ✓ = hält	Express- bus	Regional-/ Lokalbus	Sprinter- bus	Stadtbus Metrobus
< 1.000 Ein-/Aussteiger je Werktag (gesamt)	X	X	X	✓
≥ 1.000 Ein-/Aussteiger je Werktag (gesamt)	X	✓	✓	✓
≥ 1.500 Ein-/Aussteiger je Werktag (gesamt)	✓	✓	✓	✓
Umsteigehaltestelle zum SPNV	✓	✓	✓	✓
Umsteigehaltestelle zum Stadt- und Metro- bus	X	✓	✓	✓
Haltestelle mit Park & Ride-Angebot	✓	✓	✓	✓

Quelle: Planersocietät

Die Hierarchisierung der Bedienung von Haltestellen erfolgt lediglich auf solchen Achsen des Wiesbadener ÖPNV-Netzes, auf denen aufgrund der Vielzahl verkehrender Linien auch eine der erwarteten Nachfrage entsprechende Bedienung der niedrig hierarchisierten Haltestellen sichergestellt werden kann. In der Regel handelt es sich bei den betreffenden Netzabschnitten um Metrobusäste. Konkret erfolgt die Haltestellenkategorisierung auf den folgenden Netzabschnitten:

- Platter Straße, zwischen Michelsberg und Nordfriedhof
- Dotzheimer Straße, zwischen 1. Ring und Dotzheim-Mitte
- Schiersteiner Straße, zwischen 1. Ring und Zeilstraße
- Biebricher Allee, zwischen Hauptbahnhof und Tannhäuserstraße
- Frankfurter/Berliner Straße, zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Siegfriedring
- Bierstadter Straße / Bierstadter Höhe, zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Zieglerstraße

7.2.2. Linienbezeichnungen und Farbkonzept

Linienbezeichnungen können entscheidend zu einem verständlichen und übersichtlichen ÖPNV-Angebot beitragen. Obgleich keine einheitlichen Standards zur Bezeichnung von ÖPNV-Linien vorliegen, haben sich in der Vergangenheit verschiedene Systematiken etabliert. Eine Gemeinsamkeit zahlreicher Bezeichnungssystematiken ist die Unterscheidbarkeit verschiedener ÖPNV-Produktkategorien anhand der ihr zugeordneten Liniennummern. Innerhalb Wiesbadens ist eine solche Systematik bislang nicht eindeutig erkennbar, vorgegeben ist lediglich das Liniennummernfeld 1-49, während in der benachbarten Landeshauptstadt Mainz die Nummern 50-99 Verwendung finden. Im Rahmen des Zielkonzepts 2030 ergibt sich für den ÖPNV in der Stadt Wiesbaden die Gelegenheit, eine einheitliche und aussagekräftige Strukturierung der Linienbezeichnungen zu entwickeln. Bei der Nutzung ein- und zweistelliger Linienbezeichnungen im städtischen Nahverkehr hat sich in zahlreichen Großstädten eine eigene Systematik zur Bezeichnung ergeben, die sich in der Regel aus einer räumlichen Zuordnung und einer Produktzuordnung der Linie zusammensetzen kann. In vielen Fällen sind die Zuordnungen jeweils einer der beiden Ziffern der Linienbezeichnung zu entnehmen.

Sofern anhand der Liniennummer eine Produktzuordnung erfolgt, ist diese in der Regel der ersten Ziffer zu entnehmen (z. B. Schnell- und Metrobusnetz der Stadt Hamburg). Dabei weisen Linien mit niedrigerer Liniennummer oftmals eine höhere Netzwirkung auf als Linien mit einer höheren Liniennummer. Insbesondere bei der Existenz von Stadtbahn- und Straßenbahnsystemen ist die Nutzung dieses Prinzips verbreitet (z. B. Frankfurt, München, Freiburg im Breisgau). Bei einer räumlichen Aufteilung des verfügbaren Nummernspektrums, wie sie in Wiesbaden und Mainz erfolgt, ist die Nummerierung entsprechend dem verfügbaren Spektrum anzupassen.

Für einzelne Produktkategorien mit besonderer Bedeutung für das Linienangebot ist auch die Voranstellung eines der Produktkategorie zugeordneten Buchstabens verbreitet, z. B. ein „X“ für Expressbus (z. B. RMV, Berlin, Stuttgart), die Abkürzungen „S“ und „SB“ für Schnellbusse (z. B. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehr Westfalen-Lippe) sowie „M“ für Metrobuslinien (z. B. Berlin, Frankfurt, Osnabrück). Eine Anwendung vorangestellter Buchstaben empfiehlt sich beispielsweise

in solchen Fällen, in denen sich ein ÖPNV-Produkt durch seinen Takt, seine Geschwindigkeit oder seine Verbindungsfunktion deutlich von anderen Produkten im Gesamtangebot unterscheidet. Die ausschließliche Verwendung von Buchstaben bzw. Zahlen wird nur für vollständig eigenständige Systemtypen empfohlen (z. B. straßengebundenes vs. schienengebundenes System). Derartige Ansätze finden sich beispielsweise zur Unterscheidung von Bus- und Straßenbahnlinien in Darmstadt oder in verschiedenen französischen ÖPNV-Systemen.

Die räumliche Zuordnung in der Linienbezeichnung ist ebenfalls ein verbreiteter Ansatz zur Systematisierung von Linienbezeichnungen, insbesondere im Busverkehr. Die räumliche Zuordnung beschreibt dabei entweder, welche Stadtteile und Stadtbezirke durch die Linie bedient werden (insbesondere in großen Großstädten, z. B. Stuttgart, Wien, Bremen) oder welcher Linienachse eine Linie zuzuordnen ist (z. B. Aachen, Braunschweig, Koblenz). Diese Form der räumlichen Zuordnung erleichtert ebenfalls die Orientierung im Netz für den Fahrgast und trägt zu einer verbesserten Verständlichkeit des Netzes bei. Bei der Bezeichnung auf Basis der befahrenen Stadtgebiete erfolgt die Zuordnung in der Regel über die erste Ziffer, bzw. bei dreistelligen Liniennummern über die zweite Ziffer, während gemeinsame Takt- und Linienachsen in der Regel durch die letzte Ziffer angezeigt. In weiteren Städten wird der achsenbezogene Zusammenhang zwischen Linien durch die Nutzung aufeinanderfolgender Liniennummern verdeutlicht (z. B. Mainz, Nürnberg, Bonn). Dies erscheint vor allem dann sinnvoll, wenn die betroffenen Linien derselben Hierarchiestufe und Produktkategorie angehören.

Für die Landeshauptstadt Wiesbaden wird eine Kombination beider Ansätze zur Linienbezeichnung angestrebt, um die Nachvollziehbarkeit des Angebots zu optimieren. Bei zweistelligen Nummernbezeichnungen gibt die erste Ziffer die Produktkategorie an, während die zweite Ziffer ggf. eine achsenbezogene Zuordnung der Linie ermöglicht. Bei Metrobuslinien ersetzt ein vorangestelltes „M“ die erste Ziffer und ermöglicht somit ebenfalls eine Produktzuordnung. Im Stadtbusnetz ist eine Hierarchisierung in Haupt- und Ergänzungslinien anhand der ersten Ziffer möglich. Während die 10er-Linien dabei ganztägig verkehren, verstärken die 20er-Linien das Angebot gezielt in den Haupt- und Normalverkehrszeiten. Die 30er-Linien orientieren sich in ihrer Funktion am Bestand und werden vorwiegend für kleinräumige Erschließungslinien vorgesehen. Gleiches gilt für die X40er-Linien, die ähnlich zu ihrer bisherigen Funktion als schnelle Verbindungen mit städtischem Schnellbus-Charakter dienen. Insgesamt ergeben sich die Nummernbereiche 1-9 für den Metrobus, 10 bis 20 für das Stadtbus-Hauptnetz, 21-30 und 40 für das Stadtbus-Nebennetz, 31-39 für den Quartiersbus und X41 bis X49 für das Stadtbus-Sprinter-Netz.

Tabelle 23: Linienbezeichnungen nach Produktkategorie

Bezeichnungen	Produktgruppe	Abweichungen
Mx	Metrobus	
1x	Stadtbus – Hauptlinien	
2x	Stadtbus – Ergänzungslinien	20: Stadtbus-Hauptnetz 40: Stadtbus-Nebennetz
3x	Quartiersbus	30: Stadtbus-Nebennetz
X4x	Stadtbus – Sprinterlinien	40: Stadtbus-Nebennetz

Quelle: Planersocietät

Die räumliche Zuordnung in der Linienbezeichnung ist im Zielnetz 2030 insbesondere im Stadtbusnetz vorgesehen. Auf den tangentialen Verbindungen werden Taktachsen über gleiche Endziffern der Liniennummer angezeigt (9/10, 14/24 und 16/26). Die Linien 20 und 30 sind tangentiale Einzellinien, die Linien 10 und 40 bilden ein tangenciales Linienbündel. Auf den radialen Verbindungen zeigt die Endziffer an, welche Linienachse durch die Innenstadt befahren wird. Dabei unterscheiden sich die gemeinsam befahrenen Linienabschnitte deutlich in ihrer Länge.

Tabelle 24: Linienbezeichnungen nach Stadtbusachse

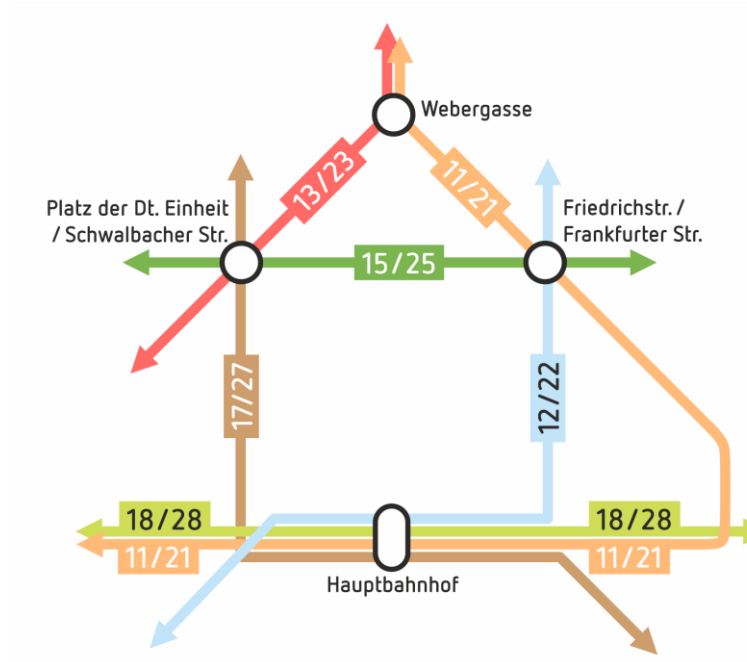
Nr.	Linienachse
10/40	Tangential: Dürerplatz – Loreleiring – Paulinenklinik – Theodor-Heuss-Ring – Velvets Theater
11/21	Radial: Innenstadt Nord-Ost über Kochbrunnen - Frankfurter Str. – Hbf - Schiersteiner Str.
12/22	Radial: Innenstadt Ost über Friedrich-Ebert-Allee – Hbf - Dichterviertel
13/23	Radial: Innenstadt Nord-West über Kochbrunnen – Platz der Dt. Einheit
14/24	Tangential: Dotzheim – Sauerland – Gräselberg – Biebrich
15/25	Radial: Innenstadt Zentral über Bierstadter Str. – zentrale Innenstadtachse
16/26	Tangential: Schierstein – Hagenauer Str. – Äppelallee – Albert-Schweitzer-Allee – Biebrich
17/27	Radial: Innenstadt West über Michelsberg – Platz der Dt. Einheit – Landeshaus – Hbf – Südfriedhof - Erbenheim
18/28	Radial: Innenstadt Süd über Moltkering – Statistisches Bundesamt – Hbf – 1. Ring
19/29	Tangential: Schierstein Bf – Biebrich – Kastel Brückenkopf
20/30	Tangential: Einzellinien

Quelle: Planersocietät

Eine Darstellung von Takt- und Linienachsen im Liniennetz ist vor allem in solchen Gebieten erforderlich, in denen das Linienangebot aufgrund der Vielzahl an Linien an Übersichtlichkeit verliert. Trotz der teilweise nur kurzen gemeinsam befahrenen Linienabschnitte auf den radialen Stadtbusachsen zeichnen sich diese durch die Andienung bestimmter Innenstadthaltestellen aus. Vor dem Hintergrund, dass die Innenstadt und der Hauptbahnhof die bedeutendsten Start- und Zielorte im Wiesbadener Stadtgebiet darstellen und in diesem Bereich gleichzeitig zahlreiche verschiedene Linienachsen befahren werden, ist die Zuordnung einzelner Linien zu einem bestimmten Linienweg im Innenstadtbereich von besonderer Bedeutung. Die Aufteilung und Darstellung der Linienachsen im radialen Stadtbusnetz ermöglicht für den Fahrgast damit eine eindeutige Zuordnung, welche Haltestellen in der Innenstadt und in innenstadtnahen Bereichen mit der jeweiligen Linie erreicht werden können.

On-Demand-Verkehre haben zuletzt in verschiedenen Kommunen kommunaltypische Bezeichnungen erhalten (Beispiele in der Region: EMIL, LahnStar, AST MTV, SiGGi oder HeinerLiner). Dies stärkt zwar die lokale Verbundenheit, verhindert allerdings einen Stadt- und kreisübergreifenden Wiedererkennungswert von On-Demand-Produkten. Bei Einführung eines entsprechenden Systems wird empfohlen, einen eindeutigen Namen zu wählen, der für potenzielle Fahrgäste eindeutig zeigt, um was für ein Angebot es sich handelt. Beispielsweise seien klassische Bedarfsverkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis (AST) oder Anruflinientaxis (ALT) genannt, deren Bezeichnungen bundesweit ähnlich bzw. identisch sind. Im Idealfall ist in Zusammenarbeit mit dem RMV ein Markenname zu entwickeln, unter dem alle On-Demand-Systeme im Verbundgebiet wiederzuerkennen sind, beispielsweise *[Verkehrsunternehmen] FlexBus*.

Abbildung 86: Linienachsen des Stadtbusses durch die Wiesbadener Innenstadt



Quelle: Planersocietät

Bei der Einführung neuer Linien ist darauf zu achten, dass sich diese bestmöglich in das bestehende Bezeichnungskonzept einfügen lassen. Das Zielnetz 2030 ist auf seine langfristige Funktionalität ausgerichtet, sodass die Einführung zusätzlicher Linien nicht in großem Umfang zu erwarten ist und stattdessen ein Fokus auf der Veränderung und Verlängerung von Linien des Zielnetzes 2030 oder auf der Erweiterung von deren Bedienungszeiten liegt. Das Linienbezeichnungskonzept ermöglicht dabei zukünftig die folgenden Veränderungen und Erweiterungen des Zielnetzes 2030:

- Verlängerungen, Kürzungen und sonstige Veränderungen von Linienwegen
- Einführung neuer Metrobuslinien und Ersatz von Stadtbuslinien durch Metrobuslinien (M8 und M9 als Stadtbus-Ersatz)
- Einführung neuer Quartiersbuslinien sowie Stadtbuslinien mit vorrangiger Erschließungsaufgabe (35 bis 39)
- Einführung neuer beschleunigter Stadtbusverbindungen und Beschleunigung bestehender

Stadtbuslinien (42, 46, 47, 49)

- Einführung neuer Stadtbuslinien im Haupt- und Ergänzungsnetz bei gleichzeitiger Aufwertung bestehender Stadtbuslinien zum Metrobus oder bei der Aufnahme in das Sprinternetz
- Einführung neuer regionaler Linien unter Verwendung der Bezeichnungen des Stadtbusnetzes Mainz bzw. der RMV-Systematik

Zukünftig sollen Leitfarben die Orientierung im Liniennetz erleichtern. Für die Darstellung verschiedener Produktkategorien können dabei unterschiedliche Farbskalen oder Farbgruppen verwendet werden. In diesem Zusammenhang soll für jede Linie bzw. Liniengruppe die jeweilige Stammfarbe in den Liniennetzplänen und Aushangfahrplänen Verwendung finden, um so die Identifikation nicht nur über die Nummer, sondern auch über die spezifische Linienfarbe zu ermöglichen. Eine Verwendung der Linienfarben ist auch für die Haltestellenbeschilderung und die Anzeigesysteme im und am Fahrzeug zu prüfen. Neben der Farbgebung ist auch eine Unterscheidung verschiedener Produktkategorien durch das Liniensymbol in Form verschiedener runder oder eckiger Darstellungen möglich, beispielsweise zur Unterscheidung von Premiumprodukten (Metrobus, Expressbus, ggf. Stadtbus-Sprinter) und Standardprodukten (Stadtbus, Regionalbus). Mit der Umstellung des Liniennetzes ist bereits ein Konzept zur farblichen Gestaltung und darstellerischen Unterscheidbarkeit von städtischen ÖPNV-Angeboten auszuarbeiten, um die Verständlichkeit des Liniennetzes zu gewährleisten.

7.2.3. Expressbus

Der Expressbus ist das regionale Premiumprodukt des straßengebundenen ÖPNV im RMV. In seiner Rolle als Ergänzung der Schienenverkehrsangebote steht dabei die Verbindungsqualität im Sinne einer konkurrenzfähigen Reisezeit im Vordergrund. Das bestehende Netz von Expressbussen im Raum Wiesbaden bildet eine gute Entwicklungsgrundlage für weitere Verkehre in das Umland. Ziel der Weiterentwicklung des Expressbusses ist es insbesondere, bisher nicht abgedeckte Achsen im Süden und Osten der Stadt ebenfalls durch Expressverkehre abzudecken.

Das zentrale Ziel der Expressbusse ist der Wiesbadener Hauptbahnhof bzw. weitere SPNV-Stationen im Stadtgebiet sowie im Umland. In seiner Funktion als SPNV-Ersatz auf Relationen ohne schienengebundenen Verkehr ist die Verknüpfung zum regionalen Schienenverkehr, insbesondere zum zukünftig verkehrenden Hessen-Express und zur S-Bahn Rhein-Main von zentraler Bedeutung. Aufgrund dieser Produktfunktion wird die Anpassung der Linienführung mehrerer Expressbuslinien auf Wiesbadener Stadtgebiet vorgeschlagen. Eine schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof ist dabei einer Erschließung der Innenstadt vorzuziehen. Bei mehreren Linien ergibt sich dabei die Möglichkeit zur Kombination beider Funktionen.

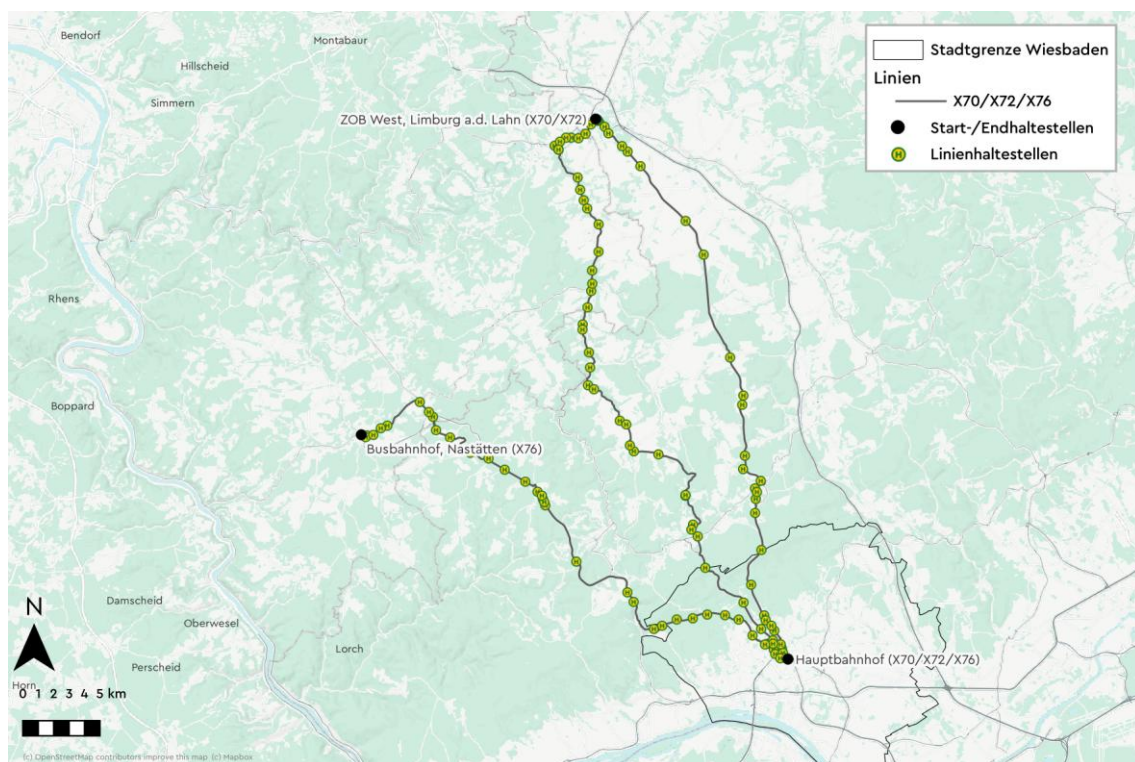
Linien X70, X72 und X76

Für die Linien X72 und X76 sind im Zielnetz 2030 lediglich geringfügige Änderungen vorgesehen, die vorwiegend die Linienführung auf Wiesbadener Stadtgebiet betreffen. Insbesondere die Linie X76 wird durch die Linienführung über den ersten Ring deutlich beschleunigt, sodass die Reisezeit

zum Wiesbadener Hauptbahnhof zusätzlich verringert werden kann. Für die Linie X72 ist zusätzlich die Bedienung der Haltestelle Neuhaus Mitte in Taunusstein vorgesehen, wodurch die Zahl der Verbindungen auf dieser Relation erhöht werden kann.

Eine Neuerung im Liniennetz stellt die Linie X70 dar, die eine Kombination der aktuellen Linien 245 des Rheingau-Taunus-Kreises und 570 des Rhein-Lahn-Kreises darstellt. Der neue Expressbus bietet neben der X72 eine weitere direkte Verbindung nach Limburg an der Lahn und schafft zusätzliche umsteigefreie Verbindungen aus Wiesbaden in den Rhein-Lahn-Kreis, unter anderem nach Hahnstätten und Diez. Auf weiten Teilen kann die Linie als Vorlaufbetrieb einer vollständig reaktivierten Aartalbahn verstanden werden und so die Potenziale dieser Bahnverbindung aufzeigen.

Abbildung 87: Linien X70, X72 und X76



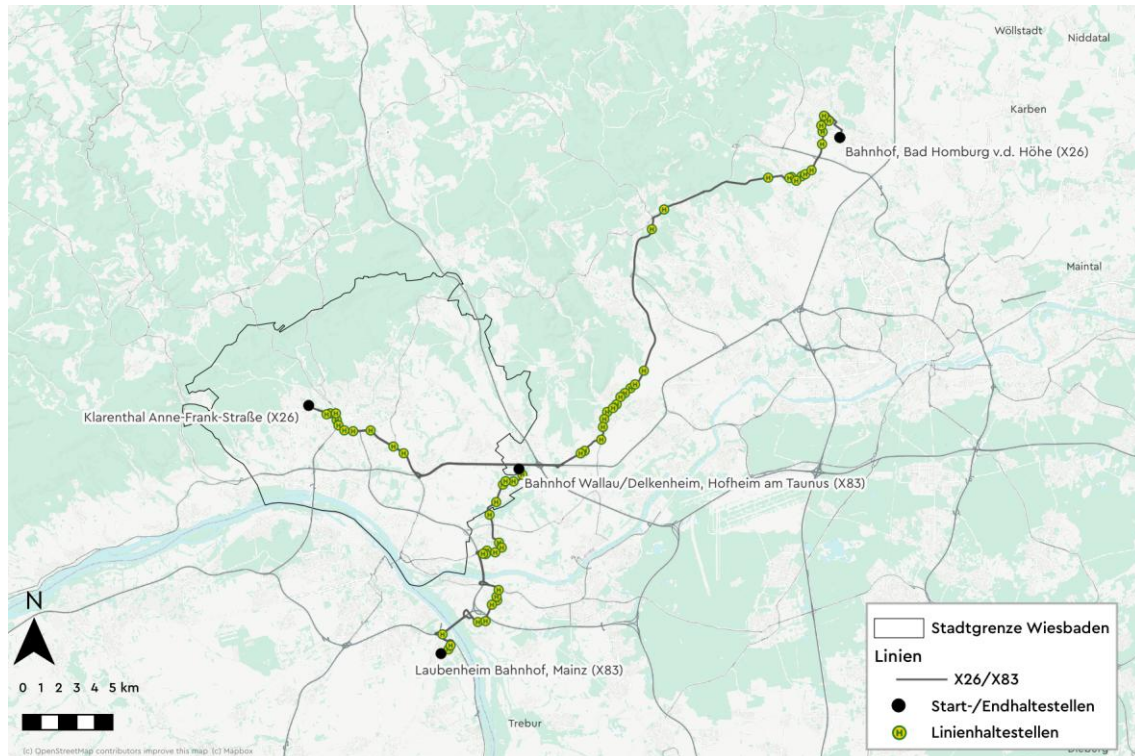
Quelle: ioki GmbH

Linien X26 und X83

Mit der Linie X26 bleibt für die Landeshauptstadt Wiesbaden die schnelle Verbindung in das Frankfurter Umland nach Hofheim, Königstein, Oberursel und Bad Homburg bestehen. Bedeutsam ist dabei die Verlängerung der Linie zur Hochschule RheinMain, die für viele Studierende eine umsteigefreie und damit attraktive Fahrtbeziehung ermöglicht. Im Osten Wiesbadens wird mit der Linie X83 eine zusätzliche Expressbusverbindung empfohlen, die die tangentielle Verknüpfung verschiedener Siedlungsschwerpunkte und SPNV-Stationen zum Ziel hat. Als Linie zwischen dem Bahnhof Wallau/Delkenheim an der Wallauer Spange und dem Bahnhof Mainz-Laubenheim verbindet die X83 den Wiesbadener Osten mit Hochheim am Main, Bischofsheim, Ginsheim und dem Süden der Landeshauptstadt Mainz. Die Verbindung über Main und Rhein stellt dabei ein Novum im Liniennetz dar und hat zum Ziel, auf einer vom MIV dominierten Relation auch ein attraktives

ÖPNV-Angebot zu schaffen. An den drei bedienten Bahnstandsstandorten in Wallau/Delkenheim, Bischofsheim und Mainz-Laubenheim entstehen vielfältige Umsteigebeziehungen zum Hessen-Express, zur S-Bahn Rhein-Main sowie zur S-Bahn Rhein-Neckar.

Abbildung 88: Linien X26 und X83



Quelle: ioki GmbH

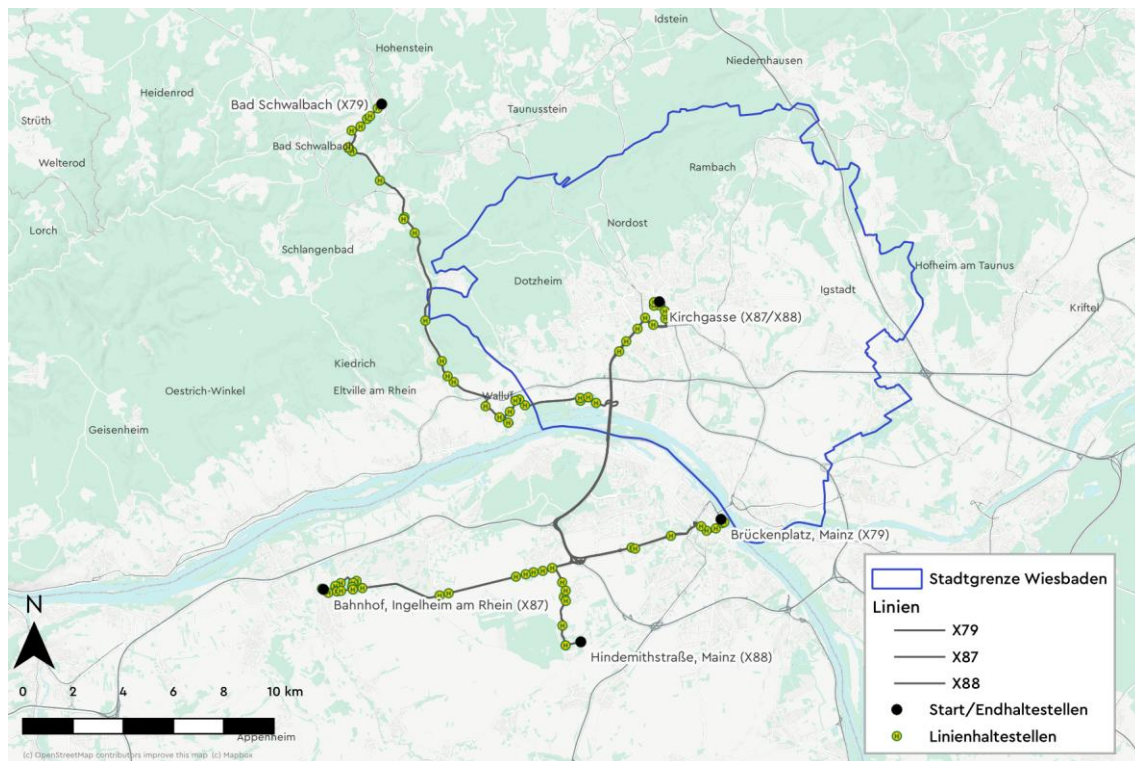
Linien X79, X87 und X88

Um das Expressbusangebot zu erweitern, ist insbesondere die Querung des Rheins von zentraler Bedeutung. Mit der Verlängerung der Linie X79 über die Schiersteiner Brücke nach Mainz ergeben sich dabei entscheidende Verbesserungen für die Verbindung zwischen dem Taunus und der Rheinland-Pfälzischen Landeshauptstadt. Für den Wiesbadener Stadtteil Schierstein bietet die Linie ebenfalls neue Verbindungsmöglichkeiten in den Mainzer Westen, insbesondere zur Universität Mainz.

Das Linienangebot über die Schiersteiner Brücke wird durch die jeweils stündlich verkehrenden Linien X87 und X88 bedeutend erweitert. Beide Linien beginnen bereits in der Wiesbadener Innenstadt und bedienen ebenfalls den Hauptbahnhof, um möglichst viele Umsteigebeziehungen im Wiesbadener Stadtgebiet herzustellen. Die beschleunigte Fahrt beider Linien über die Schiersteiner Straße führt zu deutlichen Reisezeitgewinnen gegenüber dem Stadtbusverkehr und trägt maßgeblich zur Attraktivität der Linien auf der befahrenen Gesamtrelation bei. In Mainz-Finthen bedienen beide Linien die Verknüpfungshaltestelle Katzenberg, an der ein Umstieg in die Buslinien der MVG in Richtung des Mainzer Hauptbahnhof und der Innenstadt möglich ist. Während die Linie X88 weiter über Mainz-Drais zum Lerchenberg verkehrt, bedient die Linie X87 die Achse über Mainz-Wackernheim nach Ingelheim am Rhein. Sowohl für die Stadt Ingelheim als auch für den

Arbeitsplatzschwerpunkt Mainz-Lerchenberg ergeben sich somit neue Direktverbindungen nach Wiesbaden.

Abbildung 89: Linien X79, X87 und X88



Quelle: ioki GmbH

7.2.4. Regional- und Lokalbus

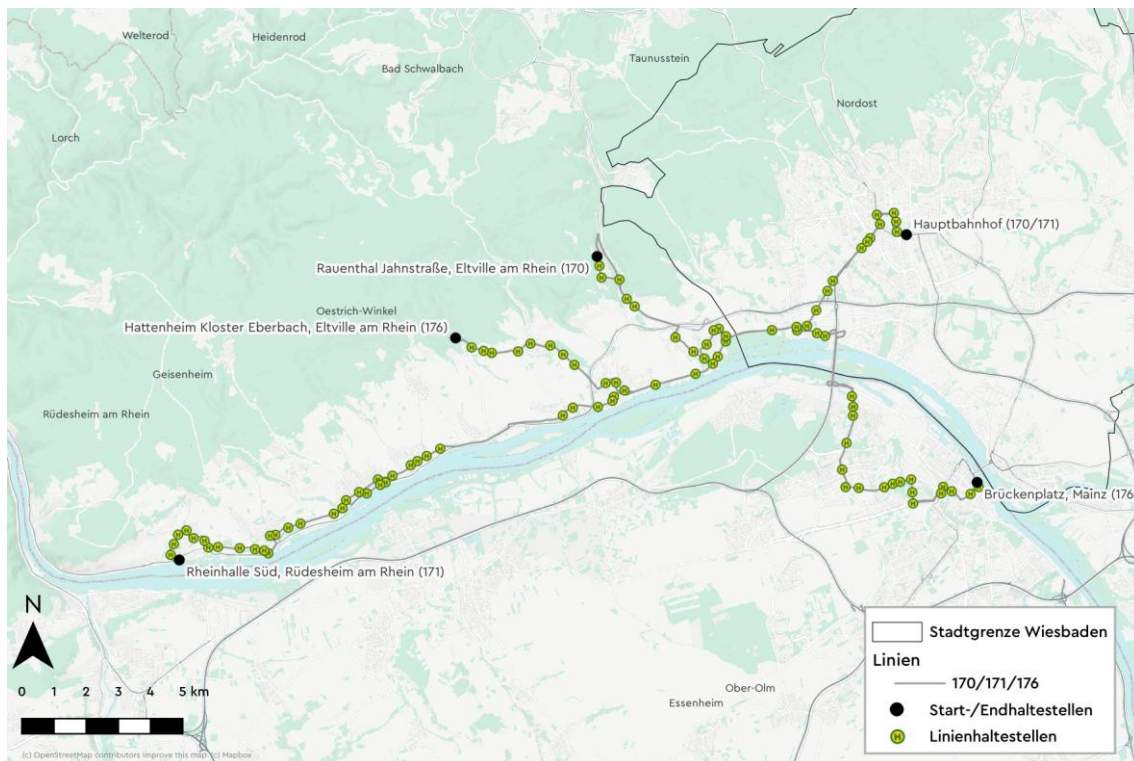
Der Regional- bzw. Lokalbus schafft zusätzliche Verbindungen zwischen Wiesbaden und dem Umland. Anders als der Expressbus sorgt dieses Produkt auch für eine Verknüpfung auf Stadtteil-ebene und ermöglicht eine bessere Erreichbarkeit verschiedener Orte im Wiesbadener Stadtraum aus dem Umland. Die Regional- bzw. Lokalbuslinien verkehren dabei in der Regel sowohl in die Innenstadt als auch zum Hauptbahnhof, um eine möglichst vollständige Anbindung der zentralen Ziele in der Landeshauptstadt Wiesbaden zu gewährleisten. Der neuartige Ansatz eines regionalen Quartiersbus-Angebots in Form der Linien 249 und 276 wird in Kapitel 7.2.8 näher erläutert, in diesem Kapitel geht es hingegen um die klassischen regionalen Busverkehre.

Linien 170, 171 und 176

Die Linie 171, die weiterhin vom Wiesbadener Hauptbahnhof nach Rüdesheim am Rhein verkehrt, wird durch die Linie 170 zwischen Wiesbaden Hauptbahnhof und dem Wallufer Ortsteil Rauenthal ergänzt. Damit ersetzt diese Linie die Einfahrten der Linie 5 im Bestandsnetz und schafft dahingehend eine stärkere Regelmäßigkeit des Angebots in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis. Durch die Beschleunigung auf der Schiersteiner Straße reduziert sich zusätzlich die Reisezeit nach Wiesbaden. Die neue Linie 176 zwischen Kloster Eberbach und dem Mainzer Hauptbahnhof stellt nicht nur eine neue Verbindung zwischen dem Rheingau und Mainz her, sondern

ermöglicht auch neue Fahrtbeziehungen von Wiesbaden-Schierstein, unter anderem nach Kiedrich sowie in die Mainzer Stadtteile Mombach und Gonsenheim.

Abbildung 90: Linien 170, 171 und 176

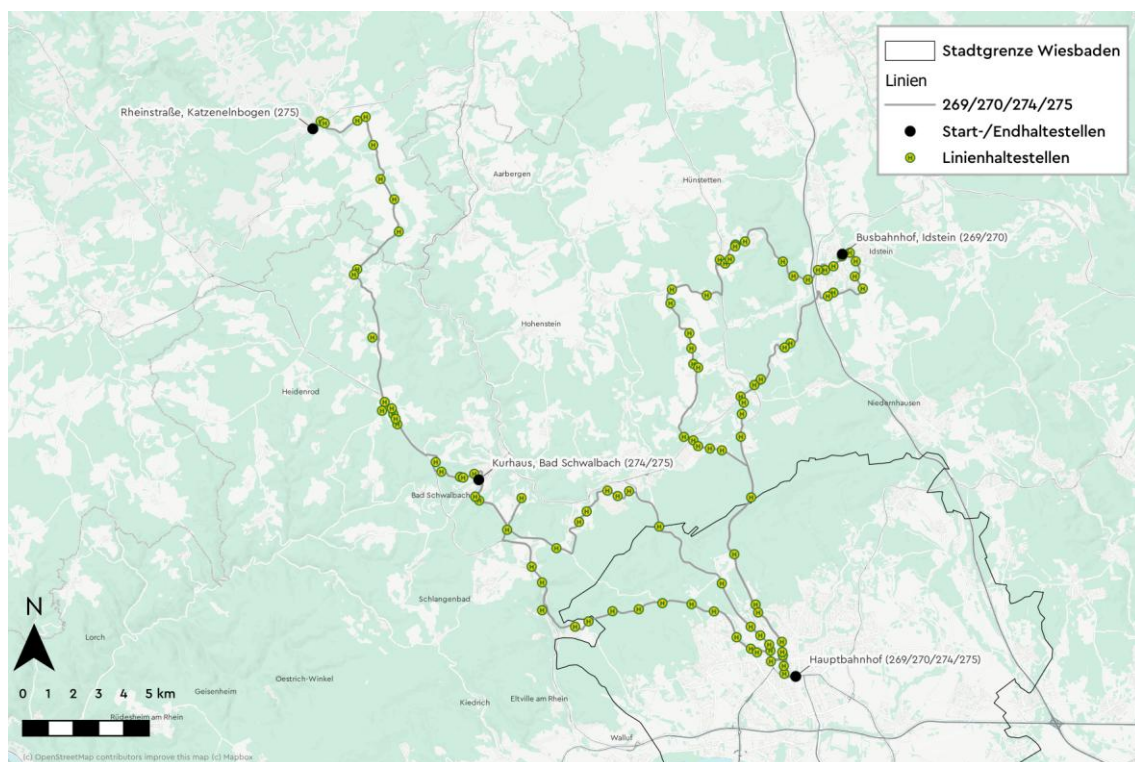


Quelle: ioki GmbH

Linien 269, 270, 274 und 275

Mit den Linien 269, 270 und 275 bleiben bedeutende Verbindungen in den Rheingau-Taunus-Kreis erhalten, die ein regelmäßiges Angebot in die Landeshauptstadt Wiesbaden bereitstellen. Zentrales Ziel auf diesen Linien ist die Vereinheitlichung von Abfahrtszeiten und Linienführungen, um ein verlässliches Angebot garantieren zu können. Durch die Aartalbahn verändern sich die Verkehrsbeziehungen im Bereich Taunusstein und Bad Schwalbach, sodass für das Linienangebot im Regionalbusverkehr deutliche Veränderungen notwendig sind. Die Linie 274 ist dabei als Angebot für jene Ortsteile vorgesehen, die nicht über die Aartalbahn an Wiesbaden angeschlossen sind. Dies betrifft insbesondere das Bad Schwalbacher Ortszentrum sowie die Ortsteile Hettenhain und Seitenhahn, aber auch Teile von Taunusstein-Hahn und Bleidenstadt.

Abbildung 91: Linien 269, 270, 274 und 275



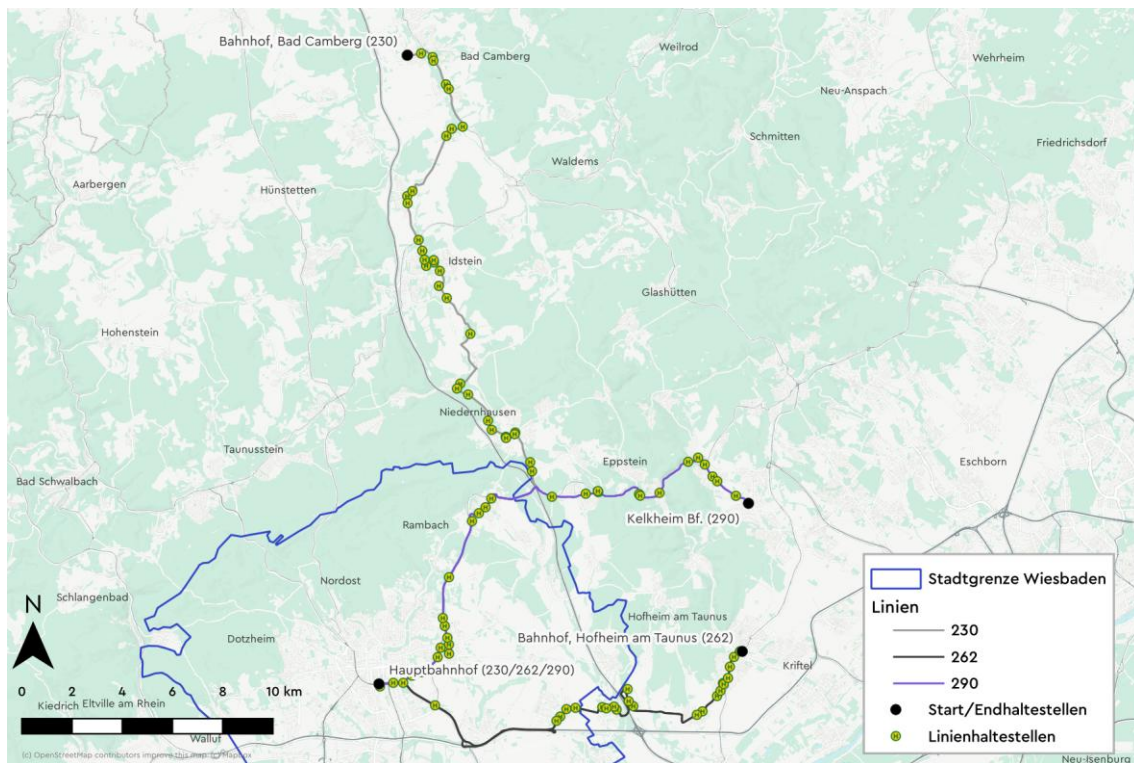
Quelle: ioki GmbH

Linien 230, 262 und 290

Die Linie 262 zwischen Wiesbaden und Hofheim bleibt eine der stärksten Regionalbusachsen und verkehrt weiterhin im 30-Minuten-Takt. Eine zentrale Veränderung des Regionalbusangebots entsteht durch zwei zusätzliche Linien im Wiesbadener Nordosten. Die Linie 230 wird von Niedernhausen nach Wiesbaden verlängert und bietet für die Landeshauptstadt Wiesbaden und insbesondere die Stadtteile Bierstadt und Naurod eine verbesserte Anbindung an die Main-Lahn-Bahn. Mit der Linie 290 wird eine gänzlich neue Verbindung vom Wiesbadener Hauptbahnhof nach Kelkheim vorgeschlagen. Auch durch diese Verbindung ergeben sich neue Fahrtbeziehungen aus den Stadtteilen Bierstadt und Naurod. Innerhalb Wiesbadens verkehren die Linien auf einem im bisherigen Liniennetz nicht berücksichtigten Linienweg, der insbesondere eine Integration der New-York-

Straße und des Wohngebiets Schau-ins-Land ermöglicht. In Bierstadt wird die neue Haltestelle Bierstadt Sportplatz an der Nauroder Straße bedient.

Abbildung 92: Linien 230, 262 und 290



Quelle: ioki GmbH

7.2.5. Metrobus

Das Metrobusnetz ist das neue Rückgrat des Wiesbadener ÖPNV und verbindet die Innenstadt und den Hauptbahnhof mit den bevölkerungsstärksten Stadtteilen. Alle sieben Metrobus-Linien verkehren in der HVZ und NVZ im 15-Minuten-Takt. In der Schwachverkehrszeit wird auf allen Linien ein 30-Minuten-Takt angeboten, der unter der Woche um eine zusätzliche Fahrt nach 0:00 Uhr erweitert wird. In den Nächten auf Samstag und Sonntag verkehren einzelne Metrobus-Linien in der gesamten Nacht, wobei hier stündlich Anschluss an die durchgehend verkehrende S 8 am Wiesbadener Hauptbahnhof besteht. Das Metrobusnetz ist damit in der Woche täglich 19 Stunden und am Wochenende täglich 24 Stunden in Betrieb.

Abbildung 93: Netzfunktion des Metrobus im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

Metrobus – Hauptnetz

Das Hauptnetz des Metrobusses umfasst die stärksten Achsen des Wiesbadener ÖPNV, die durch die vier Metrobuslinien M1, M2, M3 und M6 abgedeckt werden. Für die Linien M1 und M3 ist dabei im Zielnetz der Einsatz von Fahrzeugen mit besonders hoher Kapazität in Form von Doppelgelenkbussen vorgesehen, die der starken Fahrgastnachfrage entsprechen. Diese Fahrzeuge ermöglichen durch eine größere Fahrzeuglänge sowie zusätzliche Türen sowohl eine höhere Sitz- und Stehplatzkapazität als auch einen schnelleren Fahrgastwechsel.

Die Linie M1 verbindet Schierstein im Südwesten mit Bierstadt im Osten Wiesbadens und kombiniert Äste der Hauptlinien 5 und 17 aus dem Bestandsnetz. Dabei übernimmt die Linie Verbindungsfunktionen über die Schiersteiner Straße sowie die Bierstadter Straße und verbessert die Anbindung beider Stadtteile an den Hauptbahnhof. An den Linienenden ist eine Erschließung der stark verdichteten Siedlungsbereiche an der Neckarstraße in Schierstein sowie im Bereich Wolfswald in Bierstadt vorgesehen, die auch einen Einsatz von Fahrzeugen mit hoher Kapazität rechtfertigen. In Bierstadt wird eine Verlängerung der Linie in das Neubaugebiet Bierstadt-Nord zur neuen Haltestelle Speierlingstraße vorgenommen. Die Linie M1 schafft damit auch eine direkte und

leistungsfähige Anbindung des Gebiets an die Innenstadt und den Hauptbahnhof, wodurch neuen Einwohnenden direkt eine attraktive Mobilitätsalternative zum privaten Pkw bereitsteht.

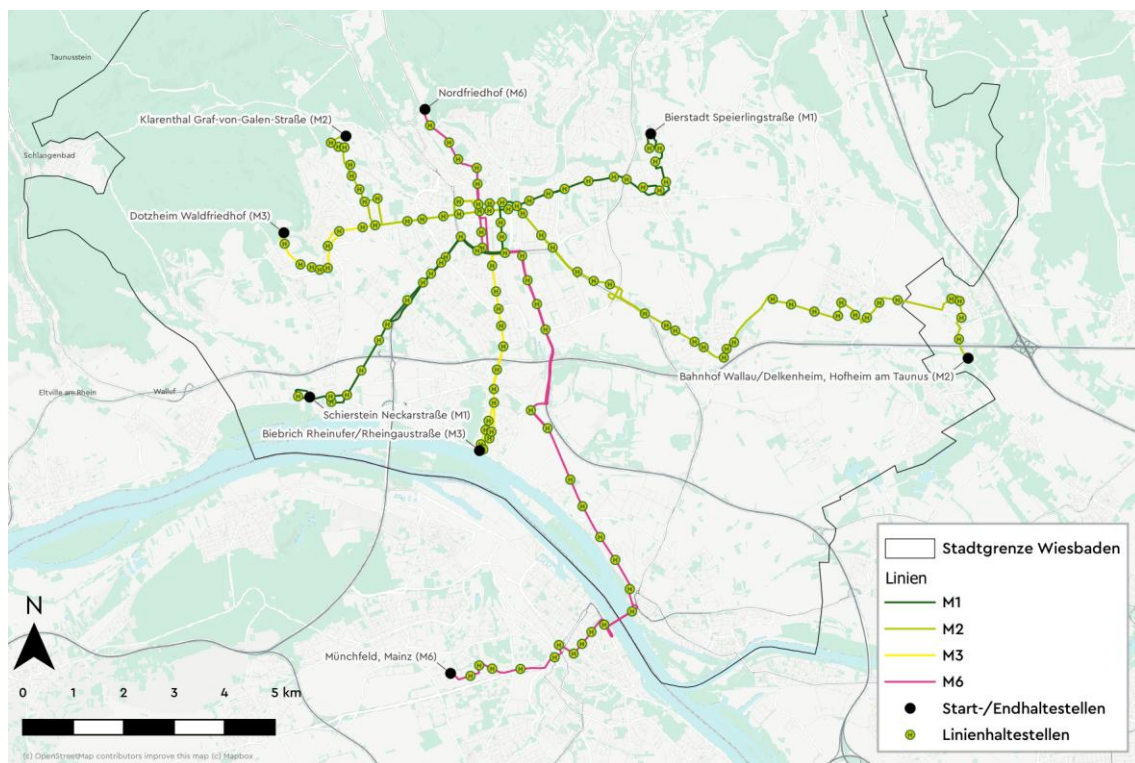
Mit der Linie M2 von Klarenthal nach Wallau/Delkenheim Bf. erfolgt die Kombination von Ästen der aktuellen Hauptlinien 15 und 17. Mit den Siedlungsgebieten Graf-von-Galen-Straße und Carl-von-Ossietzky-Straße verbindet diese Linie besonders einwohnerstarke Bereiche mit der Innenstadt. Auf der Dotzheimer Straße ergänzt die M2 das Angebot der Linien M3 und M5, sodass 12 Abfahrten je Stunde und Richtung durch den Metrobus angeboten werden. Auf dem Ostast in Richtung Wallau/Delkenheim Bf. wird ein Anschluss der Stadtteile Erbenheim und Nordenstadt sowie des Hofheimer Ortsteils Wallau an den SPNV gewährleistet. An der Endhaltestelle am neuen Haltepunkt Wallau/Delkenheim, der im Zuge der Realisierung der sogenannte Wallauer Spange entsteht, besteht Anschluss zum Hessen-Express in Richtung Frankfurt, Frankfurt Flughafen und Darmstadt.

Die Linie M3 verbindet mit Dotzheim und Biebrich zwei der bedeutendsten Siedlungsschwerpunkte Wiesbadens. Dabei kombiniert sie den Verlauf der bestehenden Hauptlinien 27 auf dem Westabschnitt und 4 auf dem Südabschnitt. Mit der Dotzheimer Straße und der Biebricher Allee befährt die Linie zwei zentrale Hauptachsen, an denen ein besonders hohes Fahrgastaufkommen zu erwarten ist. Eine besondere Bedeutung hat die M3 zusätzlich für die Erschließung des dichten Wohngebiets Schelmengraben in Dotzheim. Im Vergleich zur Linie 27 aus dem Bestandsnetz erfolgt hier eine Vereinheitlichung des Linienwegs. Einerseits wird die Linie durch eine direkte Fahrt durch die Hans-Böckler-Straße beschleunigt, andererseits wird durch die Führung jeder Fahrt bis zur Haltestelle Waldfriedhof eine verbesserte Erschließung der Siedlungsgebiete an der Frauensteiner Straße sichergestellt.

Angelehnt an die Linie 6 aus dem Bestandsnetz bedient der Metrobus M6 die Relation Nordfriedhof – Mainz. Dabei bleibt die direkte Linienführung über die Platter Straße bzw. über die Mainzer Straße erhalten, um ein möglichst konkurrenzfähiges Angebot zum Individualverkehr bereitzustellen. Für das Mainzer Stadtgebiet wird Münchfeld als Endhaltestelle aller Fahrten angestrebt.

Dadurch kann die Betriebseffizienz gesteigert werden und Fahrten auf dem nachfrageschwächeren Linienweg nach Mainz-Gonsenheim durch andere Linien mit für diesen Ast adäquaten Kapazitäten und Taktangeboten abgewickelt werden. Die schlussendliche Linienführung bzw. Endhaltestelle ist in Abstimmung mit der Stadt Mainz und der Mainzer Mobilität abschließend abzustimmen.

Abbildung 94: Linien M1, M2, M3 und M6



Quelle: ioki GmbH

Metrobus – Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz des Metrobusses umfasst die übrigen Hauptverbindungen im Wiesbadener Stadtraum, die ebenfalls eine hohe Nachfrage aufweisen. Für diesen Teil des Metrobusnetzes ist ebenfalls eine Bedienung im 15-Minuten-Takt während der HVZ und NVZ sowie eine Bedienung im 30-Minuten-Takt in der SVZ mit zusätzlicher Fahrt nach 0:00 Uhr vorgesehen. Um der Nachfrage entlang der Hauptachsen gerecht zu werden, ist für alle Linien der durchgehende Einsatz von Gelenkbussen vorgesehen. Für die Linie M4 ist aufgrund der Bedienung besonders nachfragestarker Gebiete der Einsatz von Doppelgelenkbussen empfohlen.

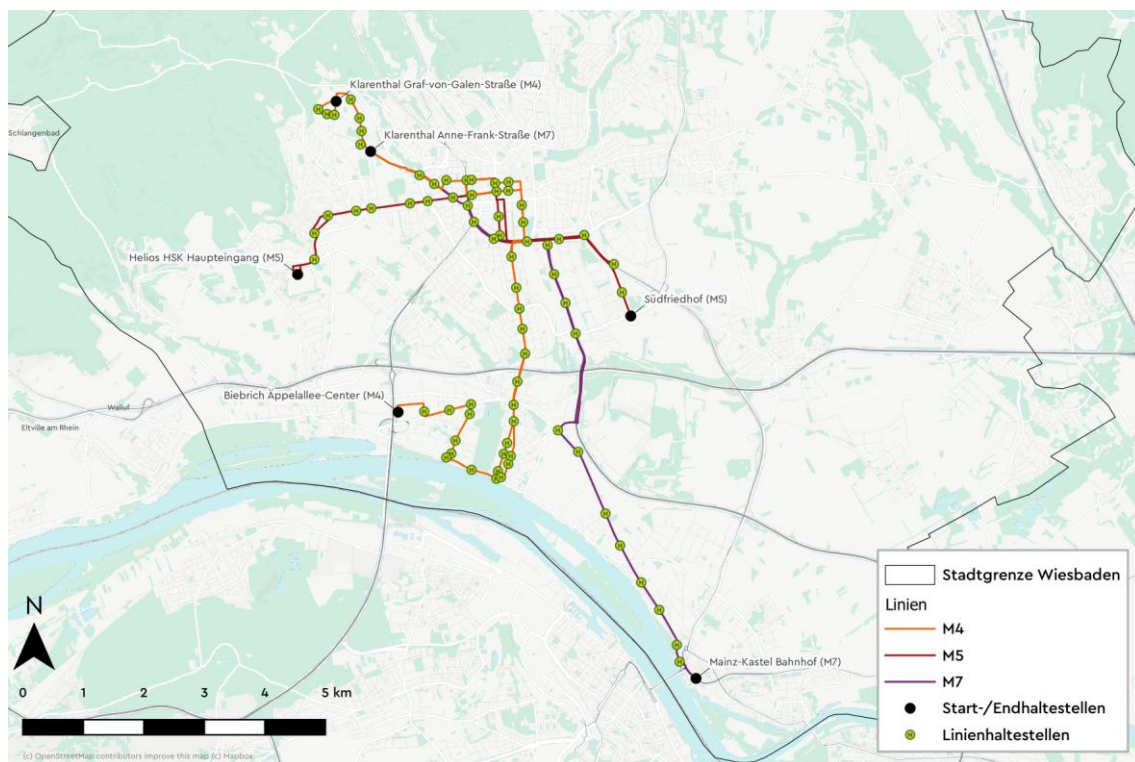
Die Linie M4 übernimmt die verkehrlichen Funktionen der Linie 14 im Status Quo und stellt eine Verbindung zwischen der Graf-von-Galen-Straße in Klarenthal sowie dem Äppelallee-Center in Biebrich her. Dabei verknüpft die Linie zahlreiche bestehende Siedlungsschwerpunkte, darunter den Stadtteil Klarenthal, das Westend, das Biebricher Zentrum sowie die Albert-Schweitzer-Allee. Mit der Klarenthaler Straße sowie der Biebricher Allee werden dabei zwei Achsen von zentraler Bedeutung bedient, die hinsichtlich des zu erwartenden Fahrgastpotenzials hervorstechen. Mit der Innenstadt, der Hochschule RheinMain, dem Biebricher Rheinufer und dem Äppelallee-Center werden dabei wichtige Zielorte auf Wiesbadener Stadtgebiet miteinander verknüpft.

Die Linie M5 verbindet die Helios-Klinik im Stadtteil Dotzheim mit dem Südfriedhof und verstärkt dabei auf der Relation Dotzheim – Innenstadt die Linie M3. An der Helios-Klinik ist dabei eine direkte Anfahrt an den zukünftigen Haupteingang möglich, um für Beschäftigte, Patienten und Gäste einen komfortablen und schnellen Zugang zum Klinikgelände zu ermöglichen. Von besonderer Bedeutung für größere Klinikstandorte ist auch die direkte Anbindung an den Schienenverkehr,

der sowohl über den Bahnhof Dotzheim (zukünftiger Halt der Aartalbahn) als auch über eine direkte Verbindung zum Wiesbadener Hauptbahnhof sichergestellt wird. Auf dem östlichen Linienast, der ein Linienende am Südfriedhof vorsieht, besteht zukünftig in Abhängigkeit der Realisierung des städtebaulichen Entwicklungsprojekts Ostfeld das Potenzial zur Verlängerung.

Mit der Linie M7, die die Relation Hochschule RheinMain – Kastel Bahnhof bedient, werden bedeutende Netzwirkungen erzeugt bzw. gestärkt. So stellt diese Linie für die Hochschule eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof her und bindet darüber hinaus die dicht besiedelten Gebiete am ersten Ring an das Metrobusnetz an. Auf dem besonders stark nachgefragten Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und dem Stadtteil Mainz-Kastel verstärkt die M7 die Linie M6 und sorgt damit für eine deutliche Verbesserung des Angebots, wodurch auch die Betriebsstabilität auf dieser Achse gesteigert werden kann. Durch die direkte Anbindung des Bahnhofs Mainz-Kastel ergeben sich verbesserte Umsteigebeziehungen in die S-Bahn Rhein-Main. Eine Verlängerung der Linie M7 in Richtung Mainz-Kastel ist als Prüfauftrag formuliert (siehe Kapitel 9.4.1).

Abbildung 95: Linien M4, M5 und M7



Quelle: ioki GmbH

7.2.6. Sprinterbus

Das Produkt Sprinterbus hat in der Stadt Wiesbaden eine besondere Funktion, da es neben dem Metrobus auf Stadtebene ein zweites Produkt mit Premiumstandards darstellt. Sprinterbusse übernehmen als beschleunigte Stadtbuslinien Aufgaben in der Erschließung der Außenstadtteile und zur schnellen Verbindung dieser mit der Innenstadt. Durch die Verknüpfung von Verbindungs- und Erschließungsfunktionen tragen Sprinterbusse dabei sowohl zur Senkung der Reisezeit und

damit zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV als auch zur Mobilitätssicherung zahlreicher Einwohnenden in solchen Stadtteilen bei, die eine große Entfernung zur Innenstadt aufweisen.

Abbildung 96: Netzfunktion des Sprinterbus im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

Linien X41, X44 und X45

Die Sprinterbuslinien X41, X44 und X45 bilden auf Wiesbadener Stadtgebiet eine starke und beschleunigte Ost-West-Achse. Durch die Überlagerung der Takte auf den Linien X44 und X45 auf der Dotzheimer Straße sowie auf den Linien X41 und X45 auf der Bierstadter Straße entstehen jeweils Taktachsen im 15-Minuten-Takt auf Metrobus-Niveau. Auf ihren Außenästen bedienen alle drei Linien verschiedene Stadtteile, die aufgrund ihrer Größe und Lage nicht über einen Anschluss an das Metrobusnetz verfügen.

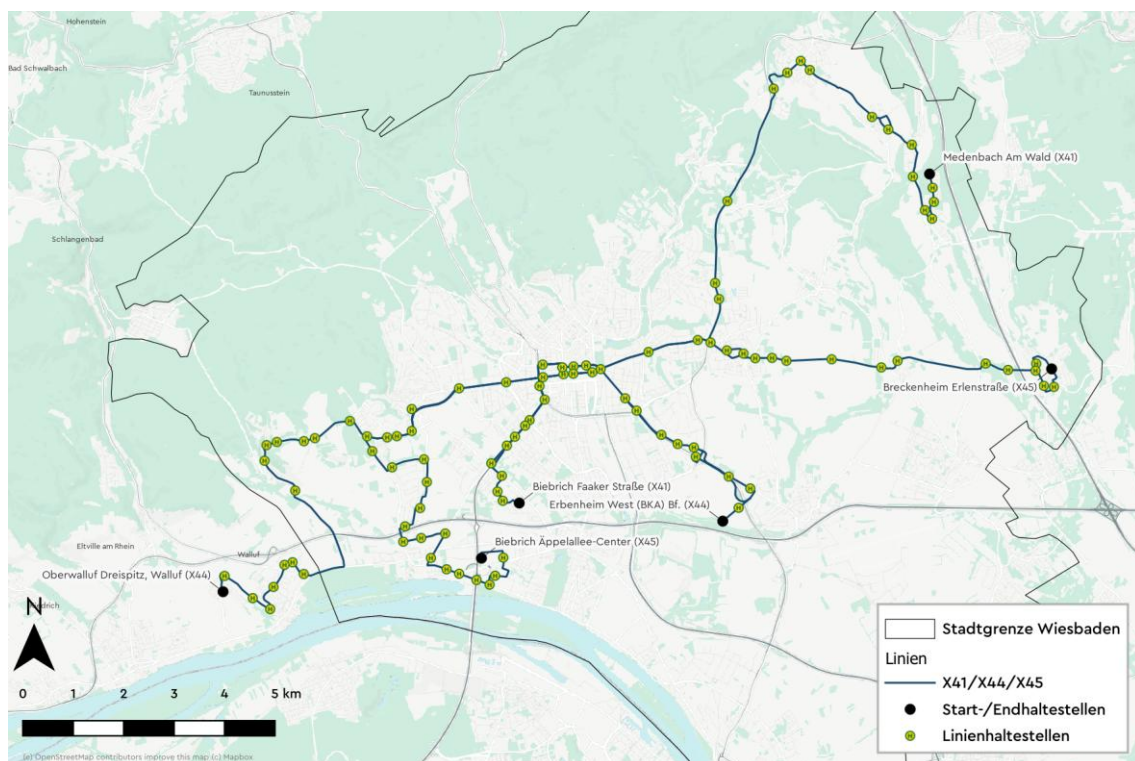
Mit der Linie X41 entsteht eine leistungsfähige Verbindung der Stadtteile Auringen, Medenbach und Naurod mit der Wiesbadener Innenstadt. Durch das Auslassen von Halten auf der Bierstadter Straße und der Bierstadter Höhe kann eine Reisezeitverkürzung erreicht werden, die die Attraktivität dieser Verbindungen steigert. Trotz der beschleunigten Linienführung werden dabei bedeutende Zielorte wie die Schulstandorte am Moltkering weiterhin an die Linie angeschlossen. Auf dem Westast der Linie erfolgt eine Fahrt zum verdichteten Siedlungsgebiet Gräselberg, welches ebenfalls nicht direkt an das Metrobusnetz angeschlossen ist.

Die Linie X44 bindet nicht nur den Stadtteil Frauenstein, sondern auch einmal stündlich die Gemeinde Walluf als Sprinter-Verbindung an die Wiesbadener Innenstadt an. Insbesondere für den Ortsteil Oberwalluf ergibt sich dadurch eine entscheidende Verbesserung in der Bedienungshäufigkeit ebenso wie in der Verbindungsqualität. Auch für Wiesbaden-Frauenstein kann die Reisezeit in die Innenstadt verringert werden. Auf dem Ostast stellt die Linie X44 eine direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und dem zukünftigen BKA-Standort in Erbenheim her. Damit ergibt sich

für das BKA sowohl eine schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof mit der Ländchesbahn als auch in die Innenstadt mit dem Sprinterbus.

Die Linie X45 ermöglicht eine umsteigefreie und schnelle Verbindung zwischen Dotzheim und Bierstadt. Auf ihrem Westast verkehrt sie weiter über den HSK-Campus, Freudenberg und Schierstein zum Äppelallee-Center. Für den Stadtteil Freudenberg entstehen sowohl kürzere Reisezeiten in die Innenstadt als auch eine umsteigefreie Verbindung zum Versorgungszentrum an der Äppelallee. Auf dem Ostast übernimmt die Linie die Verbindung über Igstadt nach Breckenheim. Auf diesem Abschnitt kann die Linie X45 gegenüber dem Bestandsangebot ebenfalls kürzere Reisezeiten in die Innenstadt realisieren.

Abbildung 97: Linien X41, X44 und X45



Quelle: ioki GmbH

Linien X42, X47 und 75

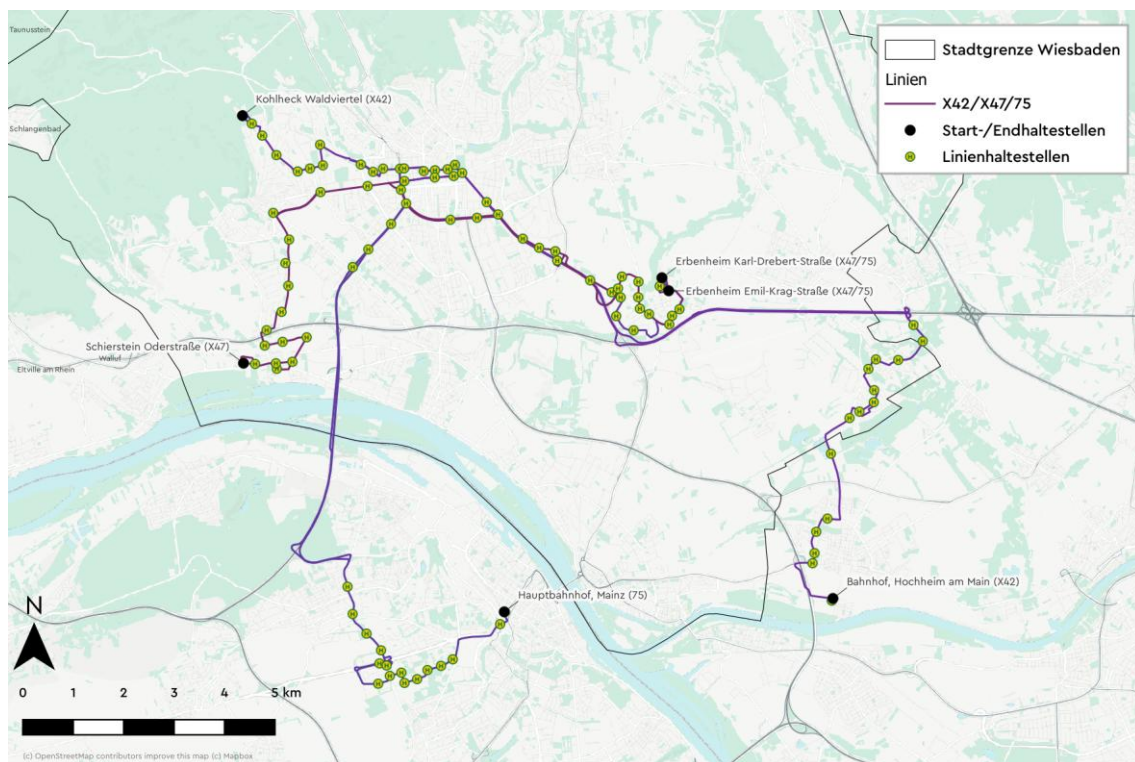
Mit den Linien X42, X47 und 75 werden bestehende Verbindungen innerhalb der Stadt Wiesbaden um neue Relationen ergänzt, sodass insgesamt eine Steigerung der Verbindungsvielfalt erreicht werden kann. Mit der Linie X42 steht dabei die Linie 48 aus dem bestehenden Netz im Zentrum dieses Linienblocks, die von ihrem bisherigen Linienende an der Hochschule RheinMain ins Waldviertel nach Kohlheck verlängert wird. Auf dem östlichen Linienabschnitt erfolgt eine Beschleunigung der Linie, die zwischen dem Siegfriedring und dem Bahnhof Wallau/Delkenheim ohne Zwischenhalt über die Autobahn verkehrt. Insbesondere für den Stadtteil Delkenheim kann somit eine zusätzliche Reisezeitverkürzung in die Wiesbadener Innenstadt erreicht werden.

Die Linie 75 ergänzt die Linie X42 auf dem zentralen Linienweg durch die Innenstadt und über die Frankfurter Straße. Auf ihrem Ostast zur Karl-Drebert-Straße beschleunigt sie die Verbindung

zwischen Erbenheim und der Innenstadt deutlich. Der Westast stellt eine vollkommen neue Verbindung nach Mainz dar. Über die Schiersteiner Straße und Schiersteiner Brücke verkehrt die Linie beschleunigt bis nach Mainz-Gonsenheim. Auf Mainzer Stadtgebiet stellt die Linie eine direkte Verbindung zur Mainzer Hochschule und zur Universität Mainz her und endet am Mainzer Hauptbahnhof. Aus Wiesbaden ergeben sich somit zahlreiche neue Direktverbindungen, die eine deutliche Verbesserung der Verbindungsqualität zur Folge haben. Das Angebot auf der Linie 75 ist in Abstimmung mit der Stadt Mainz und der Mainzer Mobilität auszugestalten.

Mit der Linie X47 besteht eine ergänzende Verbindung zwischen Schierstein und Erbenheim, die anders als die übrigen Sprinter-Verkehre keine direkte Verbindung zur Innenstadt, sondern stattdessen zum Wiesbadener Hauptbahnhof herstellt. Auch aus diesem Grund ist sie als Ergänzung zur Linie X45 auf dem Westabschnitt über Freudenberg und die Dotzheimer Straße sowie zur Linie 75 in Erbenheim zu verstehen. Durch die direkte Fahrt über den ersten Ring ergeben sich ebenfalls Reisezeitgewinne für die Relation zum Hauptbahnhof.

Abbildung 98: Linien X42, X47 und 75



Quelle: ioki GmbH

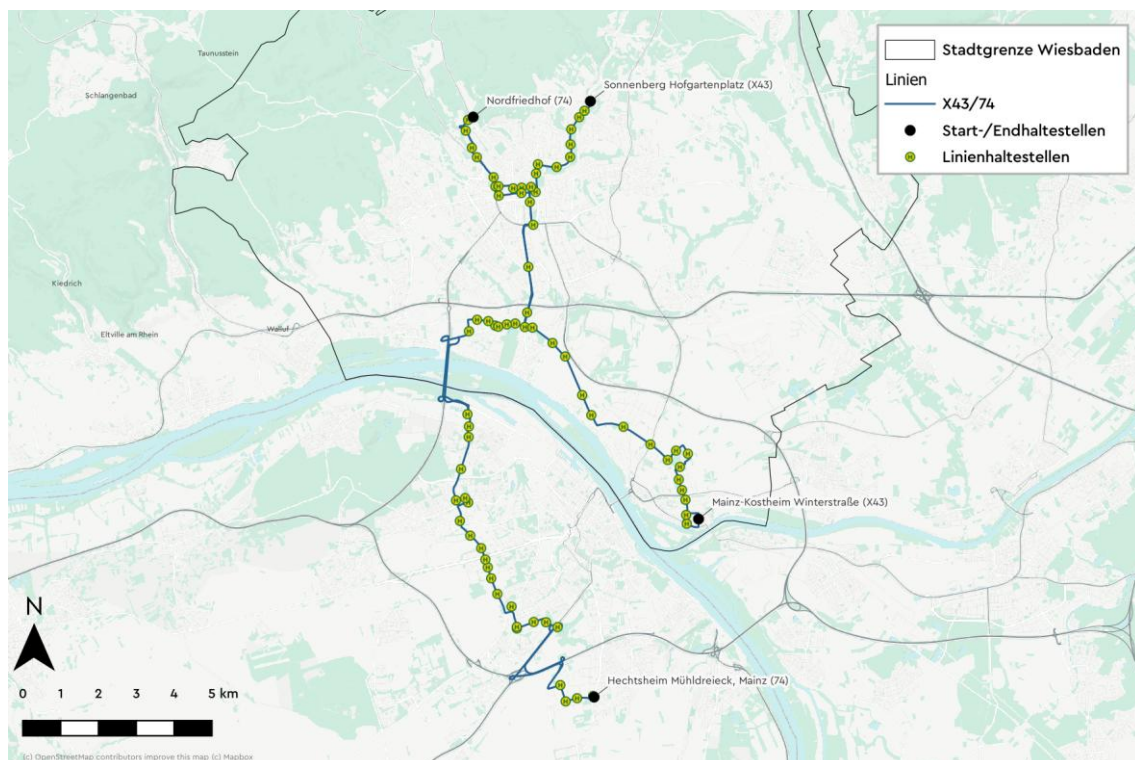
Linien X43 und 74

Die Sprinter-Linien X43 und 74 bilden innerhalb Wiesbadens gemeinsam eine neuartige Nord-Süd-Achse. Sie verkehren mit Startpunkten am Nordfriedhof bzw. am Hofgartenplatz in Sonnenberg über einen gemeinsamen Linienweg vom Dern'schen Gelände über den Hauptbahnhof und die Biebricher Allee, bevor von beiden Linien unterschiedliche Südäste befahren werden.

Die Linie X43 übernimmt innerstädtische Verbindungsaufgaben über den Bahnhof Wiesbaden-Ost nach Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim. Durch die Fahrt über den Otto-Suhr-Ring kann dabei in

entscheidendem Umfang Fahrzeit eingespart werden. Für den Stadtteil Mainz-Kostheim und das Wohngebiet Krautgärten im Stadtteil Mainz-Kastel schafft die Linie X43 somit eine schnelle Anbindung an den Hauptbahnhof und die Innenstadt. Durch die Fahrt über die Biebricher Allee ergeben sich dabei zahlreiche neue Umsteigeverbindungen auf den zweiten Ring sowie auf die Aartalbahn. Die Linie 74 stellt weiterhin eine schnelle Anbindung der Äppelallee und Hagenauer Straße an die Innenstadt her und verkehrt weiter über die Mainzer Stadtteile Mombach und Gonsenheim zum Mühlendreieck in Mainz-Hechtsheim. Das Angebot auf der Linie 74 ist in Abstimmung mit der Stadt Mainz und der Mainzer Mobilität auszugestalten.

Abbildung 99: Linien X43 und 74



Quelle: ioki GmbH

7.2.7. Stadtbus

Der Stadtbus bleibt das Basisangebot des Wiesbadener ÖPNV. Er stellt sicher, dass alle Siedlungsbereiche miteinander verknüpft und an zentrale Zielorte (Innenstadt, Stadtteilzentren und SPNV-Haltestellen) angeschlossen werden. Die Linien des Stadtbusnetzes verkehren grundsätzlich im 30-Minuten-Takt und unterscheiden sich lediglich im Bedienungszeitraum hinsichtlich des Angebots in der Schwachverkehrszeit. Es wird zwischen zwei Angebotsformen im Stadtbusnetz unterschieden:

- Stadtbus-Hauptlinien (10-20, 29) als ganztägige Linien auf bedeutenden Relationen außerhalb des Metrobus-Netzes
- Stadtbus-Ergänzungslinien (21-28, 30 & 40) in der Haupt- und Normalverkehrszeit zur Verdichtung und Erweiterung des Linienangebots; Ein Angebot in der

Schwachverkehrszeit besteht auf diesen Linien nicht

Ein besonderer Fokus im Stadtbusnetz liegt auf der Bereitstellung tangentialer Verbindungen, die eine Verknüpfung von Siedlungsgebieten außerhalb der zentralen radialen Achsen sicherstellen, auf denen Metrobusse und Sprinterbusse verkehren. Eine zweite zentrale Funktion des Stadtbusses liegt in der Verdichtung der zentralen Achsen und der Anbindung zwischen diesen Achsen liegenden Siedlungsbereiche. Das Stadtbusnetz hat damit einen entscheidenden Einfluss auf die Netzdichte, die Vielfalt an Verbindungen und die Erschließungswirkung des Wiesbadener ÖPNV.

Abbildung 100: Netzfunktion des Stadtbusses im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

Tangentiale Stadtbuslinien

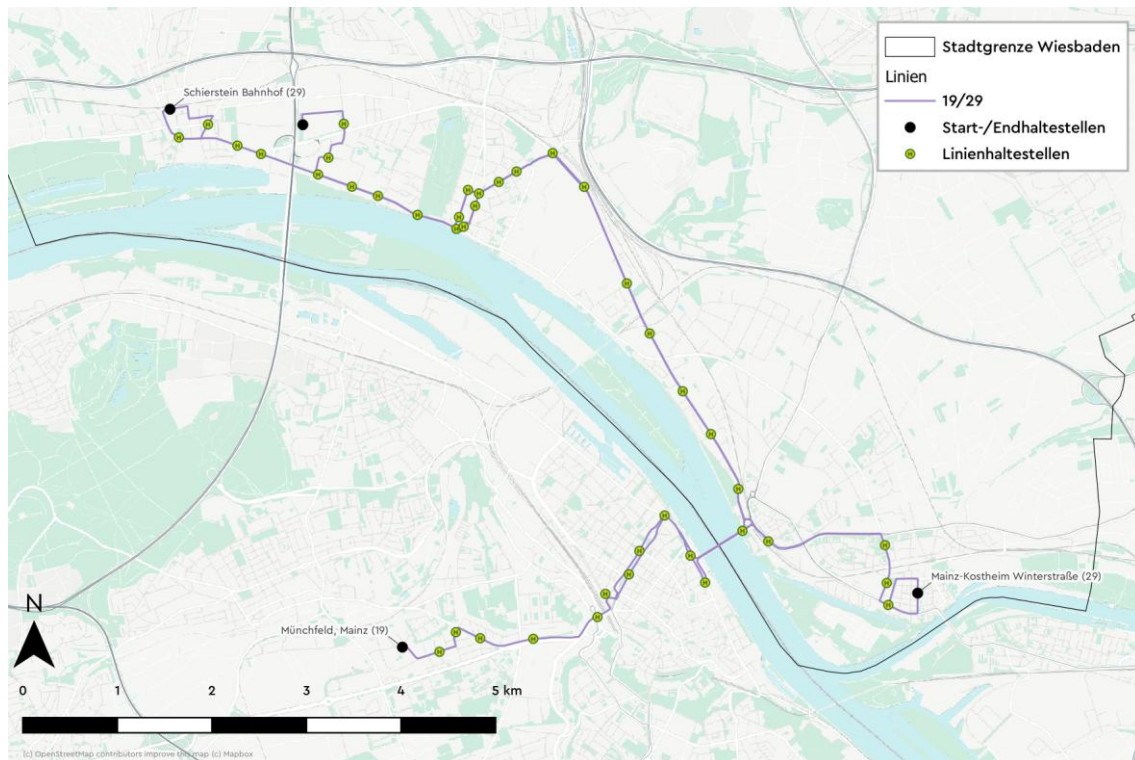
Linienachse 19/29 – Neue Uferlinien

Zur stärkeren Verknüpfung der am Rheinufer liegenden Siedlungsbereiche wird die bisherige Linie 9 zu einer zentralen Linienachse des Stadtbusnetzes als Linie 19, die um die Linie 10 erweitert wird. Durch diese zusätzliche Linie ergeben sich für die Stadtteile Schierstein, Biebrich, Mainz-Amöneburg und Mainz-Kastel ein erweitertes Fahrtenangebot sowie mehr Verbindungen entlang des Rheins.

Der Bahnhof in Schierstein bildet für beide Linien den Ausgangspunkt, sodass eine direkte Verknüpfung zum SPNV-Angebot auf der rechten Rheinstrecke besteht. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der touristischen Bedeutung auf dieser Bahnstrecke bedeutsam, um die Erreichbarkeit von touristischen Zielen wie dem Schiersteiner Hafen, dem Schloss Biebrich und dem Kasteler Rheinufer zu verbessern. Entlang der Rheingaustraße werden darüber hinaus auch Arbeitsplatzschwerpunkte in Schierstein, Biebrich und Mainz-Amöneburg angeschlossen. An der Haltestellen Biebrich Rheinufer und dem Bahnhof Wiesbaden Ost können bestehen zudem zahlreiche Umsteigebeziehungen. In Mainz-Kastel wird die Wiesbadener Straße als bedeutender

Siedlungsschwerpunkt durchfahren, bevor eine Aufspaltung der Linienachse erfolgt. Die Linie 19 verkehrt über den bereits im Status Quo befahrenen Linienweg zum Mainzer Hauptbahnhof und darüber hinaus auf der stark nachgefragten Linienachse zum Münchfeld. Mit der Linie 29 wird die Fahrtbeziehung in Richtung Mainz-Kostheim hergestellt, die insbesondere für die Stadtteile Biebrich und Schierstein neue attraktive Direktverbindungen entlang des Rheins herstellt.

Abbildung 101: Linien 19 und 29



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 14/24 – Süd-West-Spange

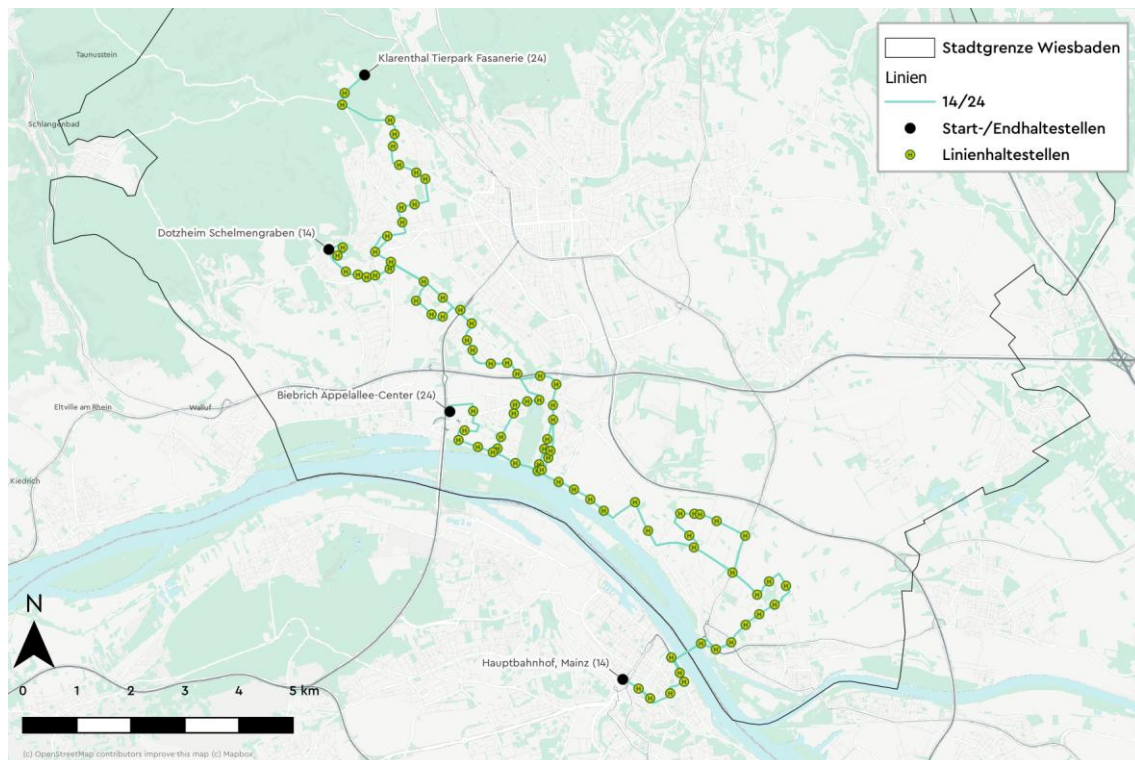
Die Linien 14 und 24 verstärken die Angebotsqualität auf der Achse Dotzheim – Biebrich und bringen damit auch Verbesserungen für die Stadtteile Sauerland und Gräselberg mit sich. Die Haltestellen Dotzheim Mitte, Kahle Mühle sowie Tannhäuserstraße stellen Verknüpfungspunkte zu den Metrobussen auf der Dotzheimer Straße, der Schiersteiner Straße sowie der Biebricher Allee dar.

Die Linie 14 verknüpft die Süd-West-Spange mit dem Wohngebiet Schelmengraben, dass als dichtes Wohnquartier und Schulstandort eine besondere Bedeutung für den Wiesbadener Westen aufweist. Auf dem östlichen Abschnitt stellt die Linie eine Verbindung zwischen dem Biebricher Rheinufer und den Bahnhof Biebrich her. Eine besondere Aufgabe hat die Linie für die Verknüpfung der SPNV-Station mit den Gewerbegebieten in Mainz-Amöneburg sowie in Mainz-Kastel. Für das Wohngebiet Krautgärten entsteht eine umsteigefreie Verbindung in Richtung Biebrich. Als weitere Querverbindung verläuft die Linie 14 weiter von dort über Kastel Bahnhof bis zum Mainzer Hbf.

Die Ergänzungslinie 24 schafft auf ihrem Nordabschnitt eine Verbindung zwischen den bevölkerungsstarken Stadtteilen Dotzheim und Klarenthal mit Ende an der Fasanerie, die für den

Freizeitverkehr in Wiesbaden eine hohe Bedeutung aufweist. Auf ihrem südlichen Abschnitt bedient sie das Gewerbegebiet Carl-Bosch-Straße, die Rheinhütte an der Rheingaustraße sowie das Äppelallee-Center als Endhaltestelle. Durch die Linienführung erhalten die Stadtteile Sauerland und Gräselberg eine direkte Anbindung an das lokale Einzelhandelszentrum ebenso wie an die Biebricher Innenstadt. Insbesondere aufgrund der Linienbedeutung für den Verkehr zum Arbeitsplatz sowie zum Einkaufen ist die Nebenlinie für den Südwesten Wiesbadens von Bedeutung.

Abbildung 102: Linien 14 und 24



Quelle: ioki GmbH

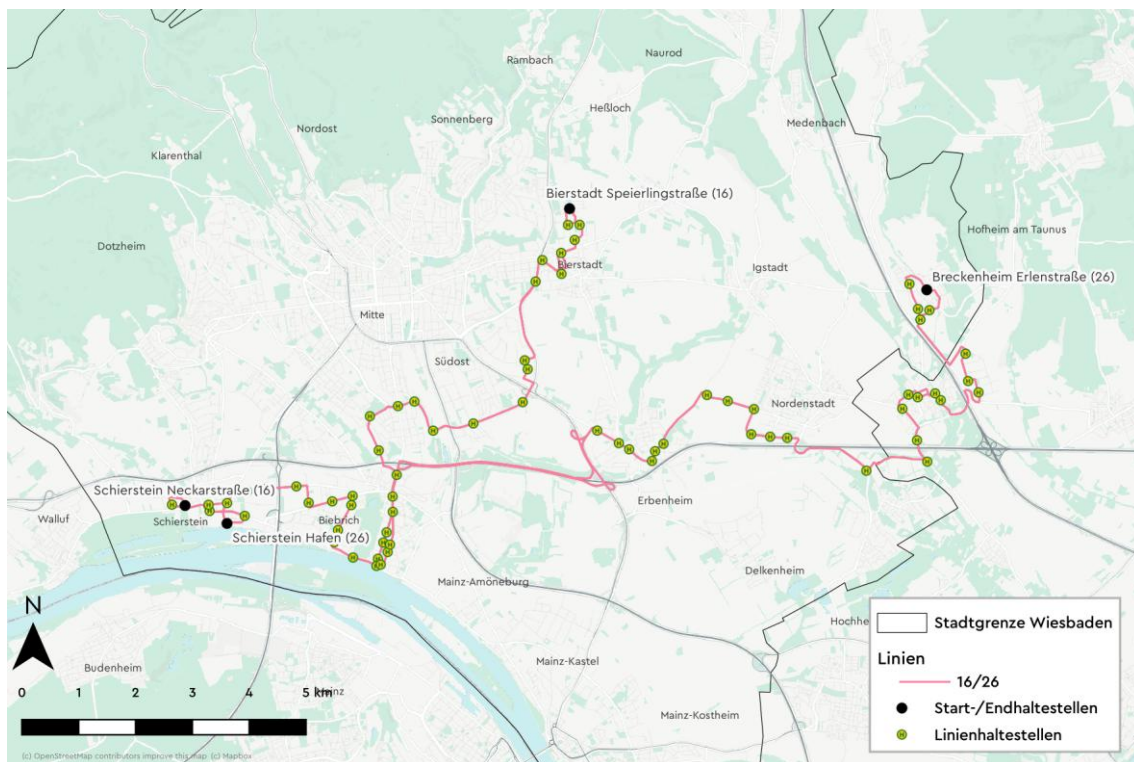
Linienachse 16/26 – Süd-Ost-Spange

Die Linien 16 und 26 ergänzen das Wiesbadener Stadtbusnetz um zwei neue Tangenten, die eine stärkere Verknüpfung der südlichen und östlichen Stadtteile ermöglichen. Gemeinsam sorgen beide Linien auch für ein zusätzliches Fahrtenangebot zwischen Schierstein und Biebrich. Auf dem gemeinsamen Linienweg liegen dabei sowohl die Hagenauer Straße und die Äppelallee als bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte als auch die Albert-Schweitzer-Allee als verdichteter Wohnstandort. Ebenfalls verkehren beide Linien zentral durch Biebrich und binden dabei auch das Rheinufer und das Schloss Biebrich als Freizeitziele an.

Die Linie 16 verkehrt ab Biebrich Mitte weiter über den Bahnhof Steinberger Straße und schafft in diesem Zuge eine direkte Anbindung an die Aartalbahn. Im weiteren Verlauf folgt die Linie dem zweiten Ring und ermöglicht damit direkte Verbindungen zwischen Biebrich und dem Gewerbegebiet Raiffeisenplatz sowie dem Südfriedhof. Durch die neue Haltestelle Schultheißstraße wird die Erschließungswirkung im Süden Bierstadts noch einmal gesteigert. Das Linienende der Linie 16 liegt im Neubaugebiet Bierstadt-Nord an der Speierlingstraße.

Mit der Linie 26 entsteht eine neuartige Verbindung aus Biebrich in die östlichen Stadtteile der Landeshauptstadt. Durch die Führung des Linienwegs über die Autobahn A66 kann die Reisezeit zwischen Biebrich und Erbenheim gegenüber dem Status Quo stark verringert werden, sodass zum Pkw sehr konkurrenzfähige Fahrzeiten angeboten werden können. Mit der Bedienung des Bahnhofs Erbenheim entsteht auch eine direkte Anbindung Biebrichs an die Ländchesbahn, die eine kürzere Reisezeit in Richtung der nordöstlichen Stadtteile sowie in den Taunus ermöglicht. Durch die Verknüpfung der Gewerbegebiete in Nordenstadt und Wallau auf ihrem östlichen Linienabschnitt ist die Linie 26 insbesondere im Berufsverkehr von Bedeutung. Die Linie schafft darüber hinaus erstmals eine regelmäßige umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtteilen Nordenstadt und Breckenheim. Eine Verlängerung der Linie 26 nach Langenhain kann in Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständigem Aufgabenträger erfolgen.

Abbildung 103: Linien 16 und 26



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 10/40 – Zweiter Ring

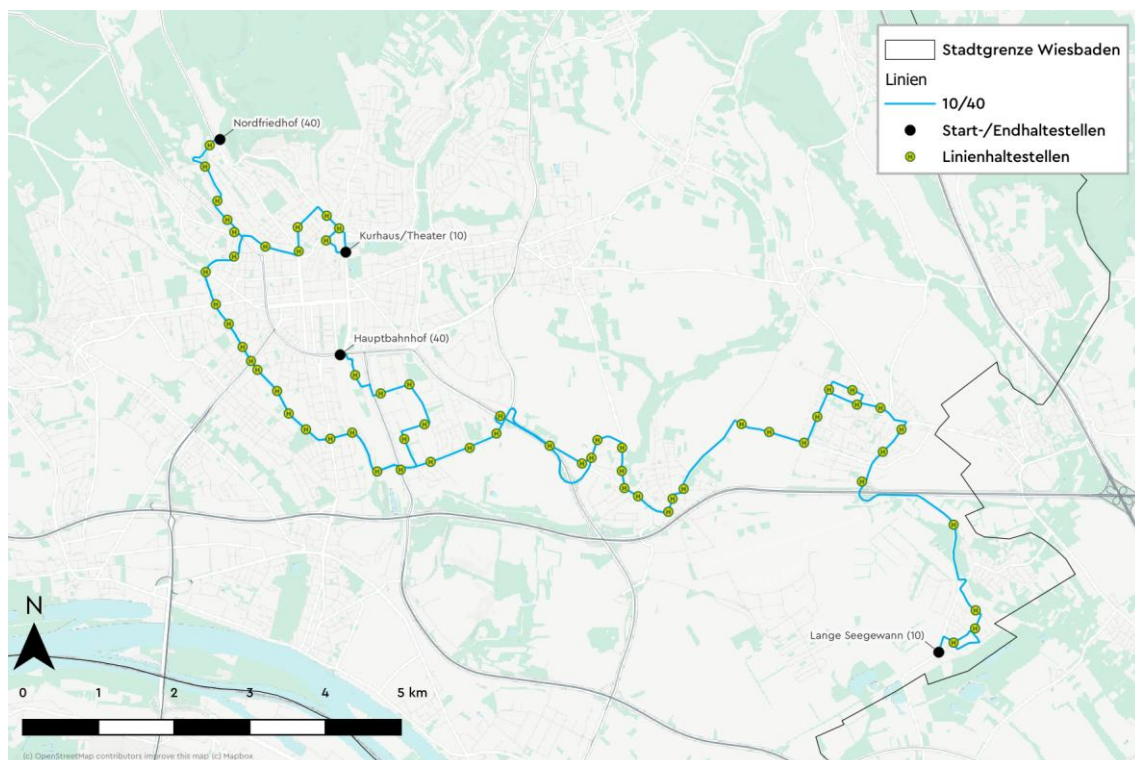
Der zweite Ring findet im Wiesbadener ÖPNV-Netz bislang nicht ausreichend Berücksichtigung. Die Linien 10 und 40 verbessern die Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete im Umfeld der bedeutenden Tangente maßgeblich. Auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt zwischen Dürerplatz und Velvets Theater entsteht im Zielnetz ein attraktiver 15-Minuten-Takt. Mit den Linien 10 und 40 können aufgrund ihres tangentialen Charakters Fahrten durch die Innenstadt vermieden werden, um so eine Reduktion der Belastung auf zentralen ÖPNV-Achsen zu erreichen.

Die Linie 10 schließt den zweiten Ring an die nördlichen Teile der Innenstadt mit den Haltestellen Kochbrunnen, Webergasse und Kurhaus/Theater an. Insbesondere für das Rheingauviertel und die Siedlungsbereiche an der Dotzheimer Straße entsteht so eine neue ÖPNV-Beziehung, die eine

Alternative zu den radialen Verkehren darstellt. Auf ihrem Ostast stellt die Linie 10 vor allem für Lernende sowie für Erwerbstätige mit Arbeitsplatz am zweiten Ring eine attraktive Verbindung nach Erbenheim, Nordenstadt und Delkenheim dar. Auf der Verbindung zwischen Nordenstadt und Delkenheim kann durch die Fahrt auf direktem Weg ein deutlich konkurrenzfähigeres Angebot gegenüber der Führung über Wallau geschaffen werden.

Mit der Linie 40 gelingt die direkte Verknüpfung des Hochschulstandorts Unter den Eichen mit dem Hauptcampus am Kurt-Schumacher-Ring. Auf der Schützenstraße können dadurch zwei weitere stündliche Fahrten angeboten und eine bessere Verbindung in Richtung des zweiten Rings sowie durch einmaligen Umstieg nach Dotzheim und Schierstein bereitgestellt werden. Mit dem Linienende am Hauptbahnhof vervielfältigen sich die direkten Fahrtbeziehungen aus Richtung des zweiten Rings. Unter anderem können auch die Konradinallee sowie das Berufsschulzentrum umsteigefrei erreicht werden.

Abbildung 104: Linien 10 und 40



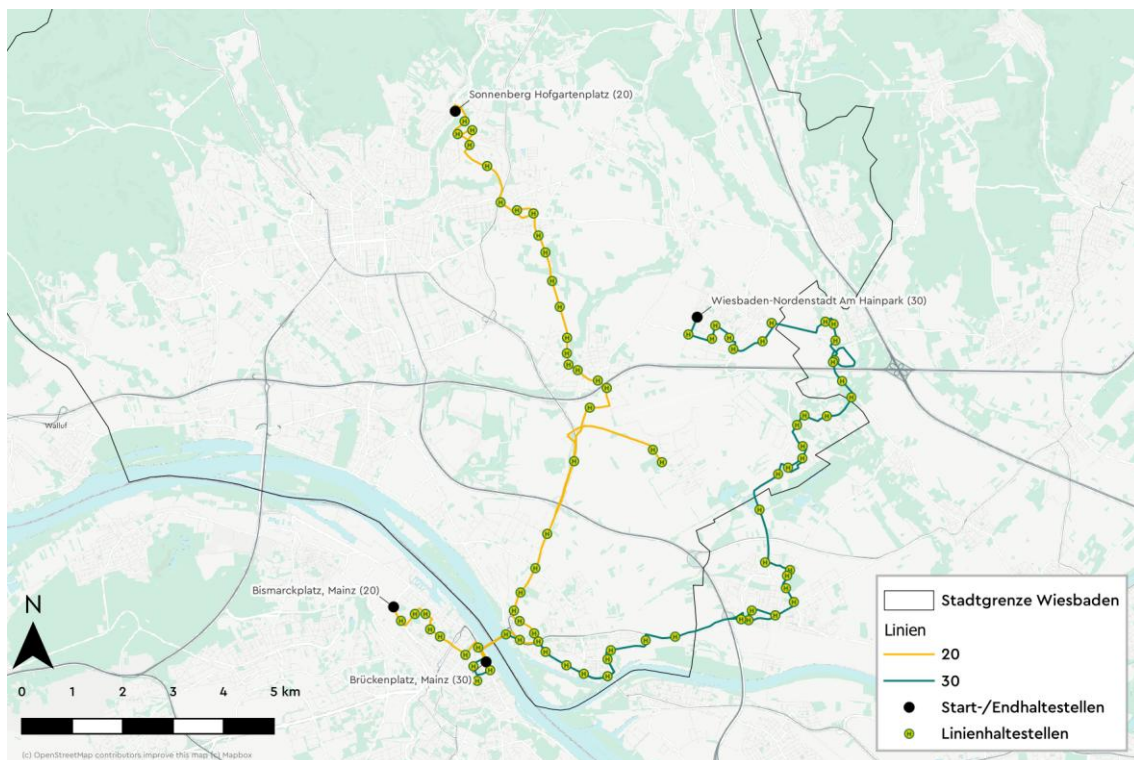
Quelle: ioki GmbH

Tangentiale Linien 20/30

Die Linien 20 und 30 ergänzen das tangentielle Stadtbusangebot auf zwei bedeutenden Achsen des Wiesbadener Stadtgebiets. Mit der Linie 20 wird die bereits bestehende Relation Erbenheim - Mainz über Bierstadt nach Sonnenberg verlängert. Damit ergeben sich direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen diesen Stadtteilen, die im bestehenden Netz Umwege und Umstiege erfordert hätten. Ebenso wird eine direkte Verbindung zwischen dem US-Army-Wohnstandort Aukamm und der Clay-Kaserne hergestellt, die den Wünschen amerikanischer Soldaten und ihrer Familien Rechnung tragen.

Mit der Linie 30 zwischen Mainz und Nordenstadt entsteht eine neuartige Tangente im Südosten Wiesbadens. Auf dem Abschnitt zwischen Mainz und Hochheim verdichtet die Linie ganztägig den Takt und ermöglicht darüber hinaus eine umsteigefreie Fahrt zwischen dem Ortskern des Stadtteils Mainz-Kostheim und der angrenzenden Stadt Hochheim mit Anbindung der Papierfabrik als einem der bedeutendsten Arbeitgeber im Wiesbadener Südosten. Auf ihrem weiteren Verlauf bedient die Linie den Stadtteil Delkenheim und schafft eine zusätzliche Verknüpfung zum SPNV am Bahnhof Wallau/Delkenheim. Mit der direkten Anbindung des IKEA in Wallau sowie des Gewerbegebiets Ostring in Nordenstadt ist die Linie sowohl für die dort Beschäftigten als auch für die Kundschaft von großer Bedeutung. Mit der Endhaltestelle Am Hainpark wird auch das Neubaugebiet in Nordenstadt an das tangentielle Angebot sowie an den Bahnhof Wallau/Delkenheim angeschlossen.

Abbildung 105: Linien 20 und 30



Quelle: ioki GmbH

Radiale Stadtbuslinien

Linienachse 11/21

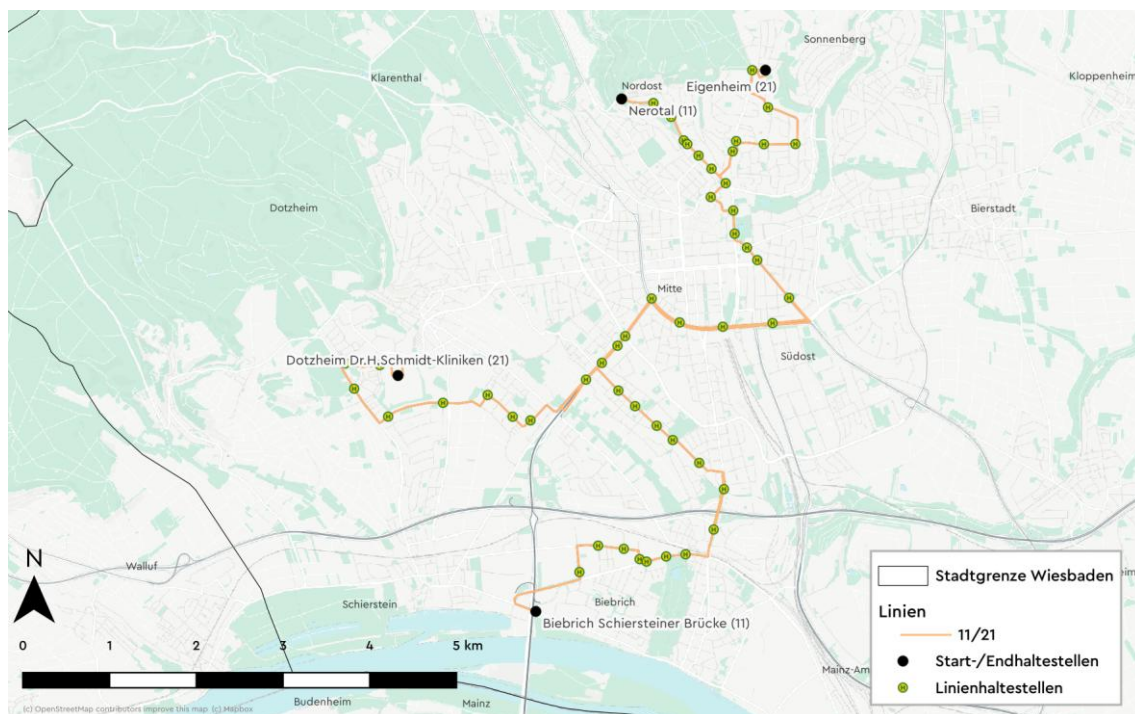
Die Linien 11 und 21 ermöglichen gänzlich neue Fahrtbeziehungen in der Wiesbadener Innenstadt. Durch den Linienweg über die Frankfurter Straße und den Gustav-Stresemann-Ring entsteht eine Linienachse, die im bisherigen Liniennetz des Wiesbadener Stadtbusses keine Berücksichtigung gefunden hat. Für die Frankfurter Straße und die angrenzenden Siedlungsbereiche wird somit eine Verbindung zum Hauptbahnhof hergestellt, die insbesondere für das St.-Josefs-Hospital eine Angebotsverbesserung darstellt. Für den Stadtteil Nordost können mit dem Linienbündel 11/21

zusätzliche Fahrtbeziehungen angeboten werden, wobei die direkte Anbindung der Innenstadt über die Haltestellen Webergasse und Friedrichstraße sichergestellt wird.

Die Hauptlinie 11 verkehrt vom Nerotal über die Taunusstraße in die Innenstadt. Dabei werden mit dem Kochbrunnen und dem Kurhaus weitere Zielorte in Innenstadtnähe bedient. Durch die Verknüpfung von Hauptbahnhof, Nerobergbahn und Kurhaus entsteht eine für den Freizeitverkehr besonders relevante Verbindung. Auf ihrem südlichen Abschnitt ist die Linie 11 als Erschließungslinie für die Anbindung verschiedener Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandorte vorgesehen, darunter im Rheingauviertel und in Biebrich. Dabei werden die SPNV-Haltepunkte Biebrich und Steinberger Straße bedient, an denen ein Umstieg auf die Aartalbahn bzw. auf das SPNV-Angebot der Rechten Rheinstrecke erfolgt. Zur intermodalen Verknüpfung eignet sich auch die Endhaltestelle am P+R-Platz Schiersteiner Brücke, an der gleichzeitig ein Umstieg auf die Uferlinien 19 und 29 möglich ist.

Ergänzt wird die Linie 11 im zentralen Abschnitt von der Linie 21, welche von der Siedlung Eigenheim im Stadtteil Nordost zur Helios-Klinik in Dotzheim verkehrt. Dabei übernimmt die Linie gleichermaßen Erschließungs- und Verbindungsaufgaben. Von besonderer Relevanz hinsichtlich der Netzwirkung ist der südliche Abschnitt der Linie. Für das Sauerland stellt die Linie eine direkte Verbindung an den Hauptbahnhof her und sichert damit eine schnelle Anbindung an den SPNV, welche zusätzlich durch die Verknüpfung mit der Aartalbahn am Haltepunkt Schiersteiner Straße besteht. Durch die Verknüpfung des Sauerlands mit Freudenberg und der Helios-Klinik verbessert sich die Verknüpfung der westlichen Wiesbadener Stadtteile. Als wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkt ist die Helios Klinik durch die Linie 21 somit besser an das Rheingauviertel und das Sauerland angebunden.

Abbildung 106: Linien 11 und 21



Quelle: ioki GmbH

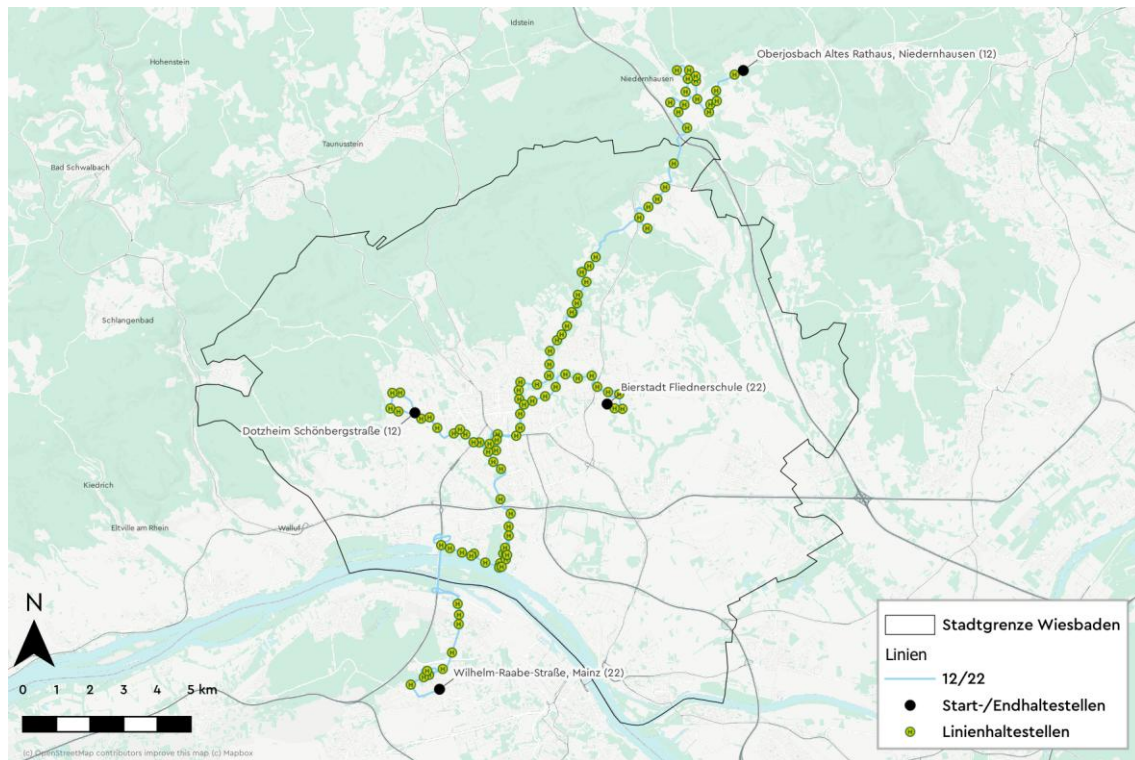
Linienachse 12/22

Die Linien 12 und 22 stärken auf ihrem zentralen Linienabschnitt verschiedene Netzelemente des Wiesbadener ÖPNV, die im bisherigen Netz nur unzureichend angebunden werden konnten. Durch die Fahrt über die Friedrich-Ebert-Allee erhält der bestehende Arbeitsplatzschwerpunkt einen regelmäßigen Anschluss an den Stadtbusverkehr, sodass die Erschließungswirkung des ÖPNV maßgeblich verbessert wird. Auch das Wiesbadener Museumsquartier erhält durch die neue Linienführung eine eigene Haltestelle, die die Erreichbarkeit der ansässigen Museen sowie des RheinMain CongressCenters, insbesondere aus Richtung des Hauptbahnhofs, verbessert. Das Dichterviertel profitiert im Besonderen von der Linienachse 12/22, die sowohl eine verbesserte Bedienungshäufigkeit als auch eine direkte und umsteigefreie Verbindung in die westliche Innenstadt herstellt. Auch aus diesem Grund ist die Linienachse der Linien 12 und 22 von Bedeutung, wenn es um die Erhöhung der innerstädtischen Netzdichte geht.

Mit der Stadtbus-Hauptlinie 12 zwischen Niedernhausen und dem Wiesbadener Stadtteil Kohlheck ergeben sich zahlreiche neue Direktverbindungen im Wiesbadener Stadtraum sowie in die direkte Umgebung. Für die Gemeinde Niedernhausen verstärkt sich das Bedienungsangebot in Richtung Wiesbaden von einer auf drei Fahrten je Stunde. Durch die Linie 12 sind dabei auch umsteigefreie Fahrten in die Wiesbadener Stadtteile Rambach und Sonnenberg möglich. Für Freizeitverkehre bietet die Linie 12 durch die Anbindung der Burg Sonnenberg, des Kurhauses und Kurparks sowie durch die Zubringerfunktion in Richtung Kellerskopf Potenziale. Auf ihrem Westast hat die Linie bedeutende Erschließungsfunktionen für das Künstler- und Europaviertel, die eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof erhalten. Mit dem Polizeipräsidium und der Volkshochschule werden weitere Zielorte im Stadtraum miteinander verknüpft, zudem erhält die als Arbeitsplatzstandort relevante Holzstraße eine ÖPNV-Anbindung. Das Linienende im Langendellschlag gewährleistet für das dortige Siedlungsgebiet eine regelmäßige Erschließung, die die Attraktivität des ÖPNV-Angebots erhöht.

Die Linie 22 erfüllt ebenfalls Erschließungsaufgaben in bisher nicht ausreichend erschlossenen Siedlungsgebieten. In Bierstadt werden die Fließnerschule sowie die Aukammallee als Klinikstandort in das ÖPNV-Netz integriert und mit dem Bierstadter Zentrum verknüpft. Auf ihrem südlichen Linienast erschließt die Linie 22 verschiedene Wohngebiete Biebrichs, das Biebricher Zentrum und die Rheingaustraße. Besondere Zielorte sind dabei der Sportpark Rheinhöhe, das Biebricher Rheinufer und das Schloss Biebrich ebenso wie der Haltepunkt Steinberger Straße an der Aartalbahn. Eine besondere Bedeutung hat die Linie 22 für die Verknüpfung des Stadtteils Biebrich mit dem Mainzer Westen. Hier entsteht über die Schiersteiner Brücke eine direkte Verbindung in die Mainzer Stadtteile Mombach und Gonsenheim.

Abbildung 107: Linien 12 und 22



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 13/23

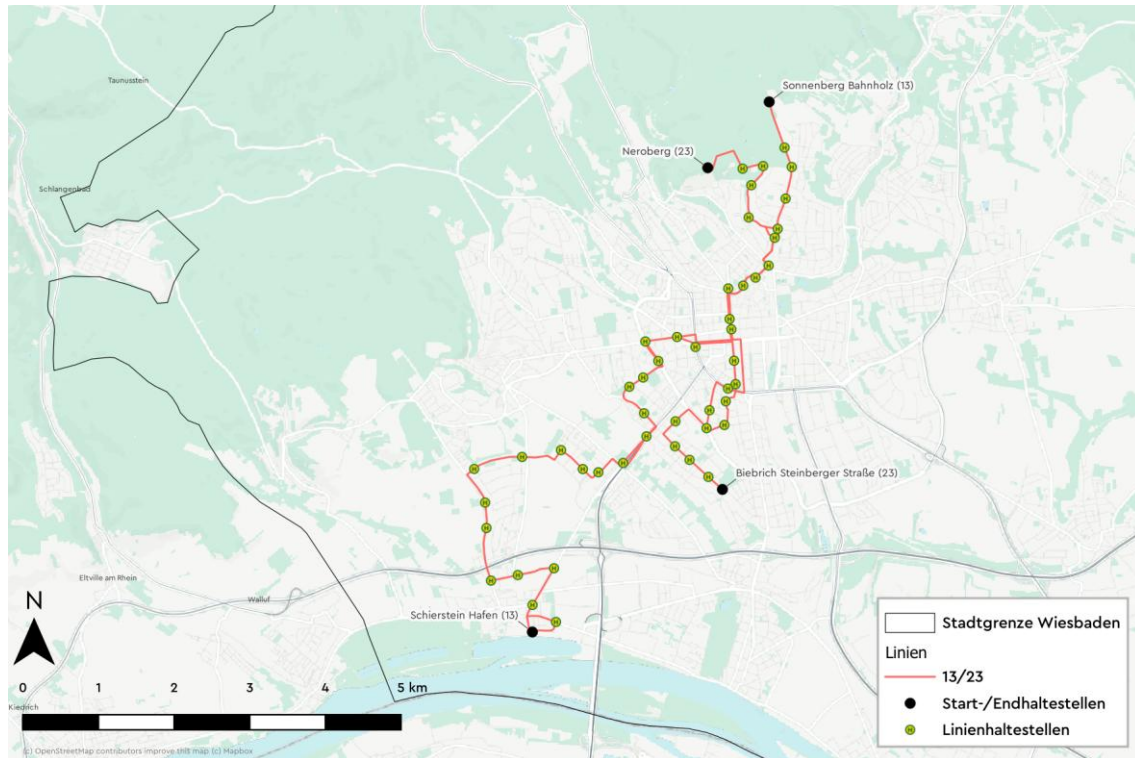
Die Linien 13 und 23 bedienen gemeinsam die westliche Innenstadt zwischen den Haltestellen Kochbrunnen und Schwalbacher Straße/LuisenForum. Durch den Linienweg über die Coulinstraße mit einer neuen Haltestelle am Römertor ergibt sich eine neue Fahrtbeziehung zwischen der nördlichen und westlichen Innenstadt, die im bestehenden ÖPNV-Netz nur umwegig realisiert ist. Ergänzend zu den Linien 11 und 21, die die östliche Innenstadt und den Hauptbahnhof bedienen, ermöglichen die Linien 13 und 23 Verbindungen zwischen dem Stadtteil Nordost und der westlichen Innenstadt.

Auf ihrem südlichen Linienast verkehrt die Linie 13 über das Künstler- und Europaviertel, wo sie sowohl zusätzliche Erschließungsaufgaben übernimmt als auch eine Verknüpfung zu den Knotenhaltestellen Waldstraße, Kahle Mühle und dem Haltepunkt Schiersteiner Straße herstellt. Dabei bleibt auch eine regelmäßige Verbindung zum Sauerland bestehen, die im Bestandsnetz durch die Linie 18 hergestellt wird. Neben der Linie 21 verknüpft auch die Linie 13 das Sauerland mit dem angrenzenden Stadtteil Freudenberg, wobei hier insbesondere der südliche Teil Freudenbergs im Fokus steht. Auf der Relation zwischen beiden Stadtteilen kann durch den neuen Linienweg eine deutliche Verkürzung der Fahrzeit erzielt werden. Mit der Endhaltestelle am Schiersteiner Hafen erfüllt die Linie 13 als erschließende Linie für den Südwesten Wiesbadens eine wichtige Funktion, indem sie zahlreiche Siedlungsgebiete miteinander sowie mit bedeutenden ÖPNV-Knoten verknüpft.

Die Linie 23 übernimmt ebenfalls eine erschließende Funktion und sorgt für eine direkte Innenstadtanbindung des Dichterviertels sowie der Waldstraße. Mit der Anbindung der

Dostojewskistraße erschließt die Linie auch das dort befindliche Entwicklungsgebiet, dessen Bedeutung als Arbeitsplatzstandort deutlich zugenommen hat. Am Haltepunkt Steinberger Straße besteht Anschluss an die Aartalbahn sowie in Richtung Biebrich.

Abbildung 108: Linien 13 und 23



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 15/25

Anders als die übrigen Stadtbuslinien verkehren die Linien 15 und 25 wie viele Metrobuslinien in Ost-West-Richtung über die zentrale Innenstadtachse. Dabei erschließen die Linien vorwiegend solche Siedlungsbereiche an, die nicht im Metrobusnetz an die Innenstadt angebunden sind. Durch den Halt an mehreren relevanten Innenstadthaltestellen bestehen von der Linienachse vielfältige Umsteigebeziehungen in zahlreiche Stadtteile.

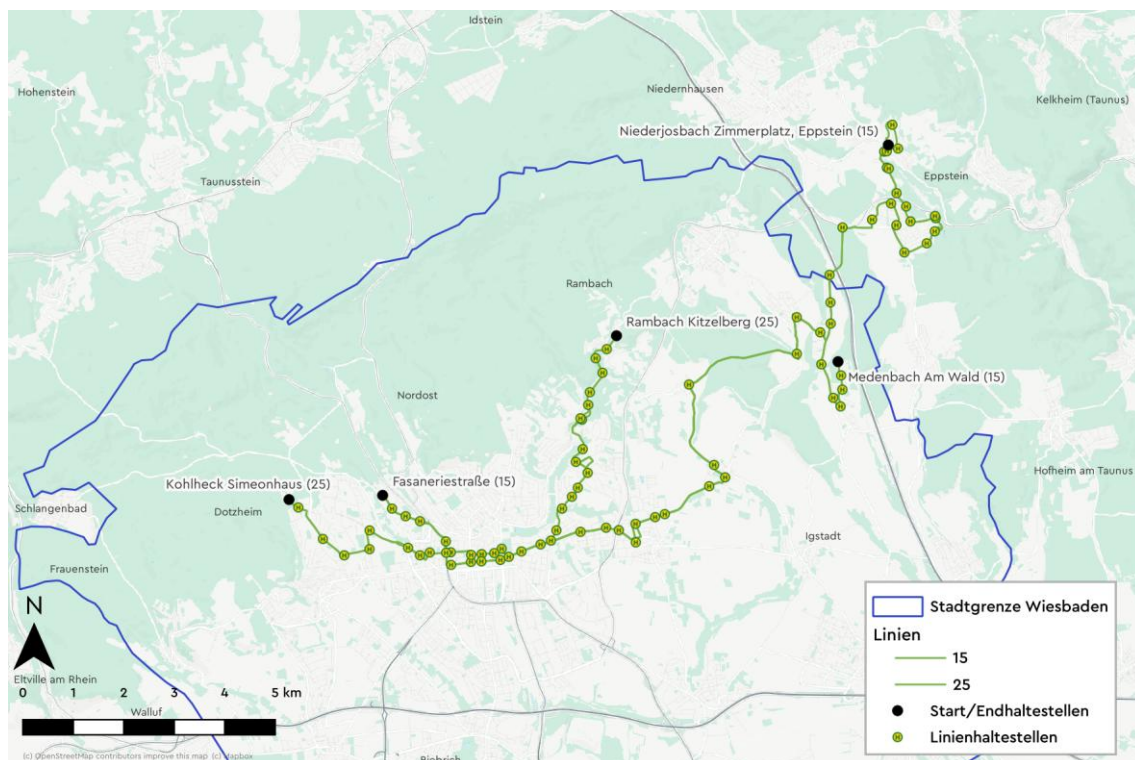
Die Linie 15 verbindet das Siedlungsgebiet Lahnstraße und den Dürerplatz direkt mit der Wiesbadener Innenstadt. Durch die Bedienung der Wohngebiete an der Flachstraße und der Anne-Frank-Straße werden weitere Siedlungsgebiete erschlossen, bevor die Linie die Hochschule RheinMain und das Westend bedient. Auf dem östlichen Linienast verkehrt die Linie auf der Bierstadter Straße und durch den Ortskern Bierstadts in den Wiesbadener Osten. In diesem wird die Verknüpfung der einzelnen Stadtteile miteinander verstärkt. Die Relation Bierstadt – Kloppenheim – Heßloch wird dabei weiter in Richtung Auringen verlängert, um die Verknüpfung benachbarter Siedlungsgebiete zu verbessern.

Durch die vorgeschlagene stündliche Weiterführung der Linie in Richtung Eppstein-Bremthal, welche mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständigem Aufgabenträger abzustimmen ist, entstehen weitere Verbesserungen für den Wiesbadener Osten. So werden nicht nur die Auringer Mühle und

das Siedlungsgebiet Tannenring regelmäßig und vollständig durch den Linienverkehr erschlossen, sondern auch eine Anbindung an die S-Bahn Rhein-Main am Bahnhof Bremthal hergestellt, der für Fahrten in Richtung Frankfurt von Relevanz ist. Für den Eppsteiner Ortsteil Bremthal verbessert sich die Anbindung nach Wiesbaden deutlich, da bisher notwendige Umstiege in Naurod vollständig entfallen. Gleiches gilt für den Eppsteiner Ortsteil Niederjosbach, in den jede zweite Fahrt der Linie verlängert wird. Ebenfalls stündlich verkehrt die Linie 15 ab Auringen weiter über den Haltepunkt Auringen/Medenbach und das Wohngebiet Medenbach-Süd zur Haltestelle Am Wald. Dadurch können Erschließungsdefizite im Süden Medenbachs ausgeglichen und eine direkte Verbindung aus Kloppenheim und Heßloch zum Haltepunkt Auringen/Medenbach hergestellt werden.

Mit der Linie 25 findet eine Verstärkung des Bedienungsangebots auf zwei bedeutenden Achsen des Wiesbadener ÖPNV-Netzes statt. Einerseits bietet die Linie eine direkte Innenstadtanbindung für den Siedlungsbereich Aukamm, das dortige Thermalbad und den Friedhof Sonnenberg, andererseits fungiert sie als Verstärkerlinie für den Abschnitt Sonnenberg – Rambach, sodass für Rambach sowohl die Bedienungshäufigkeit als auch die Verbindungsvielfalt gesteigert werden können. Auf dem Westast erfolgt eine Verknüpfung der Innenstadt mit dem Stadtquartier Kohlheck, welches durch die veränderte Linienführung eine direkte Verbindung zur Hochschule RheinMain und in das Westend erhält.

Abbildung 109: Linien 15 und 25



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 17/27

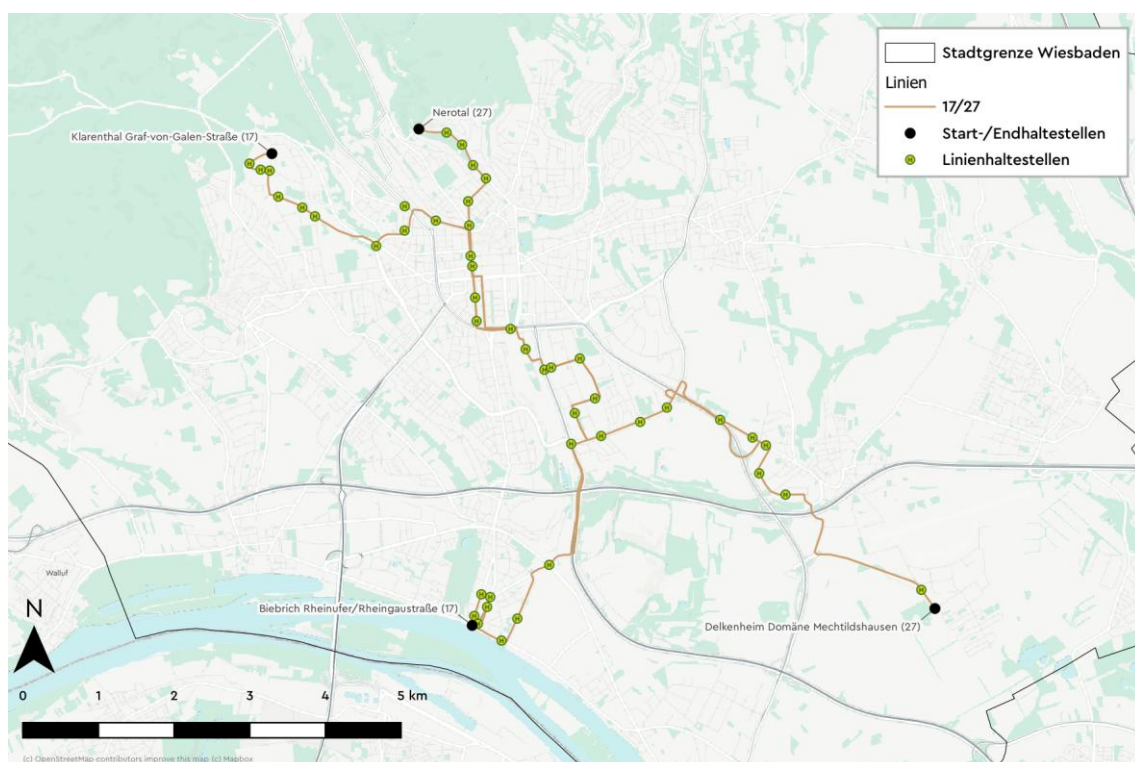
Die Linien 17 und 27 spielen insbesondere für das Wiesbadener Berufsschulzentrum eine bedeutende Rolle, für das sie eine größere Verbindungsvielfalt erzeugen. Auf ihrem gemeinsamen Linienabschnitt verbinden die Linien die westliche Innenstadt mit dem Hauptbahnhof und dem

Stadtteil Südost. Trotz der vergleichsweise geringen Linienlänge erfüllen beide Linien Verbindungsaufgaben und dienen dabei unter anderem der Verdichtung des Metrobusnetzes.

Mit der Linie 17 entsteht eine neue Fahrtbeziehung aus Klarenthal in die Innenstadt. Durch die vom Metrobusnetz abweichende Linienführung kann somit auch eine direkte Innenstadtverbindung von der Haltestelle Ernst-von-Harnack-Straße angeboten werden. Durch die Fahrt der Linie über den Michelsberg wird auch die Erschließung der nördlichen Innenstadt aus Richtung Klarenthal gefördert. Auf ihrem Südast verkehrt die Linie 17 vom Berufsschulzentrum analog zur Linie 3 aus dem Bestandsnetz zum Biebricher Rheinufer.

Die Linie 27 verdichtet zum Nerotal das Angebot der Linie 11 und schafft dabei eine neue Verbindung in die westliche Innenstadt über die im Status Quo nicht befahrene Röderstraße. Für das Nerotal entsteht damit eine zusätzliche Fahrtbeziehung in die Innenstadt, die komplementär zur Funktion der Linie 11 ist. Auf ihrem südlichen Abschnitt stellt die Linie eine neue Verbindung zwischen dem Berufsschulzentrum und Erbenheim her und bedient dabei auch den Südfriedhof sowie den Gewerbestandort Abraham-Lincoln-Park. In Erbenheim verbessert die Linie 27 die Erschließung des Bereichs Erbenheim Süd über den Kreuzberger Ring und die Straße Zur Schleifmühle. Mit dem Linienende an der Domäne Mechthildshausen verstärkt sie das Linienangebot zu diesem lokalen Freizeitziel und stellt eine schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof und in die Innenstadt her.

Abbildung 110: Linien 17 und 27



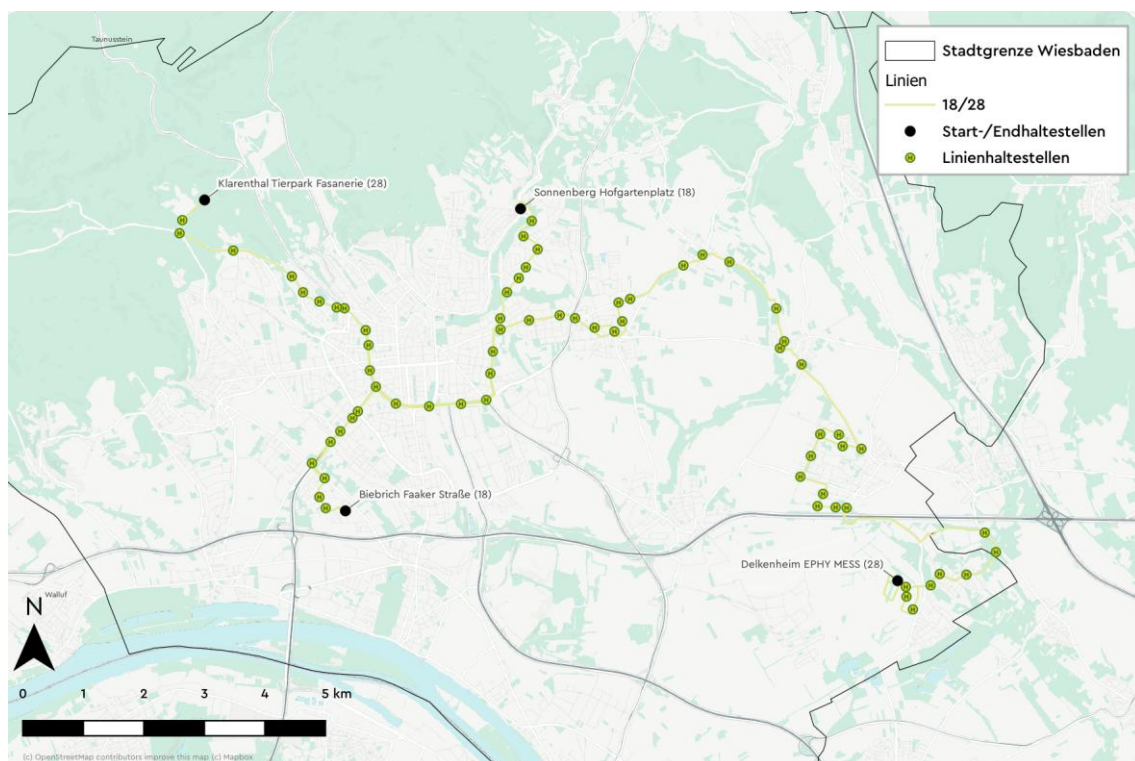
Quelle: ioki GmbH

Linienachse 18/28

Die Linien 18 und 28 erfüllen als Verbindungen zum Hauptbahnhof eine wichtige Netzfunktion, insbesondere für den ersten Ring. Dies ist vor allem für die Schulstandorte am Moltkering sowie für die zahlreichen Arbeitsplatzstandorte im Umfeld des Hauptbahnhofs von Bedeutung. Die Linie 18 verkehrt vom Stadtquartier Gräselberg über die Schiersteiner Straße zum Hauptbahnhof und stellt damit eine neue umsteigefreie Verbindung auf dieser Relation her. Auf ihrem Ostast verkehrt die Linie über die Siedlung Aukamm und Sonnenberg nach Rambach. Auch hier übernimmt sie wichtige Funktionen im Freizeitverkehr mit der Anbindung des Thermalbads Aukamm sowie der Burg Sonnenberg. Für Sonnenberg wird durch die Linie 18 die Fahrzeit zum Hauptbahnhof verkürzt und die Erreichbarkeit der Schulstandorte am Moltkering verbessert.

Die Linie 28 erschließt den Bereich Tierpark/Fasanerie im nordwestlichen Stadtgebiet und verbindet diesen mit dem Hauptbahnhof. Auf diesem Abschnitt hat die Linie eine hohe Bedeutung im Freizeitverkehr, da sie neben dem Tierpark auch die gastronomischen Ziele am Dürer- und Sedanplatz bedient. Auch aus diesem Grund ist eine möglichst geradlinige Verbindung zum Hauptbahnhof wichtig, um einen direkten SPNV-Anschluss für Stadtbesuchende herzustellen. Auf ihrem Ostast verbindet die Linie Bierstadt über den ersten Ring mit dem Hauptbahnhof und bietet auf dieser Relation Reisezeitvorteile gegenüber den übrigen Buslinien über die Bierstadter Straße. Auf ihrem weiteren Verlauf verknüpft die Linie mehrere Stadtteile miteinander, darunter Kloppenheim, Igstadt und Nordenstadt. Auf der Verbindung Kloppenheim - Bierstadt verdichtet sie das Linienangebot auf einen 15-Minuten-Takt. Der Linienendpunkt im Gewerbegebiet Delkenheim bedeutet ein ganztägiges und regelmäßiges Angebot für den Max-Planck-Ring, dessen Bedeutung als Arbeitsplatzstandort durch das neue Liniennetz somit stärker gewürdigt wird.

Abbildung 111: Linien 18 und 28



Quelle: ioki GmbH

7.2.8. Quartiersbus

Der Quartiersbus bildet für die Landeshauptstadt Wiesbaden ein besonderes ÖPNV-Produkt für kleinräumige Verbindungen mit Erschließungsfunktion und ermöglicht ein ÖPNV-Angebot auf solchen Relationen, auf denen entweder nicht ausreichend Nachfrage für einen Betrieb mit Standardlinienbussen besteht oder aufgrund der vorhandenen Infrastruktur lediglich kleinere Fahrzeugtypen in Betracht kommen. Neben dem Quartiersbus als festem Linienangebot ist auch das Angebot flexibler Bedienungsformen möglich und vorgesehen (vgl. Kapitel 7.2.1). Welche der beiden Angebotsformen eingesetzt wird, ist auch von der Siedlungsstruktur und der damit zusammenhängenden Bündelungswirkung des ÖPNV abhängig. Grundsätzlich sind alle der vorgeschlagenen Quartiersbuslinien auch als On-Demand-Verkehre umsetzbar.

Abbildung 112: Netzfunktion des Quartiersbus (Linie 31-33) im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

Das Quartiersbusnetz umfasst drei verschiedene Netzsysteme:

- Quartiersbus Nord zwischen den Stadtteilen Kohlheck und Bierstadt
- Linie 34 zwischen Wiesbaden Hauptbahnhof und dem Gewerbegebiet Unterer Zwerchweg; diese Linie kann nachfrageabhängig auch mit größeren Fahrzeugen bedient werden
- Regionaler Quartiersbus zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Zielen im Rheingau-Taunus-Kreis

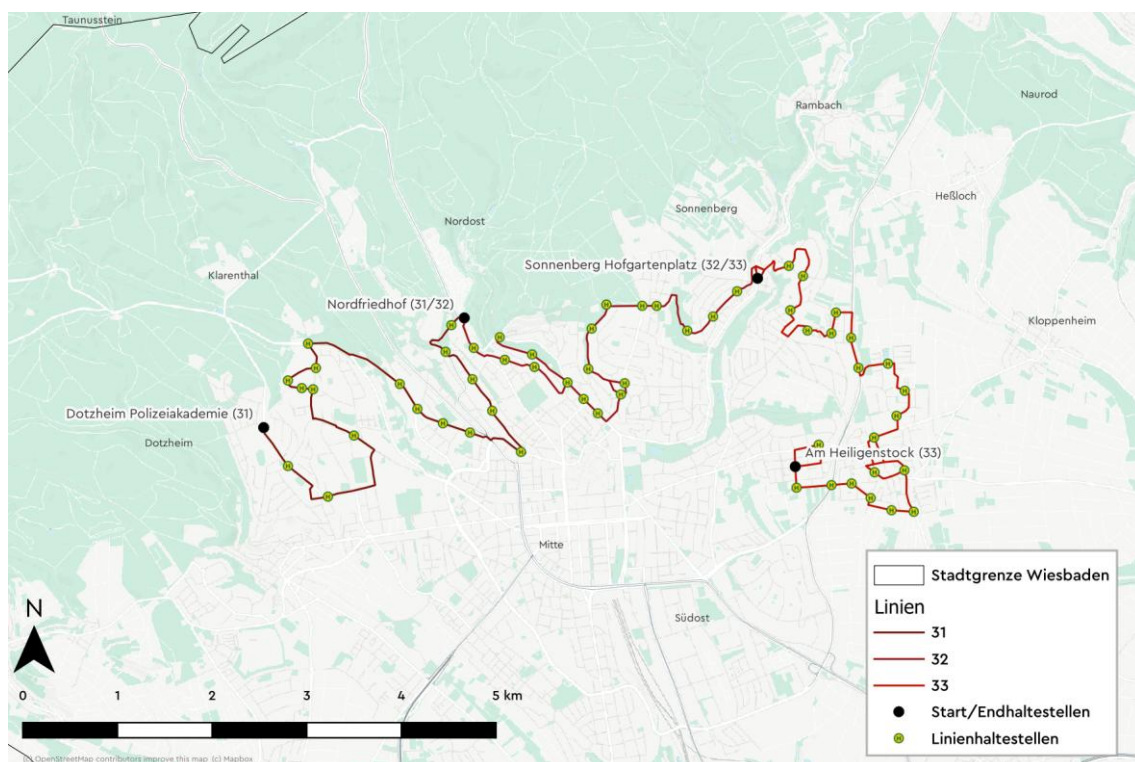
Linien 31, 32 und 33 – Quartiersbus Nord

Der Quartiersbus Nord umfasst drei aneinander anknüpfende Linien, die zwischen den Stadtteilen Kohlheck und Bierstadt im 30-Minuten-Takt verkehren. Mit der Linie 31 kann dabei eine direkte

Verbindung zwischen den Zentren Kohlhecks und Klarenthals geschaffen werden. Außerdem erhält der Stadtteil Klarenthal auch eine Verbindung in Richtung Dürerplatz und Nordfriedhof über die Lahnstraße. Durch die Linie 32 zwischen dem Nordfriedhof und dem Hofgartenplatz wird die Konnektivität des Liniennetzes im Stadtteil Nordost gesteigert. Insbesondere für die topografisch bewegten Gebiete im Umfeld des Nerotals sowie im Westen Sonnenbergs können durch das Quartiersbusnetz die Fußwege zur nächsten Haltestelle reduziert werden. Zudem werden die Endhaltestellen Nordfriedhof, Nerotal, Eigenheim und Hofgartenplatz direkt miteinander verbunden, womit auch eine stärkere Vernetzung von Stadtbusästen sichergestellt wird.

Die Linie 33 hat als östlichste der drei Quartiersbuslinien eine besondere Rolle für die Verbesserung der Erschließungsqualität. Sie schafft einen direkten Anschluss für das Wohngebiet Am Birnbaum und die Siedlung Bayernstraße, die umsteigefrei an das Nahversorgungszentrum Bierstadt angebunden werden. Ebenfalls berücksichtigt ist das Neubaugebiet Bierstadt-Nord sowie die Wohnquartiere im Bierstadter Süden. Durch die Anbindung des Wohngebiets Neptunstraße kann ein weiteres Erschließungsdefizit behoben werden.

Abbildung 113: Linien 31, 32 und 33



Quelle: ioki GmbH

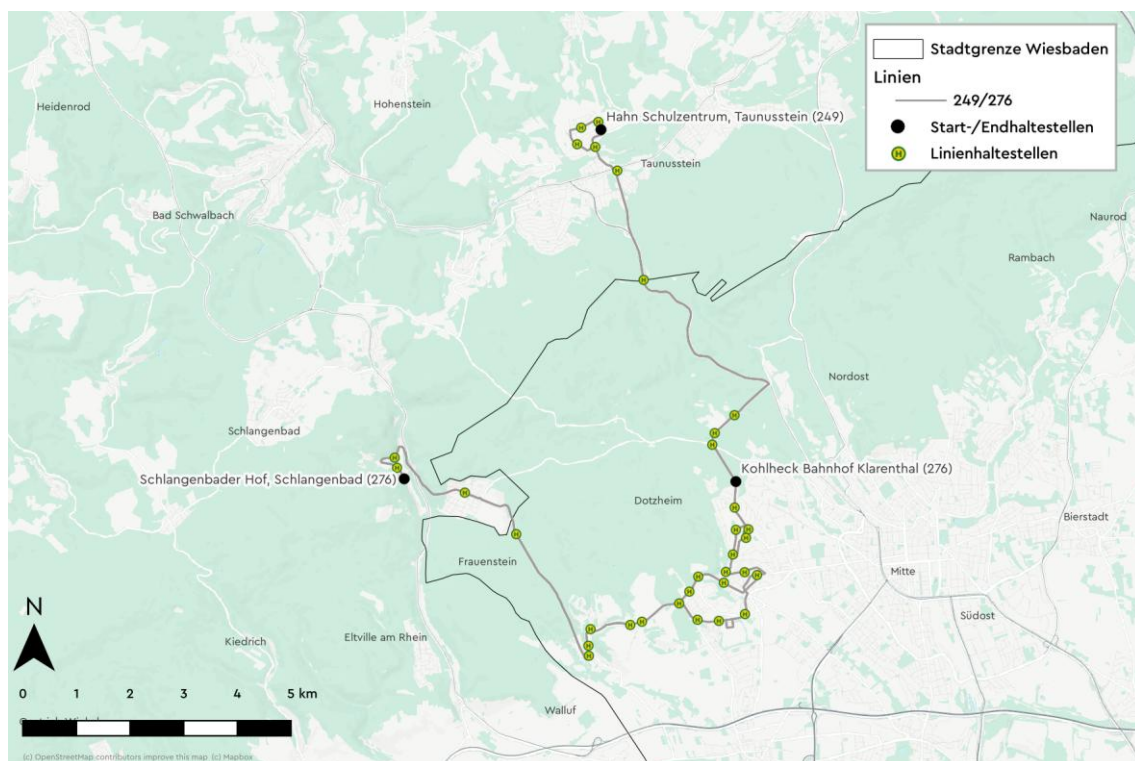
Linien 249 und 276 – Regionaler Quartiersbus

Das Prinzip eines regionalen Quartiersbusses ist in der Landeshauptstadt Wiesbaden ein neuer Ansatz zur verbesserten Verknüpfung von Stadt und Umland. Die beiden Linien haben keine Verbindungsfunktionen in Richtung der Wiesbadener Innenstadt, sondern dienen der Erschließung auf kleinräumigen Relationen zwischen Wiesbadener Stadtteilen und benachbarten Ortsteilen im Rheingau-Taunus-Kreis. Auf einem gemeinsamen Abschnitt verknüpfen sie die Stadtteile Kohlheck, inklusive des Aartalbahn-Haltepunkts Klarenthal, und Dotzheim (Dotzheim-Mitte sowie

Helios HSK) miteinander, wobei ein neuer Linienweg über Felsenstraße und Bethelstraße befahren wird, der diesen aufgrund der topografischen Situation nur unzureichend an den ÖPNV angeschlossenen Siedlungsbereich berücksichtigt.

Die Linie 249 verkehrt ab Kohlheck über die Fasanerie und die Eiserne Hand in Richtung Taunusstein-Hahn. Dort übernimmt die Linie Erschließungsaufgaben im Wohngebiet Hahn-Nord, sodass weitere sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr relevante Relationen abgedeckt werden. Die Linie 276 verkehrt ab Dotzheim in Richtung Frauenstein und anschließend weiter über den Bestattungswald und den Schlangenbader Ortsteil Georgenborn zum Schlangenbader Hof. Auch diese Linie hat Verknüpfungsaufgaben im Alltags- und Freizeitverkehr.

Abbildung 114: Linien 249 und 276



Quelle: ioki GmbH

7.3. Bedarfsverkehre

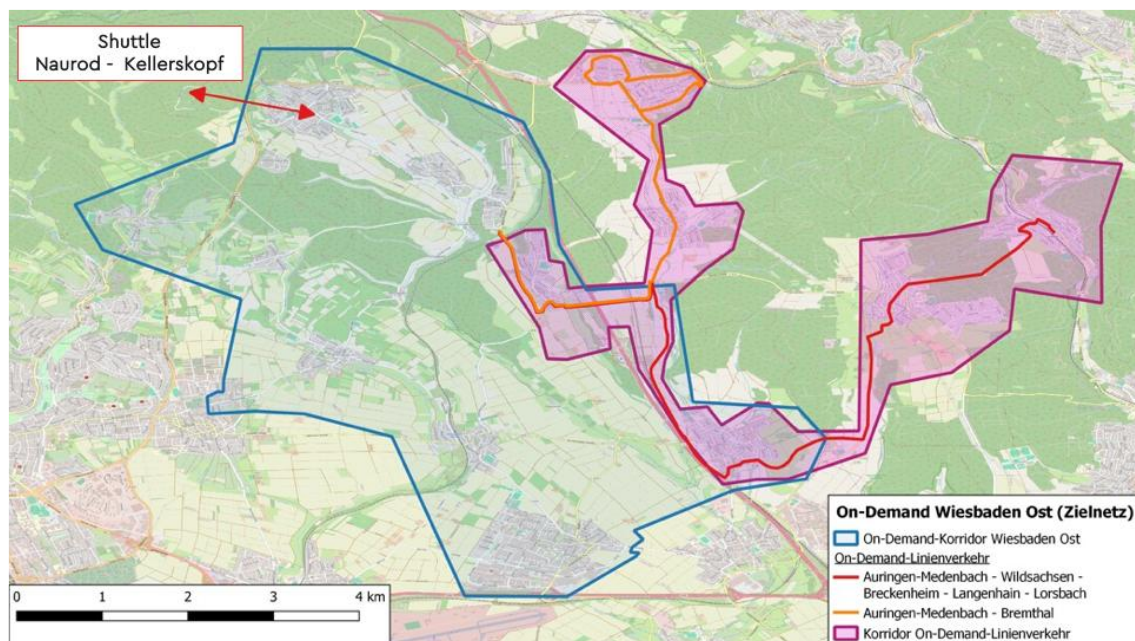
Flexible Bedarfsverkehre in Form von On-Demand-Angeboten bieten die Möglichkeit, sowohl in Wiesbaden als auch im Rheingau-Taunus-Kreis, das ÖPNV-Angebot im Rahmen des Nahverkehrsplanes zeitlich und räumlich sinnvoll zu ergänzen. Zudem erhöhen sie für diejenigen Bürger und Bürgerinnen, die in Bereichen mit geringer Siedlungsdichte und verhältnismäßig schwächerem Linienangebot leben, einen verbesserten Zugang zum ÖPNV.

In Wiesbaden greift diese Ergänzung insbesondere in der nächtlichen Schwachverkehrszeit wochentags und am Wochenende sowie im Bereich der östlichen Ortsteile. Zusätzlich ergänzen Angebot des Anrufsammeltaxis (AST) das ÖPNV-Angebot auf quartiersbezogenen Relationen.

7.3.1. On-Demand-Verkehre im Wiesbadener Osten

Mit den Buslinien des Zielnetzes werden die wesentlichen Relationen zwischen den östlichen Ortsbezirken abgedeckt. Zur Steigerung der Erschließungs- und Verbindungsqualität soll in der Normalverkehrszeit von 5:30 bis 20:30 ein zusätzliches Angebot an flächenhaftem On-Demand-Verkehr geschaffen werden. Damit können weitere Relationen bedient werden, für die kein Angebot durch eine Busverbindung besteht, so z. B. in einzelne Gemeinden des Main-Taunus-Kreises (z. B. Bremthal, Wildsachsen, Lorsbach, Langenhain). Um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden, sind die On-Demand-Shuttles nur dann buchbar, wenn keine Buslinienverbindung für die gewünschte Relation besteht. Der Korridor für den On-Demand-Verkehr bedient die Wiesbadener Ortsbezirke Naurod, Auringen, Medenbach, Nordenstadt, Igstadt, Heßloch, Rambach und Kloppenheim. Ergänzend beinhaltet der Korridor die Bushaltestellen „Töpferstraße“ und „Rostocker Straße“ in Bierstadt. Ab einer Fahrtweite von 500 m bedient der On-Demand-Verkehr jede gewünschte Relation innerhalb des Korridors.

Abbildung 115: On-Demand-Konzept für den Wiesbadener Osten



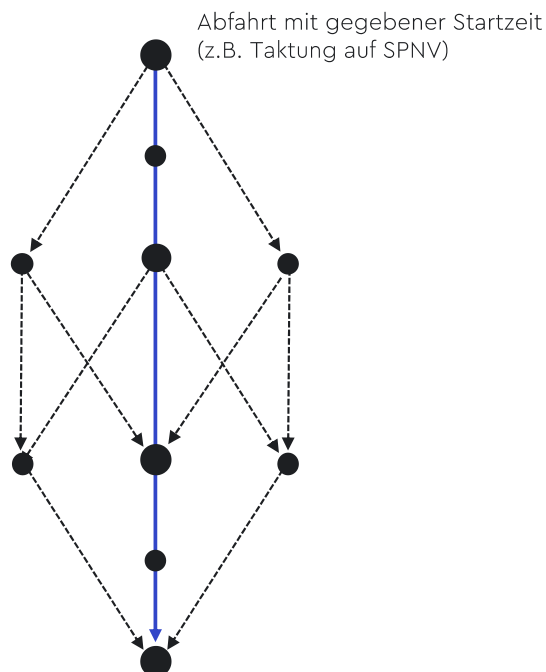
Quelle: ioki GmbH

Zusätzlich wird ein On-Demand-Linienvorkehr in Form eines digitalen Korridorverkehrs vom Bahnhof Auringen-Medenbach in den Main-Taunus-Kreis mit zwei Linien eingerichtet. Eine Linie führt über die Gemeinden Wildsachsen, Breckenheim, Langenhain nach Lorsbach. Eine weitere über Wildsachsen nach Bremthal. Eine Fahrt kann (ähnlich wie bei einem Anruf-Sammel-Taxi) vorab digital oder telefonisch gebucht werden. Abweichend vom klassischen Linienvorkehr können alle Haltestellen innerhalb des in Abbildung 115 dargestellten Korridors bedient werden. Vorgeschlagen wird ein Takt von 30 Minuten mit einem festen Fahrplan und zeitlichen Puffern, wenn Buchungen innerhalb des Korridors erfolgen und sich damit der Fahrtverlauf verlängert. Es wird also ein fester Linienweg kombiniert mit einem On-Demand-Korridor. Im Falle einer Fahrtbuchung verkehrt das On-Demand-Shuttle entlang der Linie. Darüber hinaus können auch Buchungen in dem dargestellten Korridor erfolgen. In diesem Fall verlässt das Fahrzeug den Linienweg, bedient diese

Buchung und kehrt dann wieder auf den Linienweg zurück. Einer groben betrieblichen Abschätzung zufolge ist in einem solchen Fall durchschnittlich mit einer Verlängerung der Reisezeit von 5 bis 10 Prozent zu rechnen.

Bei den beschriebenen Relationen handelt es sich um eine Verbindung zwischen Gemeinden, bei der eine verhältnismäßig geringe Nachfrage zu erwarten ist. Aus diesem Grund besteht der Vorteil in dem On-Demand-Linienverkehr im Korridorbetrieb in der Flexibilität, die entsteht, indem das bedienende Fahrzeug nur dann verkehrt, wenn vorab eine Buchung erfolgt ist. Gegenüber einem klassischen Linienverkehrsangebot ist damit von Einsparungen an Betriebskilometern auszugehen. Es besteht mit dem digitalen Korridorverkehr ein Unterschied zu klassischen AST/ALT-Angeboten hinsichtlich der räumlichen Flexibilität der Bedienung. Während bei den klassischen AST/ALT-Angeboten lediglich Buchungen an Haltestellen entlang einer Linie möglich sind, ermöglicht der digitale Korridorverkehr eine linien- und flächenhafte Erschließung.

Abbildung 116: Schematisierte Darstellung des digitalen Korridorbetriebes



Quelle: ioki GmbH

Insgesamt wird das ergänzende ÖPNV-Angebot durch den On-Demand-Verkehr im Wiesbadener Osten als sinnvolle Ergänzung zum Zielnetz betrachtet. Einer betrieblichen Abschätzung zufolge beträgt die geschätzte durchschnittliche Fahrtweite im Korridor 7,5 km. Es wird von 75 bis 100 täglichen Buchungsanfragen ausgegangen. Ein weiterer Vorteil der digitalen Buchungsmöglichkeit ist, dass eine Linienfahrt nur im Falle einer vorangehenden Buchung durchgeführt wird. Ist dies nicht der Fall, erfolgt keine Fahrt. Bei einer max. Wartezeit von 60 Minuten und einem max. Umwegfaktor von der Hälfte der Fahrtweite besteht daraus resultierend ein Bedarf an drei bis vier Fahrzeugen in Form von On-Demand-Shuttles. Diese können über fünf bis sieben Sitze verfügen, so dass ein Betrieb mit Minivans oder Sprinter möglich ist.

Für das Angebot des On-Demand-Linienverkehrs auf der Relation Auringen-Medenbach – Wildsachsen – Breckenheim – Langenhain – Lorsbach wurde eine einfache Fahrtweite von 15 km ermittelt. Im Falle von Buchungen innerhalb des Korridors erhöht sich die Fahrtweite. Es wird mit 15 bis 30 Buchungsanfragen pro Tag gerechnet.

Für das Angebot des On-Demand-Linienverkehrs auf der Relation Auringen-Medenbach – Wildsachsen – Bremthal wurde eine einfache Fahrtweite von 7,5 km ermittelt. Im Falle von Buchungen innerhalb des Korridors erhöht sich die Fahrtweite. Es wird ebenfalls mit 15 bis 30 Buchungsanfragen pro Tag gerechnet.

Über die Ausgestaltung der Bedienungskorridore auf den Gemeindegebieten von Eppstein und Hofheim ist eine vertiefende Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis notwendig. Mit dem beschriebenen Angebot entstehen Synergieeffekte mit dem On-Demand-Angebot „Colibri“ in Hofheim durch eine Verknüpfung der beiden Services in Langenhain. Eine vertiefte Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis zur Nutzung von Synergieeffekten der Angebote wird empfohlen.

Abschließend wird auf das RMV-Angebot „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt/Rhein-Main“ verwiesen. Im Zuge der weiteren Ausarbeitung von digitalen Bedarfsverkehren in der LHW wird empfohlen, diese in dieses Angebot zu integrieren und entsprechende Abstimmungen mit dem RMV zu führen.

7.3.2. AST-Verkehre auf schwach nachgefragten Relationen

Auf quartiersbezogenen Relationen, auf denen lediglich eine schwache Nachfrage zu erwarten ist, ist die Einrichtung bedarfsgesteuerter Angebote ebenfalls empfehlenswert. Dort, wo eine Integration des Bedarfsverkehrs in das übergeordnete On-Demand-System, welches in den östlichen Stadtteilen verkehrt, aufgrund der räumlichen Distanz nicht möglich ist, werden gesonderte Systeme entwickelt. Ziel ist hier die Sicherstellung eines attraktiven und regelmäßigen Angebots ebenso wie das Erreichen einer hohen betrieblichen Effizienz. Im NVP-Zielnetz werden dafür zwei AST-Korridore eingerichtet.

Für die AST-Verkehre ist aus Fahrgastsicht ein möglichst gleichwertiges System zum On-Demand-Verkehr im Wiesbadener Osten anzustreben. Dies betrifft vorwiegend die Bedienungsparameter in Form einer 30-minütigen Verfügbarkeit, gleicher Bedienungszeiträume sowie vergleichbarer Buchungswege. Zur Abwicklung der Verkehre ist sowohl der Einsatz von eigenen Fahrzeugen des Verkehrsunternehmens als auch die Einbindung von Fahrzeugen lokaler Taxiunternehmen möglich. In letzterem Fall, mit dem eine potenzielle Effizienzsteigerung bzw. Kostensenkung des Systems erreicht werden kann, ist der Abschluss eines detaillierten Vertragswerks notwendig, das die Abwicklung aller eingehenden Buchungsanfragen sicherstellt.

AST-Korridor Friedhof Biebrich/Hammermühle

Zur Erschließung der Siedlungsbereiche um den Biebricher Friedhof sowie das Hofgut Hammermühle wird ein AST-Verkehr aus dem Biebricher Zentrum vorgeschlagen. Dieses Angebot bedient dabei die folgenden Haltestellen in Biebrich:

- Bereich Biebricher Allee/zentrale Achse: Herzogsplatz, Robert-Krekel-Anlage, Rathaus

Biebrich

- Bereich Kasteler Straße: Amöneburger Straße, Kasteler Straße, Wiesbaden-Ost Bf.
- Bereich Breslauer Straße: Bunsenstraße, Heppenheimer Straße

Gegenüber dem aktuellen Angebot kann mit dem AST-Verkehr eine höhere Verbindungsvielfalt geschaffen werden. Insbesondere die Bedienung der Haltestelle Kasteler Straße und des Bahnhofs Wiesbaden-Ost ermöglicht zusätzliche Umsteigebeziehungen in und aus Richtung des Biebricher Friedhofs. Durch die Erweiterung des Angebots auf den Bereich um das Hofgut Hammermühle werden die umliegenden Siedlungsbereiche besser durch den ÖPNV erschlossen. Zu prüfen ist zudem eine Einbindung des Bahnhofs Biebrich als zweiten SPNV-Knoten, auch im Hinblick auf die dortige Siedlungsentwicklung.

AST-Korridor Maaraue

Aufgrund ihrer Lage und eingeschränkten Erreichbarkeit mit Standardfahrzeugen wird für den Bereich der Maaraue in Mainz-Kostheim ebenfalls die Einrichtung eines AST-Verkehrs empfohlen. Ziel dabei ist es vorwiegend, einen Anschluss an die zentralen Haltestellen Winterstraße, Luisenstraße und Viktoriastraße in Alt-Kostheim herzustellen. Die dort verkehrenden Linien bieten Verbindungsoptionen in Richtung der Mainzer und Wiesbadener Innenstadt ebenso wie nach Ginsheim-Gustavsburg, Bischofsheim und Hochheim. Durch den Anschluss der Maaraue an das ÖPNV-Angebot profitieren insbesondere Freizeitverkehre, weshalb der AST-Verkehr gerade am Wochenende von Bedeutung ist.

7.3.3. Zusammenfassung Bedarfsverkehre

Die unterschiedlichen tageszeitlichen wie räumlichen Anforderungen in Wiesbaden machen unterschiedliche Varianten des On-Demand-Verkehrs erforderlich. Diese erstrecken sich von reinem Flächenverkehr bis zum digitalen Korridorverkehr und über verschiedene Bedienungszeiten. Im Allgemeinen soll das On-Demand-Angebot das ÖPNV-Angebot mit klassischem Linienverkehr ergänzen und eine Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Wiesbaden bewirken. Die verschiedenen Bedienungsformen sind mit den überschlägig geschätzten Flottenkilometern und benötigten Fahrzeugen in Tabelle 25 zusammengefasst.

Mit Blick auf die Nachfragestruktur während der Nachtstunden und im Wiesbadener Osten ist das beschriebene On-Demand-Konzept eine zielführende Ergänzung der Buslinien. Der Einsatz der On-Demand-Shuttles erfordert entsprechende vertiefende Planungen sowie die Anschaffung der Fahrzeuge. Sollte hierfür aus organisatorischen oder politischen Gründen keine Möglichkeit bestehen, wird eine Alternative mit klassischem Buslinienverkehr vorgeschlagen.

Tabelle 25: Zusammenfassung des On-Demand-Konzeptes für Wiesbaden

Bedienungsform	Bedienungszeiten (Takt)	Beschreibung	Flottenkilometer / Tag	Anzahl benötigte Fahrzeuge
On-Demand Wiesbaden Ost	5:30 bis 20:30 Uhr	On-Demand-Verkehr als Flächenverkehr als Ergänzung zu den Buslinien	1.200 - 1.600	3-4
On-Demand-Korridorverkehr Auringen - Lorsbach	5:30 bis 20:30 Uhr (30-Minuten-Takt)	Digitaler Korridorverkehr auf der Relation Auringen-Medenbach – Breckenheim – Langenhain – Lorsbach	900	2
On-Demand-Korridorverkehr Auringen - Bremthal	5:30 bis 20:30 Uhr (30-Minuten-Takt)	Digitaler Korridorverkehr auf der Relation Auringen-Medenbach – Wildsachsen - Bremthal	450	1-2

Quelle: ioki GmbH

7.4. Nachtverkehr

Insbesondere in Großstädten und Metropolregionen sind kontinuierliche Mobilitätsbedarfe rund um die Uhr zu beobachten, für die ein nachfragegerechtes ÖPNV-Angebot bereitgestellt werden muss. Dabei ist zwischen den Ansprüchen unter der Woche und an Wochenenden zu unterscheiden. Insbesondere in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen ist dabei eine erhöhte Mobilitätsnachfrage in den Nachtstunden zu beobachten, die vorwiegend dem Freizeitverkehr zuzuordnen ist. Unter der Woche hingegen besteht lediglich eine geringe Nachfrage, die sich aus unterschiedlichen Wegezwecken zusammensetzt. Für das Nachtverkehrskonzept in der Landeshauptstadt Wiesbaden ist daher ein differenziertes Angebot in Abhängigkeit des betrachteten Wochentags notwendig.

Abhängig von der Raumstruktur und der zu erwartenden Nachfrage kann im Nachtverkehr auf verschiedene Bedienformen zurückgegriffen werden. Dabei ist im Kern zwischen zwei ÖPNV-Produkten zu unterscheiden:

- **Nachtbus** als ÖPNV-Linienverkehr mit Standardbussen auf nachfragestarken Hauptachsen
- **Nachtshuttle** als flexibler Bedarfsverkehr mit Kleinbussen zur kleinräumigen Erschließung von Gebieten mit geringer ÖPNV-Nachfrage

Um ein bedarfsgerechtes Nachtverkehrsangebot sicherzustellen, ist zudem der Anschluss in die Metropolregion Frankfurt RheinMain und den Flughafen – insbesondere im Frühverkehr im Hinblick auf die Flughafenbeschäftigten – von besonderer Bedeutung. Zu erwähnen sind insbesondere die Landeshauptstadt Mainz, die Stadt Frankfurt am Main und der Frankfurter Flughafen als relevante Start- und Zielorte, die täglich rund um die Uhr mit der Linie S8 der S-Bahn Rhein-Main mit der Landeshauptstadt Wiesbaden verknüpft sind. Aus diesem Grund ist im Nachtverkehr eine

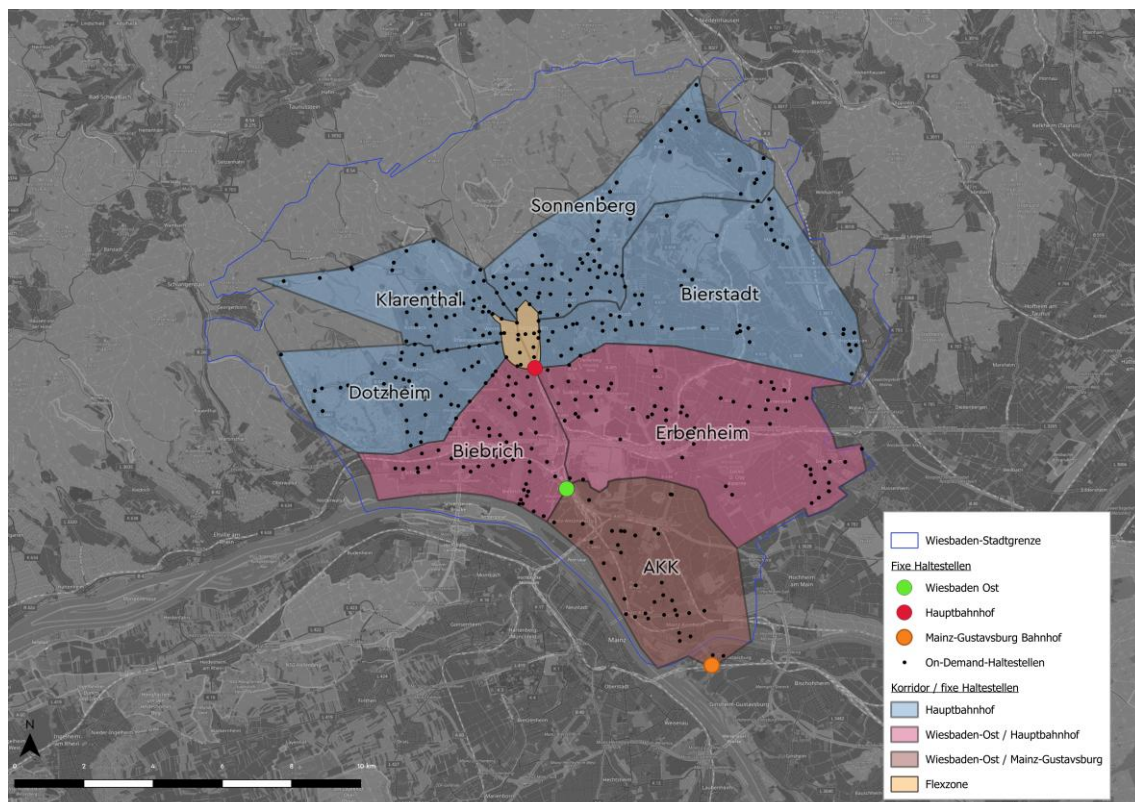
Orientierung an den Abfahrtszeiten der S8 an den Bahnhöfen und Haltepunkten in Wiesbaden sowie im Umland zwingend erforderlich.

Insbesondere im Nachtverkehr, in dem aufgrund der geringeren Nachfrage und der damit verbundenen geringeren Taktdichte nur wenig Fahrpersonal und Fahrzeuge im Einsatz sein sollen, ist eine effiziente Umlaufplanung auf den Nachtbus-Linien sowie eine entsprechende Auslegung der Systemparameter

Nachtverkehr unter der Woche

Unter der Woche ist im Rahmen des Zielkonzepts 2030 ein Nachtangebot im Bedarfsverkehr durch das Nachts Shuttle geplant. Dieses bedient die überwiegende Anzahl an Haltestellen in der Wiesbadener Kernstadt, bestehend aus den Stadtteilen Mitte, Westend, Rheingauviertel/Hollerborn, Klarenthal, Dotzheim, Schierstein, Biebrich, Südost, Erbenheim, Bierstadt und Sonnenberg. Als Fixpunkte im System sind Anschlüsse auf die nachts durchgängig verkehrende Linie S8 der S-Bahn Rhein-Main am Wiesbadener Hauptbahnhof, am Bahnhof Wiesbaden-Ost sowie am Bahnhof Mainz-Gustavsburg vorgegeben. An diesen Bahnhöfen knüpft das On-Demand-Konzept für den Nachtverkehr in Wiesbaden an, mit dem Ziel, den ÖPNV-Fahrgästen ein vorab buchbares ÖPNV-Angebot in Form von Bedarfsshuttles zu bieten und die Wiesbadener Kernstadt auch während der Nachtstunden unter der Woche erreichbar zu machen. Zur Erhöhung der Systemeffizienz können Fahrten lediglich von oder zu den Bahnhöfen oder in eine zentrale Flexzone, die vorwiegend das historische Fünfeck umfasst, gebucht werden. Gemäß einer betrieblichen Abschätzung auf Basis der Verkehrsnachfrage wird ein Bedarf von sechs bis acht Fahrzeugen geschätzt.

Abbildung 117: On-Demand-Zonen im Nachtverkehr (Nächte auf Mo-Fr)



Quelle: ioki GmbH

Nachtverkehr am Wochenende (Nächte auf Samstag und Sonntag sowie vor Feiertagen)

Die Verkehrsnachfrage während der Nachtstunden am Wochenende unterscheidet sich von der an Wochentagen, da sie stärker von Freizeitverkehr geprägt ist. Aus diesem Grund wird für die Nachtstunden am Wochenende ein Mischbetrieb aus klassischem Linienverkehr (Nachtbus) und On-Demand-Verkehr (Nachtshuttle) vorgeschlagen. Um eine hohe Nachvollziehbarkeit des Nachtangebots für den Fahrgast sicherzustellen, orientieren sich die Linienverläufe und Linienbezeichnungen an den im Tagesangebot verkehrenden Linien. Ergänzt werden die Nachtbus-Angebote durch die bestehenden Linien 68 und 91 der Mainzer Mobilität. Für die Linie 91 wird eine zusätzliche Stichfahrt zum Bahnhof Gustavsburg vorgeschlagen, um einen zusätzlichen Verknüpfungspunkt zur Linie S8 zu schaffen.

Tabelle 26: Nachtbus-Angebot am Wochenende

Linie	Verlauf
N1 West	Hauptbahnhof – Innenstadt – Schiersteiner Str. – Schierstein, Oderstr.
N1 Ost	Hauptbahnhof – Innenstadt – Bierstadt – Kloppenheim – Heßloch – Igstadt – Breckenheim, Erlenstraße
N2 Ost	Hauptbahnhof – Innenstadt – Frankfurter Str. – Südost – Erbenheim – Nordenstadt – Wallau – Delkenheim, Lange Seegewann
N3 West	Hauptbahnhof – Innenstadt – Dotzheimer Str. – Dotzheim-Mitte – Helios HSK – Schelmengraben – Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Str.
N4 West	Hauptbahnhof – Innenstadt – HSRM – Klarenthal – Kohlheck, Waldviertel
N4 Süd	Innenstadt – Hauptbahnhof – Biebricher Allee – Biebrich Mitte – Biebrich, Friedrich-Bergius-Str.
N6 Nord	Hauptbahnhof – Innenstadt – Nordfriedhof
N6 Süd	Innenstadt – Hauptbahnhof – Mainzer Str. – Wiesbaden-Ost Bf. – MZ-Kastel – Mainz Hbf
N43 Nord	Hauptbahnhof – Innenstadt – Sonnenberg – Rambach – Naurod – Auringen – Medenbach, Am Wald
N43 Süd	Innenstadt – Hauptbahnhof – Biebricher Allee – Biebrich Mitte – MZ-Amöneburg – MZ-Kastel – MZ-Kostheim, Winterstr.
68	Budenheim Bf. – MZ-Gonsenheim – Mainz Hbf – MZ-Kastel – Hochheim, Altenwohnheim
91	Ingelheim Bf. – MZ-Finthen – MZ-Münchfeld – Mainz Hbf – MZ-Kastel – MZ-Kostheim – Gustavsburg – Bischofsheim – Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz

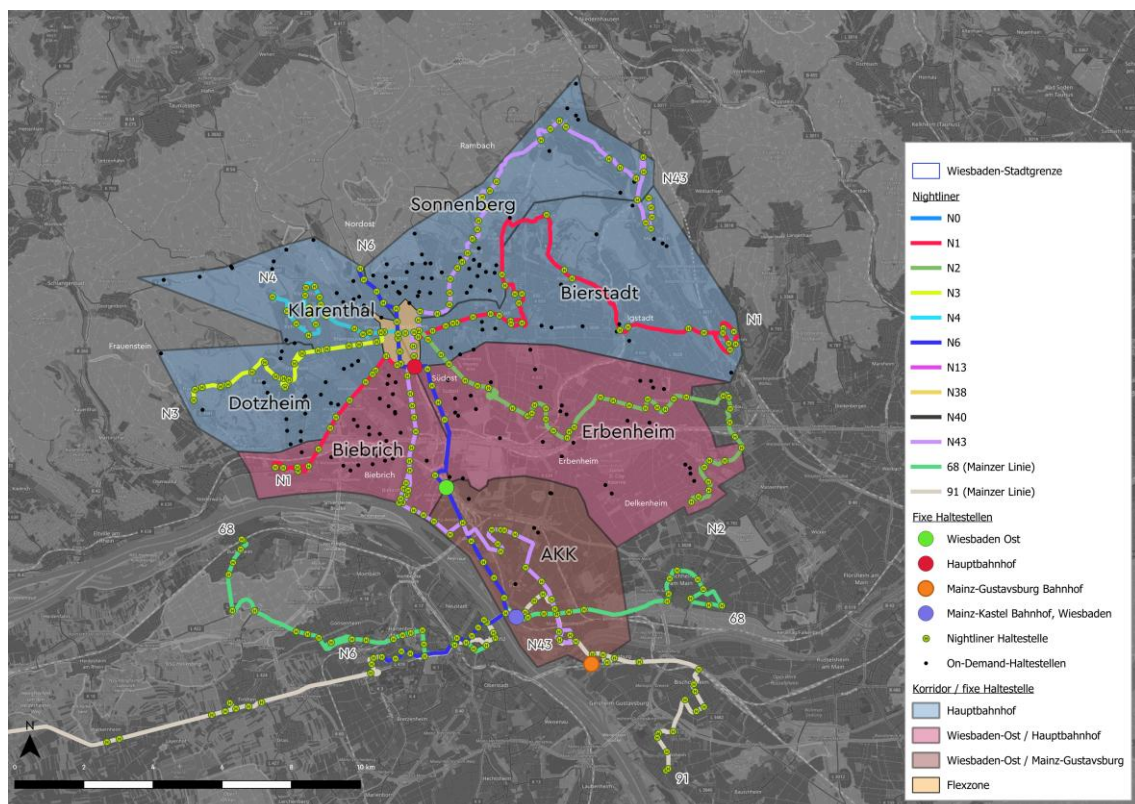
Quelle: Planersocietät

Im Nachtverkehr am Wochenende bleibt das On-Demand-Bediengebiet des Nachtshuttles unverändert, wobei lediglich solche Relationen gebucht werden können, auf denen kein paralleles

Nachtbus-Angebot besteht. Bei den vom Linienverkehr erschlossenen Haltestellen handelt es sich um die Haltestellen direkt entlang des Linienverlaufes sowie diejenigen in einer fußläufigen Erreichbarkeit von 500 m (reale Fußwegeweiten) oder weniger zu einer von einer Linie bedienten Haltestelle. Diese Haltestellen werden demnach nicht vom On-Demand-Verkehr bedient. Insgesamt entsteht so ein ÖPNV-Gesamtnetz, welches die Erreichbarkeit sämtlicher Wiesbadener Stadtteile in den Nachtzeiten sicherstellt.

Ziel hierbei ist es, die Verkehrsnachfrage während der Nachtstunden am Wochenende gut abzudecken und in Wiesbaden ein flächenhaftes ÖPNV-Angebot, entweder durch Bus- oder On-Demand-Verkehr, vorzuhalten. Hierbei soll eine Verbindung zur Nachbarstadt Mainz ebenso gewährleistet werden wie die Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltepunkte „Wiesbaden Hbf“, „Wiesbaden Ost“, „Mainz-Kastel“ und Mainz-Gustavsburg. Analog zum Nachtverkehr unter der Woche besteht in der Innenstadt eine Flexzone. Von dort sind On-Demand-Direktfahrten in diejenigen Korridore möglich, die den Hauptbahnhof als fixe Haltestelle haben. Das bedeutet, dass von und nach Dotzheim, Klarenthal, Sonnenberg und Bierstadt eine direkte Verbindung mit einem On-Demand-Shuttle angeboten wird. Ziel hierbei ist es, z. B. nächtlichen Kneipenbesuchern in der Innenstadt eine Verbindung in die genannten Stadtteile zu ermöglichen. Eine Ausweitung dieses Angebotes auf die südlich der Innenstadt liegenden Korridore Biebrich und Erbenheim ist denkbar und im Zuge der Konkretisierung des Konzeptes zu prüfen.

Abbildung 118: Nachtbus und Nachtshuttle am Wochenende (Nächte auf Sa-So)



Quelle: ioki GmbH

7.5. Bedienungskonzept

Mit dem Zielkonzept 2030 und dem daraus entwickelten NVP-Zielnetz ergibt sich die Möglichkeit, die Bedienungsparameter verschiedener ÖPNV-Produkte zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht, insbesondere aufgrund des Ziels, das ÖPNV-Gesamtangebot durch eine stärkere Hierarchisierung verständlicher zu gestalten, der Auftrag, diese Parameter zu vereinheitlichen. Anstelle zahlreicher verschiedener Bedienungsmuster soll ein einheitliches Grundgerüst geschaffen werden, welches auf alle städtischen Linien angewandt werden kann. Dieses umfasst die folgenden grundlegenden Anforderungen:

- Einheitliches Bedienungsangebot und durchgehendes Taktmuster innerhalb der NVZ und innerhalb der SVZ sowie innerhalb einer ÖPNV-Produktkategorie (Taktversprechen)
- Regelmäßige und ganztägig einheitliche Anschlüsse an definierten Knotenpunkten (Anschlussversprechen)
- Bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots in der HVZ durch zusätzliche Fahrten, die das grundlegende Takt- und Anschlussversprechen nicht negativ beeinträchtigen

7.5.1. Taktversprechen

Das Taktversprechen für die Landeshauptstadt Wiesbaden umfasst einheitliche Bedienungsstandards für das Metrobus-, Stadtbus- und Sprinterbusnetz ebenso wie für ergänzende Quartiers- und Bedarfsverkehre. Mit dem Zielkonzept 2030 wird ein ÖPNV-Gesamtnetz bereitgestellt, welches den Anforderungen an ein Taktversprechen nachkommen kann, indem es regelmäßige und ganztägig einheitliche Verbindungen vorsieht. Es gilt ein 30-Minuten-Grundtakt im Liniennetz, der halbstündlich dieselben Abläufe sicherstellt:

- Alle 30 Minuten verkehrt dieselbe Linie ab der gewählten Starthaltestelle innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Alle 30 Minuten wird innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden dieselbe Relation über einen einheitlichen Linienweg angeboten
- Alle 30 Minuten kann die gewählte Zielhaltestelle innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden erreicht werden

Der vereinheitlichte und durchgehende Takt ermöglicht einerseits ein für den Fahrgast nachvollziehbares und intuitiv nutzbares Angebot und kann andererseits auch eine Vereinheitlichung von Betriebsabläufen ermöglichen. Mit der Herstellung des Grundangebots wird zudem die Kompatibilität der ÖPNV-Netze in den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz deutlich erhöht. Da durch die Mainzer Mobilität bereits ein 30-Minuten-Grundtakt im Stadtbusnetz angeboten wird, kann ein städteübergreifend einheitliches Bedienungsmuster geschaffen werden. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit zur vereinfachten Integration von regionalen Busverkehren, die in der Regel im 30- oder 60-Minuten-Takt verkehren.

Die konkrete Ausgestaltung des Taktversprechens ist für die Normal- und für die Schwachverkehrszeit sowohl in der Woche als auch am Wochenende vorgesehen. In der NVZ besteht für den

Metrobus als Premiumprodukt auf den städtischen Hauptachsen ein verdichteter Grundtakt von 15 Minuten, der häufigere Verbindungen auf den am stärksten nachgefragten Relationen ermöglicht. In der SVZ werden die Stadtbuss-Ergänzungslinien 21-28, 30 und 40 sowie die Sprinterbuslinien X47 und 75 nicht bedient, wodurch einzelne Haltestellen in diesem Zeitraum nicht durch den Linienverkehr an das Netz angeschlossen werden. Für diese Haltestellen bestehen bereits in der SVZ die im Nachtverkehr angebotenen Bedarfsverkehre, die ebenso wie die ganztägig verkehrenden On-Demand-Angebote im Wiesbadener Osten eine 30-minütige Verfügbarkeit aufweisen. Das Bedienungskonzept dieser Angebote ermöglicht eine Eingliederung in den 30-Minuten-Grundtakt des Linienverkehrs. Im Nachtverkehr bleibt mit Nachtbussen und Bedarfsverkehren eine regelmäßige ÖPNV-Verfügbarkeit bestehen. Ziel ist das Angebot eines 60-Minuten-Grundtakts in der Woche ebenso wie am Wochenende, wobei dieser nachfrageabhängig durch unterschiedliche Angebotsformen sichergestellt werden kann.

Tabelle 27: Taktangebot/Verfügbarkeit nach Verkehrszeiten und Produkten

Linien	Nacht	SVZ	NVZ	SVZ	Nacht
Metrobus	-	30 Minuten	15 Minuten	30 Minuten	-
Stadtbuss Hauptlinien 10-20 & 29	-	30 Minuten	30 Minuten	30 Minuten	-
Stadtbuss Ergänzungslinien 21-28, 30 & 40	-	-	30 Minuten	-	-
Sprinterbus Hauptlinien X41, X42, X43, X44, X45, 74	-	30 Minuten	30 Minuten	30 Minuten	-
Sprinterbus Ergänzungslinien X47, 75	-	-	30 Minuten	-	-
Quartiersbus	-	-	30 Minuten	-	-
On-Demand-Verkehr (Wiesbadener Osten)	-	-	30 Minuten	-	-
On-Demand-Verkehr (Nachtshuttle)	60 Minuten*	30 Minuten*	-	30 Minuten*	60 Minuten*
Nachtbus	60 Minuten				60 Minuten

Quelle: Planersocietät; * Der On-Demand-Verkehr bedient ausschließlich solche Haltestellen, die nicht im Linienverkehr bedient werden

Aufgrund einer geringen Nachfrage oder einer peripheren Lage im Stadtraum ist für einzelne Haltestellen eine Abweichung vom angestrebten Taktversprechen vorgesehen. Dabei handelt es sich vorrangig um solche Haltestellen, die lediglich durch regionale Buslinien bedient werden oder auf Außenästen von Stadt- und Sprinterbuslinien liegen. Dabei ist zwischen zwei verschiedenen Fällen zu unterscheiden:

- Haltestellen, für die das Taktversprechen eingeschränkt gilt, d. h. es besteht ein halbstündlich verfügbares ÖPNV-Angebot, welches nicht alle der drei genannten Grundprinzipien einhält

- Haltestellen, für die das Taktversprechen nicht gilt, d. h. es besteht kein halbstündlich verfügbares ÖPNV-Angebot

Die betroffenen Haltestellen sind der folgenden Kartendarstellung zu entnehmen. Das Taktversprechen ist lediglich für zehn Haltestellen auf Wiesbadener Stadtgebiet nicht erfüllt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Haltestellen, die aufgrund ihrer Lage und ihres Fahrgastpotenzials eine untergeordnete Bedeutung aufweisen. Unter den Haltestellen die das Taktversprechen nur eingeschränkt erfüllen, befinden sich überwiegend solche Haltestellen, die zwar zweimal stündlich bedient werden, allerdings durch unterschiedliche ÖPNV-Angebote mit unterschiedlichen Linienverläufen. Bei diesen Haltestellen ist verstärkt darauf zu achten, dass sich die betreffenden Angebote zu einem angenäherten Halbstundentakt ergänzen.

Abbildung 119: Haltestellen außerhalb des definierten Taktversprechens



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

7.5.2. Anschlussknoten

Mit der Entwicklung des Taktversprechens im Sinne eines 30-Minuten-Grundtakts ergeben sich in der Landeshauptstadt Wiesbaden neue Möglichkeiten zur Verknüpfung von Linienangeboten über feste Anschlussbeziehungen an Knotenhaltestellen. Durch die Gewährleistung von Anschlüssen können verschiedene positive Effekte wie die Verdichtung des Bedienungsangebots durch Umsteigeverbindungen, die Ergänzung des Netzes um alternative Fahrtwege und Rückfallebenen sowie die stärkere Verzahnung von Angeboten auf tangentialen und radialen Relationen mit sich bringen. Von besonderer Bedeutung sind Anschlüsse für die folgenden Umsteigebeziehungen:

- Stadtbus/Quartiersbus → Sprinterbus, zur Verkürzung der Reisezeit auf radialen Verbindungen
- Stadtbus/Quartiersbus → Metrobus, zum Erreichen zentraler Zielorte im Stadtgebiet
- Stadtbus/Quartiersbus → Stadtbus, zur Verdichtung des Angebots im Erschließungsnetz

- Städtische Buslinien → Regionale Buslinien/SPNV, für eine hohe Verbindungsqualität in die Region
- On-Demand-Verkehr → Linienverkehr, mit Zu- und Abbringerfunktion

Von besonderer Bedeutung bei Umsteigebeziehungen ist die Berücksichtigung des Taktangebots auf den betreffenden Linien. Bei Taktintervallen von 15 Minuten oder weniger, auch durch die Überlagerung mehrerer Linien, sind Anschlüsse ohnehin sichergestellt. Die Planung von Anschlussknoten ist insbesondere dort bedeutsam, wo ein Umstieg von oder in Linien mit einem Taktintervall von 30 Minuten oder mehr erfolgt. Betroffen sind beispielsweise Außenäste von Stadt- und Sprinterbuslinien ebenso wie Verbindungen auf Quartiersebene sowie regionale Buslinien und der SPNV. Insgesamt bestehen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden zahlreiche Verknüpfungshaltstellen, die als Anschlussknoten fungieren können (siehe Abbildung 120):

- Umstieg von regionalen auf städtische Buslinien, z. B. Dürerplatz, Nordfriedhof, Naurod Mitte, Schierstein Zeilstraße
- Umstieg vom Stadtbus auf den Metrobus, z. B. Nordenstadt Konrad-Zuse-Straße, Dotzheim Helios HSK Campus, Schierstein Zeilstraße, Biebrich Rheinufer, Erbenheim Mitte, Wallau/Delkenheim Bf., Kahle Mühle, MZ-Kastel Bf., Bierstadt Mitte, Südfriedhof
- Umstieg vom Stadtbus auf den Sprinterbus, z. B. Sonnenberg Hofgartenplatz, Dotzheim Helios HSK Campus; Schierstein Zeilstraße, Igstadt, MZ-Kastel Otto-Suhr-Ring, Breckenheim
- Umstieg zwischen Stadtbuslinien, z. B. Dotzheim Veilchenweg, Kochbrunnen, Steinberger Straße Bf., Kohlheck Polizeihochschule, Paulinenklinik
- Umstieg auf den SPNV, z. B. Auringen/Medenbach Bf., Wallau/Delkenheim Bf., MZ-Kastel Bf., Steinberger Straße Bf., Klarenthal Bf.

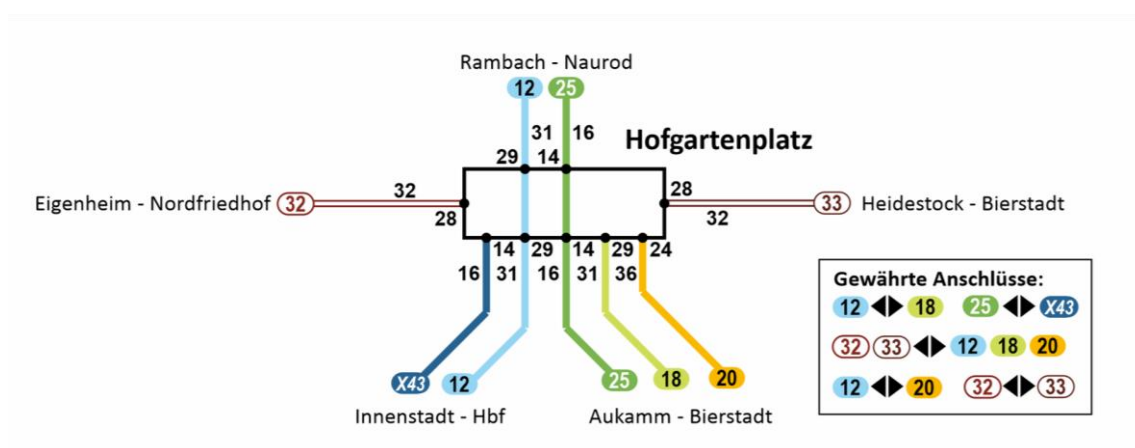
Abbildung 120: Anschlussknoten im Stadtgebiet Wiesbadens



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

An Knotenhaltestellen ist zu prüfen, welche Anschlüsse gewährleistet werden müssen, um einen Mehrwert für die Verbindungsqualität des Fahrgasts zu schaffen. Dabei sollte ein Fokus auf die Verbindungen gelegt werden, die von besonders vielen Fahrgästen nachgefragt werden. Zur Gewährleistung von Anschlüssen ist unter Berücksichtigung der Umsteigewege und potenzieller Verzögerungen im Betriebsablauf eine Umsteigezeit von etwa drei bis fünf Minuten vorzusehen. Von Rendezvous-Situationen mit längeren Standzeiten ist in der Regel abzusehen, um keine negativen Wirkungen auf die Reisezeiten zu erzeugen. Ein Beispiel für die Gewährleistung von Anschlüssen ist für die Haltestelle Hofgartenplatz dargestellt, an der Anschlüsse aus Richtung Rambach in den Bereich Aukamm und auf die Danziger Straße relevant sind. Anschlussbeziehungen sollten auch auf die Quartiersbuslinien sowie die tangentielle Stadtbuslinie 20 sichergestellt werden (siehe Abbildung 121).

Abbildung 121: Anschlussgrafik am Beispiel der Haltestelle Hofgartenplatz



Quelle: Planersocietät; Beispielhafte Darstellung ohne betriebliche Überprüfung

Insbesondere an Haltestellen mit längeren Umsteigewegen und mehreren Abfahrtspositionen muss sichergestellt werden, dass Anschlussbeziehungen für alle Fahrgäste erreichbar und leicht ersichtlich sind. Hilfreich sind dafür Informationen zur Abfahrtsposition und zur Abfahrtszeit des Anschlusses sowohl im Fahrzeug als auch an der Haltestelle. Bestehen Barrieren auf dem Umsteigeweg, ist zu prüfen, ob diese beseitigt werden können oder eine alternative Haltestelle als Umsteigeknoten in Betracht kommt. Im Rahmen des Infrastrukturkonzepts sind die als Anschlussknoten definierten Haltestellen bereits hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus priorisiert (siehe Kapitel 7.6.2).

7.5.3. Bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots

Mit dem 30-Minuten-Grundtakt entsteht für die Landeshauptstadt Wiesbaden ein ganztäglich einheitliches ÖPNV-Angebot. Vor dem Hintergrund des besonders hohen Wegeaufkommens in den Morgenstunden und am Nachmittag ist einer Überlastung des Systems durch eine bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots auf einzelnen Netzelementen vorzubeugen. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Morgenspitze zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr, die aus der durchgeführten Mobilitätssimulation hervorgeht. Dabei liegt ein Fokus auch auf zusätzlichen Angeboten im Schülerverkehr, da Lernende als Fahrgastgruppe einen großen Anteil der Verkehrsnachfrage im genannten Zeitfenster ausmachen.

Verdichtung des Linienangebots in der HVZ

In der HVZ und insbesondere in der Morgenspitze ist in der gesamten Landeshauptstadt Wiesbaden mit einer besonders hohen Verkehrsnachfrage zu rechnen, die sich auch in den Fahrgastzahlen des ÖPNV widerspiegelt. Auf stark nachgefragten Verbindungen ist daher die Prüfung von Maßnahmen zur Angebotsverdichtung notwendig, um einerseits die Beförderungsqualität für den Fahrgast auf einem akzeptablen Niveau zu halten und andererseits einen möglichst störungsfreien Betriebsablauf zu gewährleisten.

Während auf den stärksten innerstädtischen Verbindungen aufgrund des ohnehin dichten Taktangebots die zusätzliche Nachfrage besser abgewickelt werden kann, stellen insbesondere die

Verbindungen in die Außenstadtteile einen Problempunkt dar, da auf diesen oftmals nur wenige Fahrten in der Stunde erfolgen. Von besonderer Relevanz sind dabei solche Verbindungen, auf denen bereits im bestehenden Netz zusätzliche Fahrten angeboten werden oder auf denen es im Zielkonzept 2030 zu einer Ausdünnung des Fahrtenangebots gegenüber dem Status Quo kommt. Insgesamt können durch einen Abgleich aus Bestandsfahrplan und Zielkonzept zehn Relationen ermittelt werden, auf denen diese Situation eintritt (siehe Tabelle 28).

Tabelle 28: Potenzielle zusätzliche Angebote in der HVZ

Betroffene Relation	Betroffener Zeitraum	Potenzielle Maßnahme im Zielkonzept 2030
Gräselberg – Innenstadt	07:00 – 07:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie X41
Medenbach – Auringen - Naurod - Innenstadt	07:00 – 08:00 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie X41
Rambach - Innenstadt	06:30 – 08:30 Uhr 13:30 – 14:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten bzw. Verlängerung der Linie X43
Schierstein – Dotzheim – Innenstadt	06:30 – 08:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie X45 Zusätzliche Fahrten der Linie X47
Breckenheim - Innenstadt	06:30 – 08:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie X45
Heßloch - Innenstadt	07:00 – 08:00 Uhr 13:00 – 14:00 Uhr	Verlängerung der Linie 22 aus Bierstadt
MZ-Kostheim - Innenstadt	07:00 – 08:00 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie X43
Bierstadt - Hauptbahnhof	06:00 – 08:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 28
Frauenstein – Dotzheim – Innenstadt	05:00 – 07:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie X44
Hauptbahnhof - Raiffeisenplatz	07:00 – 09:00 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie X47

Quelle: Planersocietät

Um die Bedienungshäufigkeit auf den betroffenen Netzelementen zu steigern, spielt das Produkt Sprinterbus eine entscheidende Rolle. Dieses ermöglicht eine schnelle Verknüpfung zwischen Wohngebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten, die in der Morgenspitze für zahlreiche Fahrgäste von zentraler Bedeutung ist. Durch zusätzliche Fahrten auf den Linien X41, X43, X44, X45 und X47 kann ein Großteil der identifizierten Angebotsengpässe beseitigt und die Bedienungsqualität erhöht werden. Darüber hinaus ist auch eine Anpassung des Angebots im Stadtbusnetz möglich. Zur Auflösung der identifizierten Konfliktpunkte betrifft dies zunächst die Linien 22 und 28, jedoch können im Bedarfsfall auch weitere Linien, die Wohn- und Arbeitsplatzstandorte miteinander verknüpfen, eine Angebotserweiterung erfahren. Dies betrifft insbesondere verschiedene tangentielle Verbindungen wie die Linien 10/40, 16/26, 19/29, 20 und 30.

Besondere Anforderungen des Schülerverkehrs

Der ÖPNV ist für die Schülerbeförderung von entscheidender Bedeutung. Gemäß §161 des Hessischen Schulgesetzes ist eine Schülerbeförderung notwendig, wenn der Wohnort des Lernenden mehr als zwei Kilometer von der Grundschule bzw. mehr als drei Kilometer von der weiterführenden Schule entfernt ist. Dies betrifft in der Landeshauptstadt Wiesbaden insbesondere Lernende

mit Wohnort außerhalb der Kernstadt. Auch Lernende von berufsbildenden Schulen in der Grundstufe sind in die Regelungen zur Schülerbeförderung eingeschlossen, was auch eine erhöhte Bedeutung von Stadt-Umland-Verkehren zur Folge hat. Um die entstehenden Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, sind dabei vorrangig Angebote des ohnehin vorhandenen ÖPNV-Linienverkehrs zu nutzen. In allen weiteren Fällen kann die Schülerbeförderung auch über gesonderte Busangebote sichergestellt werden.

Durch das Zielkonzept 2030 kann ein Großteil der Schülerverkehre in den Linienbetrieb integriert werden. Von besonderer Bedeutung zur Abwicklung von Verkehrsströmen im Ausbildungsverkehr sind die neu konzipierten Linien 10, 16, 22 und 40, die verschiedene Schulstandorte miteinander verbinden. Insbesondere in den Außenstadtteilen weisen jedoch nicht alle für den Schülerverkehr relevanten Relationen ausreichendes Potenzial auf, um einen ganztägigen und durchgehenden Linienverkehr zu ermöglichen. Auf diesen Verbindungen ist weiterhin ein gesondertes Schülerverkehrsangebot notwendig, welches den Anforderungen an die Schülerbeförderung gerecht wird. Konkret sind die folgenden Verbindungen betroffen:

- Linien 12/X41: Stichfahrt zur Haltestelle Naurod Wickerbach-Grundschule
- Linie 30: Zusätzliche Fahrt
MZ-Kastel – MZ-Kostheim – Hochheim – Delkenheim – Nordenstadt – Bierstadt
- Linie E411: Zusätzliche Verkehre zum Gymnasium Mosbacher Berg
Sportpark Rheinhöhe – Dotzheim – Freudenberg – Schierstein
Sportpark Rheinhöhe – Bierstadt – Naurod
- Linie E421: Zusätzliche Verkehre zur Fliednerschule in Bierstadt
Fliednerschule – Igstadt – Medenbach – Auringen – Naurod
Fliednerschule – Igstadt – Breckenheim
Fliednerschule – Erbenheim – Nordenstadt – Wallau – Delkenheim
- Linie E422: Erbenheim – Nordenstadt – Igstadt – Heßloch – Naurod

Um eine möglichst effiziente Abwicklung von Schülerverkehren sicherzustellen, sind zusätzlich zu den genannten Verbindungen weitere Maßnahmen durchzuführen, die eine bestmögliche Integration von Schülerverkehren in das ÖPNV-Angebot ermöglichen. Diese umfassen in erster Linie die Einführung bzw. Anpassung der Schulzeitstaffelung. Grundsätzlich sind die folgenden Maßnahmen in Erwägung zu ziehen:

- Angleichung von Schulanfangs- und -endzeiten von Schulen innerhalb eines Schulclusters
- Abstimmung von Schulanfangs- und -endzeiten mit relevanten ÖPNV-Angeboten im Schulumfeld
- Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten entlang einer für den Schülerverkehr bedeutsamen Verbindung im Linienverkehr, z. B. Linien 10, 22 und 40

7.6. Infrastrukturkonzept

7.6.1. Haltestellen

Die Haltestelle ist stets der erste Berührungspunkt bei der Nutzung des ÖPNVs und sollte daher eine besondere Qualität aufweisen. Aus dem gesetzlichen Auftrag, das System ÖPNV vollständig barrierefrei auszubauen, lassen sich zentrale Qualitäten hinsichtlich der Gestaltung von Haltestellen ableiten. Die Haltestelle allein nach rein baulichen Kriterien hochwertig herzustellen, greift jedoch zu kurz. Die Formulierung im PbefG spricht bewusst von der Nutzung des ÖPNV als System, sodass auch weitere Aspekte, wie z. B. die Lage im Raum, die Zuwegung oder die Namensgebung berücksichtigt werden sollten. All diese Elemente tragen neben den gesetzlich bindenden Inhalten des Aufgabenträgers als Adressat dieses Nahverkehrsplans zu einem hochwertigen ÖPNV bei. Dieser Nahverkehrsplan nimmt ein Teil dieser Aspekte auf, die Umsetzung adressiert aber zum Teil Dritte, wie den Straßenbaulastträger etc.

Orientierung an der Haltestelle und in deren Umfeld

Die Haltestellen im Stadtgebiet müssen nach dem Stand dieses Nahverkehrsplans und weiterer übergeordneter Regelwerke barrierefrei ausgebaut werden. Durch diesen Umbau ergibt sich die Chance die Lage der Haltestelle zu beeinflussen. Haltestellen sollten durch ihre Lage und Gestaltung im Straßenzug leicht zu erfassen sein. Bei Neu- und Umbau ist eine prägnante Lage an Kreuzungen, Einmündungen oder im Umfeld von prägnanten Gebäuden zu wählen. Das unterstützt ein leichtes Auffinden der Haltestelle auch für Ortsfremde.

Um Haltestellen im Stadtgebiet leicht zu identifizieren, ist ein prägnantes wiederkehrendes Erscheinungsbild herzustellen. Eine prägnante Charakteristik kann bei dem auffälligen Sonderbord zum barrierefreien Einstieg beginnen. Darüber hinaus ist zu prüfen den Bereich der Haltestelle durch einen auffälligen Bodenbelag vom Rest der Flächen gegenüber dem Gehweg und dem Fahrbahnrand abzugrenzen. Für die Sichtbarkeit im Straßenverlauf ist ein Haltestellenmast mit Haltestellenschild im vorderen Bereich der Haltestelle zu installieren. Um Haltestellen im gesamten Stadtgebiet leicht wiedererkennen zu können, sind Gestaltungselemente zu wiederholen. Eines der prägnantesten Elemente ist der Fahrgastunterstand. Um die Haltestelle als solche leicht zu erkennen, ist es wünschenswert, dass sich die Gestaltung von Fahrgastunterständen im Stadtgebiet über die verschiedenen Haltestellen wiederholt.

In Wiesbaden existiert bereits heute eine Radnetzkonzeption mit Radwegweisung und in zentralen Bereichen eine Fußwegweisung. Im Sinne der Vernetzung sind innerhalb der beiden genannten Wegweisungen die Mobilstationen und Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen zu beauskunften. Daneben können Haltestellen, die auf Routen des Fuß- oder Radwegnetzes liegen, im Einzelfall durch jeweilige Wegweisung beauskunftet werden. Dies ist insbesondere in zentralen und durch den Fußgängerverkehr stark frequentierten Bereichen des Stadtgebiets empfehlenswert, beispielsweise in der Innenstadt, in Stadtteilzentren oder an SPNV-Stationen.

Bei Haltestellen mit ≥ 500 Ein-/Aussteigenden sollen gemäß den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil in Teil A dieses Nahverkehrsplans die Errichtung einer Querungshilfe geprüft werden.

Grundsätzlich ist bei Haltestellen mit zwei und mehr Abfahrtspositionen die Installation einer geeigneten Querungsmöglichkeit im direkten Umfeld der Haltestelle zu prüfen. Hin- oder Rückweg erfolgt auf der gegenüberliegenden Straßenseite, sodass Querungsbedarf entsteht, der geeignet unterstützt werden muss. Häufig sind hier auch schutzbedürftige Fußgängergruppen betroffen. Geeignete Querungshilfen bestehen heute an Kreuzungen und Einmündungen. Eine Verlegung von Haltestellen ist bei fehlenden Querungsmöglichkeiten auch deswegen zu Kreuzungen und Einmündungen zu prüfen. Ist eine Querungshilfe innerhalb eines Straßenabschnitts zu realisieren, sind die Abfahrtspositionen so zu organisieren, dass ein Queren jeweils vor den Bussen erfolgen kann. Eine geeignete Querungshilfe ist nicht mit einem Fußgängerüberweg gleichzusetzen. Situationsbedingt ist die geeignete Querungsform laut Empfehlung für Fußverkehrsanlagen (EfA) der FGSV zu ermitteln.

Haltestellen sind so zu organisieren, dass eine ausreichende Fläche für wartende Fahrgäste und den fließenden Verkehr bleibt. Das betrifft den Fußverkehr, den Radverkehr – und den Kfz-Verkehr. Die Radverkehrsführung im Haltestellenumfeld sollte an möglichst vielen Haltestellen, insbesondere entlang der städtischen Hauptachsen, einheitlich sein. Durch wiederkehrende Straßenelemente kann das Sicherheitsgefühl von wartenden Fahrgästen ebenso verbessert werden wie die Orientierung von Radfahrenden in diesen Bereichen. So kann auch erreicht werden, dass Konflikte zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen einerseits und Radfahrenden andererseits minimiert und Begegnungsfälle standardisiert werden. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang eine eindeutige und gut erkennbare Beschilderung sowie eine Zonierung des Seitenraums mit Hilfe von Markierungen.

Abbildung 122: Beispielhafte Seitenraumaufteilung im Haltestellenbereich in der Stadt Nizza



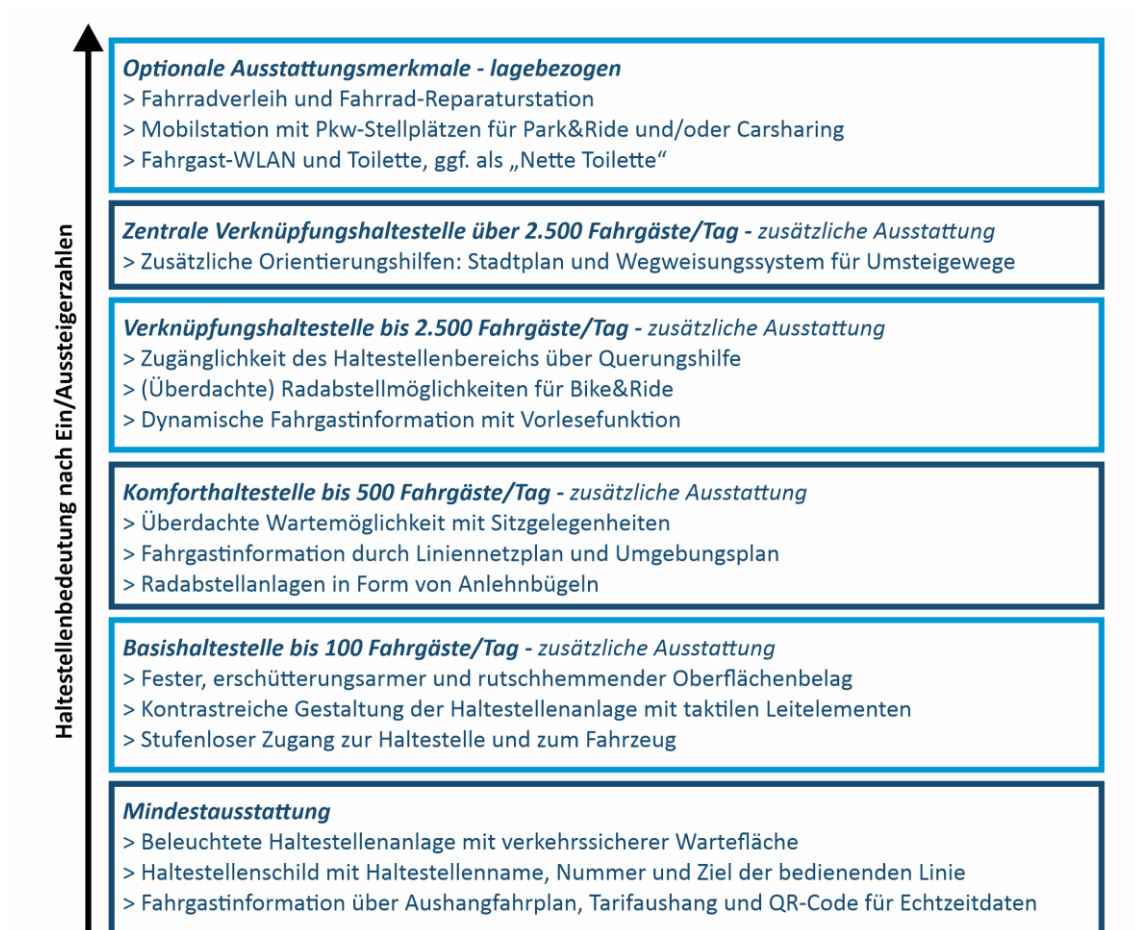
Quelle: Planersocietät

Ausstattung und Ausbaumonitoring von Haltestellen

Aus den Qualitätsvorgaben ergeben sich verschiedene Ausstattungsstufen für Haltestellen in Abhängigkeit von ihren Nutzungszahlen, wobei die Mindestausstattung bei allen Haltestellen zu

gewährleisten ist. Es ist zukünftig für jede Haltestelle im Wiesbadener ÖPNV-Netz zu prüfen, inwieweit die Anforderungen an die Haltestellenausstattung bereits erfüllt sind und gegebenenfalls Maßnahmen zum Erreichen der gesetzten Qualitätsstandards zu formulieren und umzusetzen. Zu beachten ist dabei, dass sich die Bedeutung einzelner Haltestellen im Zielnetz hinsichtlich der prognostizierten Ein- und Aussteigerzahlen deutlich verändert und vor diesem Hintergrund eine erneute Evaluation der Haltestellenausstattung nötig wird.

Abbildung 123: Ausstattungsstufen von Haltestellen



Quelle: Planersocietät

Durch die Entwicklung eines Metrobusnetzes als Hauptlastnetz ist eine ausreichende Haltestellenkapazität entlang der städtischen Metrobusachsen sicherzustellen. Ziel dabei ist es, dass auf diesen Achsen ein Halt von zwei Metrobusfahrzeugen hintereinander möglich ist, was unter Berücksichtigung von Doppelgelenkbussen eine barrierefreie Steiglänge von 50 m voraussetzt. Auf den folgenden Metrobus-Achsen ist daher ein Ausbau der Haltestellenanlagen erforderlich:

- Innenstadt – Biebrich
- Innenstadt – Bierstadt
- Innenstadt – Dotzheim
- Innenstadt – Klarenthal
- Innenstadt – Schierstein

Können Haltestellen, insbesondere auf den Metrobusachsen, nicht ausreichend ausgebaut werden, ist eine individuelle, ortsspezifische Lösung zu finden, die so viele Qualitätskriterien, wie möglich erfüllt.

Namensgebung

Mit dem hier vorliegenden Zielkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden wird die Umbenennung der im Anhang (vgl. Teil D) aufgeführten Haltestellen vorgeschlagen.

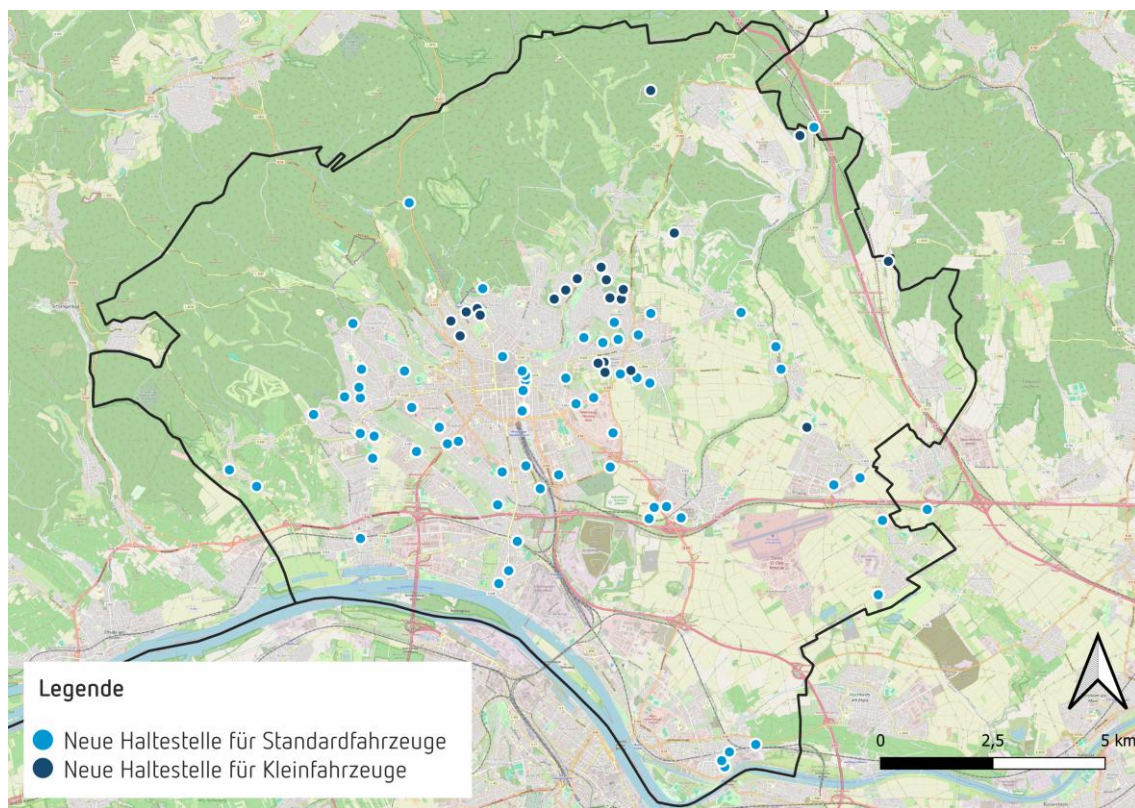
Diese Umbenennung ist aufgrund der Bestandsanalyse und der Rückmeldungen innerhalb des Erarbeitungsprozesses für sinnvoll erachtet worden. So kann die eindeutige Identifizierung gesteigert werden. Die Namensgebung löst überwiegend die heute nicht einheitliche Benennung von Hin- und Rückrichtung auf, oder stellt anhand von Straßennamen einen geeigneten lokalen Bezug her. Einbezogen wurden ebenfalls die Namen von Einrichtungen, die eine potenziell sehr hohe Verweildauer aufweisen, wie Rathäuser, Sportstätten, Bahnhöfe oder ähnliches.

Werden nach der Umsetzung dieses Konzepts neue Haltestellen eingerichtet, oder Haltestellen temporär benötigt soll die Haltestelle zur leichteren Orientierung so benannt werden, dass Ein- und Ausstiegsposition den gleichen Namen tragen.

Neue Haltestellen

Im Rahmen des Zielkonzept sind knapp 80 Abfahrtspositionen innerhalb von Haltestellen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden neu zu errichten. Dies erfolgt u. a. aufgrund von neu geschaffenen Linienwegen, neu erschlossenen Gebieten oder der Neuordnung von Haltestellenbereichen zur Optimierung der Erschließungsqualität. Um diese Veränderungen im Rahmen des Zielkonzeptes auch im öffentlichen Raum sichtbar zu machen und damit den Zugang zum ÖPNV zu verbessern ist ein zeitnahe Ausbau neuer Haltestellen vorgesehen. Dafür ist kurzfristig die Einrichtung einer provisorischen Haltestelle erforderlich, der vollständige barrierefreie Neubau soll jedoch innerhalb der untenstehenden Priorisierungsliste nach den dort getroffenen Parametern erfolgen. Die Auflistung des Vorschlags neuer Haltestellen im Rahmen des Zielkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist dem Anhang (Teil D) sowie der folgenden Kartendarstellung zu entnehmen.

Abbildung 124: Neue Haltestellen im Wiesbadener Stadtgebiet



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Im Rahmen des Zielkonzeptes sind neue Haltestellen vorgesehen, die durch Quartiersbusse oder einen On-Demand-Verkehr bedient werden. Für diese Haltestellen gelten veränderte Anforderungen, da hier auf andere Fahrzeugtypen zurückgegriffen wird (vgl. Kapitel 7.2.8 und 7.3). Die Erreichung der Barrierefreiheit wird hier hauptsächlich fahrzeugseitig erfüllt. Die Ausgestaltung der Haltestelle ist lediglich durch einen Haltestellenmast sicherzustellen, welcher gegebenenfalls in einem gesonderten Design gestaltet wird.

Die Mobilität der Einwohnenden endet nicht an administrativen Grenzen. Daher sind im Zielnetz auch Haltestellen außerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen. Diese tragen zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse und Optimierung des ÖPNV-Angebots aus Sicht der Landeshauptstadt Wiesbadens bei. Eine Umsetzung des Vorschlags der im Anhang (Teil D) genannten Haltestellen ist daher wünschenswert.

Entfallende Haltestellen

Trotz der mit dem Zielnetz 2030 angestrebten Verbesserung des Gesamtangebots entfallen mehrere bestehende Haltestellen mit dem Ziel, betriebliche Abläufe zu verbessern, das ÖPNV-Angebot bedarfsgerecht zu entwickeln oder die Erschließungswirkung des Netzes zu optimieren. Bei allen entfallenden Haltestellen ist dabei sichergestellt, dass die durch die wegfallende Haltestelle erschlossenen Siedlungsbereiche auch weiterhin erschlossen bleiben, z. B. durch weitere Bestands-haltestellen oder durch neue Haltestellen, die das Netz bedarfsgerecht ergänzen. Die Auflösung der Haltestelle ist mit einer umfassenden Informations- und Kommunikationsarbeit zu

unterstützen. Die Haltestellen sind geeignet so zurückzubauen, dass von der verbleibenden Anlage keine missverständliche Nutzung bei möglichen Kunden erfolgen könnte.

Temporäre Haltestellen

Temporäre Haltestellen können aufgrund von Bauarbeiten, Störungen im Betriebsablauf, oder Shuttle-Verkehren zu großen Veranstaltungen nötig werden. Diese Haltestellen haben dann eine zeitlich begrenzte Nutzung und sind somit von einem ortsfesten Ausbau ausgenommen. Der Charakter einer temporären Haltestelle muss insbesondere dann in Frage gestellt werden, wenn eine Maßnahme über sechs Monate dauert. Dann sind Lösungen zu prüfen, die nicht primär auf temporäre Bauten zurückgreifen, oder Provisorien so errichtet werden, dass Qualitäten der ortsfesten Anlagen (wie oben beschrieben) nahezu erreicht werden.

7.6.2. Barrierefreiheit

Der gesetzliche Auftrag zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen und mit ihm des Systems ÖPNV nach dem PBefG ist laut Gesetz mit dem 31.12.2021 abgelaufen. Das PBefG sieht vor, dass im entsprechend gültigen Nahverkehrsplan die Umsetzung beschrieben und Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit formuliert werden (vgl. Teil A). Um den Ausbau der Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden gezielt und bedarfsorientiert umzusetzen, werden verschiedene Kriterien herangezogen, die die Priorisierung des Ausbaus definieren. Dazu zählen welche Ziele im direkten Umfeld der Haltestellen erreicht werden können, welche Bedeutung die Haltestelle im Netz hat, sowie der aktuelle Ausbauzustand der Haltestelle. Die verschiedenen Kriterien werden mittels Punktzahl gewichtet, um die Umsetzung mit einer nachvollziehbaren Ausbaustrategie zu unterstützen. Diese Ausarbeitung ersetzt keine Umsetzungsplanung, die flexibel auf haushälterische Besonderheiten, Synergien mit (Straßen-)Baumaßnahmen Dritter und weiteren Faktoren, die aus heutigem Blickwinkel nicht berücksichtigt werden können. In die Priorisierung fließen alle Abfahrtspositionen²⁴ ein, die im regulären Buslinienverkehr im Tagesverkehr angefahren werden.

²⁴ Eine Haltestelle hat immer mindesten eine Abfahrtsposition kann aber auch bis zu zehn Abfahrtspositionen haben, wie z. B. die Bushaltestelle des Wiesbadener Hauptbahnhof

Tabelle 29: Kriterien für den barrierefreien Haltestellenausbau

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
A: Umgebung der Haltestelle (Bezug: Haltestellenbereich)		
1: Einrichtungen im Einzugsbereich	10 Punkte	Krankenhaus, betreute Wohnanlage, Einrichtung für körperlich oder kognitiv eingeschränkte Personen
	5 Punkte	Bildungseinrichtung, >5 Arztpraxen, Friedhof
	0 Punkte	Sonstige/Keine Einrichtungen im Nahbereich
B: Bedeutung der Haltestelle (Bezug: Haltestellenbereich)		
1: Lage im Netz	8 Punkte	Zentraler Verknüpfungspunkt und/oder Haltestelle mit Verknüpfung Bus/Bahn
	4 Punkte	Haltestelle mit Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	0 Punkte	Haltestelle mit Verknüpfung von weniger als drei Buslinien
2: Fahrgastnachfrage	20 Punkte	Mehr als 9.999 Ein- /Aussteigende
	16 Punkte	5.000-9.999 Ein- /Aussteigende
	12 Punkte	2.500-4.999 Ein- /Aussteigende
	8 Punkte	1.000-2.499 Ein- /Aussteigende
	4 Punkte	500-999 Ein- /Aussteigende
	2 Punkte	100-499 Ein- /Aussteigende
	0 Punkte	Bis 99 Ein- /Aussteigende
C: Ausbaustand der Haltestelle (Bezug: Richtungshaltestelle)		
1: Aktuelle Einstiegs- höhe	8 Punkte	Bordsteinniveau < 5 cm
	4 Punkte	Bordsteinniveau 5 – 15 cm
	0 Punkte	Bordsteinniveau >= 16 cm
2: Aktuelles Leitsys- tem	4 Punkte	Optisch und taktil kontrastierende Bodenindikatoren nicht bzw. nicht ausreichend vorhanden
	0 Punkte	Optisch und taktil kontrastierende Bodenindikatoren vollständig vorhanden
3: Tiefe der Warte- fläche	4 Punkte	Unter 1,50 m
	2 Punkte	Zwischen 2,50 m und 1,50 m
	0 Punkte	Über 2,50 m

Quelle: Planersocietät

Ausnahmeregelungen

Auf einen vollständig barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann gemäß §62 II PBefG in begründeten Ausnahmefällen verzichtet werden, wobei die genaue Definition solcher Haltestellen dem zuständigen Aufgabenträger obliegt. In der Landeshauptstadt Wiesbaden kann von einem vollständig barrierefreien Ausbau Abstand genommen werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 10 Ein- und Aussteigende pro Werktag), sofern im direkten Umfeld keine Einrichtung für mobilitätseingeschränkte Personen vorhanden ist
- unverhältnismäßig hohe Kosten beim Ausbau einer Haltestelle anfallen
- die baulichen oder topographischen Rahmenbedingungen in absehbarer Zeit einen Ausbau verhindern (z. B. bei Steigung > 6 % an Hanglagen oder an Straßen mit sehr schmalen Gehwegen)
- die Haltestelle zukünftig durch Linienwegänderungen nicht mehr bedient wird

- Haltestellen ausschließlich für den Bedarfsverkehr bestimmt sind und nur mit Fahrzeugen unter 3,5 t bedient werden

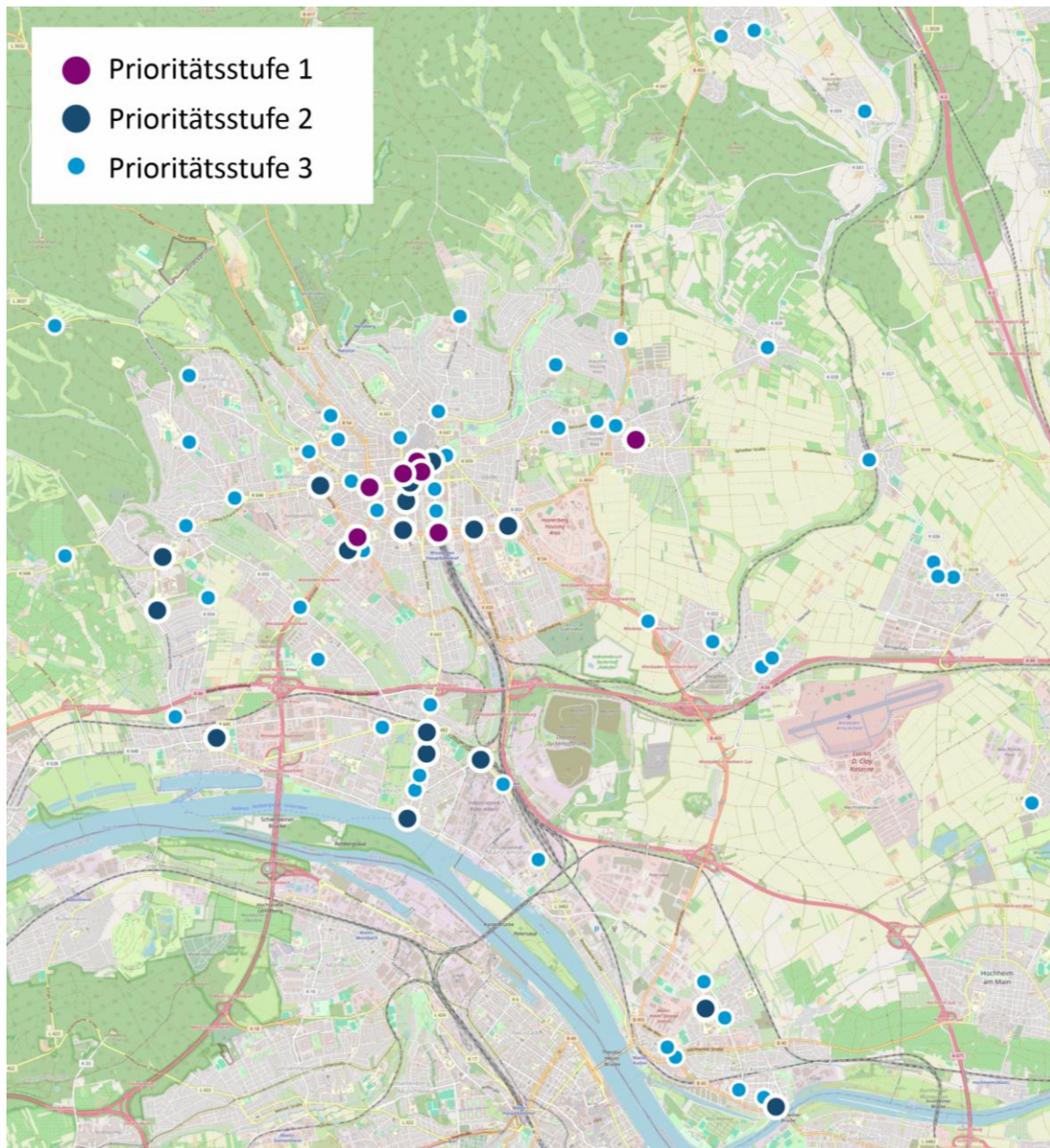
Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Gemäß den oben aufgeführten Kriterien (vgl. Tabelle 29) sowie den Ausnahmeregelungen wurde für die Haltestellen im Stadtgebiet Wiesbadens eine Priorisierung durchgeführt. Diese stellt eine Handreichung dar, um den Haltestellenausbau zielgerichtet und entsprechend den tatsächlichen Bedarfen durchzuführen.

An Haltestellen, die als „weitgehend barrierefrei“ (vgl. Teil A) definiert wurden, kann in Anlehnung an §62 II PBefG vorerst von einem Ausbau abgesehen werden. Auch wenn sich die Ausbaustandards zwischenzeitlich verändert haben, sind diese Haltestellen in Kombination mit fahrzeugseitigen Einstiegshilfen wie Rampenlösungen zweckmäßig nutzbar und können daher in der Priorisierung für den vollständig barrierefreien Ausbau zurückgestellt werden. Haltestellen, die kurz- bis mittelfristig entfallen sind ebenso von den Vorgaben zum barrierefreien Ausbau ausgenommen wie solche Haltestellen, die nur durch Bedarfsverkehr bedient werden (vgl. Kapitel 7.6.1). Um den Infrastrukturaufwand für die Errichtung von lediglich im Bedarfsverkehr bedienten Haltestellen gering zu halten, wird das barrierefreie Ein- und Aussteigen durch fahrzeugseitige Lösungen sichergestellt.

Die auszubauenden Haltestellen sind in sieben Priorisierungsstufen differenziert, wobei die Prioritätsstufe 1 den dringlichsten Ausbaubedarf und Prioritätsstufe 7 den niedrigsten Ausbaubedarf darstellt. Grundlegende Voraussetzung dafür ist es, zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen beim zuständigen Straßenbaulastträger zu schaffen. Die aus der Priorisierungsmatrix abgeleitete Liste zum Haltestellenausbau findet sich in Anhang (vgl. Teil D). Bei der fachlichen Detailprüfung sind die Priorisierungsparameter nochmals zu überprüfen, hierzu gehört vor allem die Kategorie A, welche möglichen Schwankungen durch hinzukommende oder wegfallende Einrichtungen unterworfen ist. Über entsprechende Veränderungen der Priorisierung ist im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung (vgl. 6.5.1) zu informieren. In der nachfolgenden Karte sind die drei höchsten Prioritätsstufen dargestellt.

Abbildung 125: Hoch priorisierte Haltestellen für den barrierefreien Ausbau



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Die Priorisierung der Haltestellen stellt einen grundsätzlichen Fahrplan für einen systematischen Ausbau dar. Gleichsam sind bei ohnehin zu erfolgenden Baumaßnahmen im Straßenraum mögliche Synergieeffekte zu nutzen und die dort liegenden Haltestellen, unabhängig ihrer Priorisierung, entsprechend auszubauen.

Einen Sonderstatus bei der Haltestellenkategorisierung nimmt die Bushaltestelle *Wiesbaden Hauptbahnhof* ein. Dazu zählt auch der südöstliche Teil, der vorwiegend vom Regional- und Fern(bus)verkehr genutzt wird. Diese Haltestelle erreicht unter Anwendung der oben genannten Kriterien die höchste Punktzahl und hat damit den drängendsten Aus-/Umbaubedarf. . Diese Haltestelle ist zentraler Bezugspunkt des Wiesbadener ÖPNV-System. Die gesonderte Betrachtung soll Auftrag sein, ein eigenständiges betriebliches Konzept zu entwickeln, wie ein Umbau so erfolgen kann, dass die Leistungsfähigkeit des Systems ÖPNV in Wiesbaden nicht gefährdet wird.

7.6.3. Busbeschleunigung

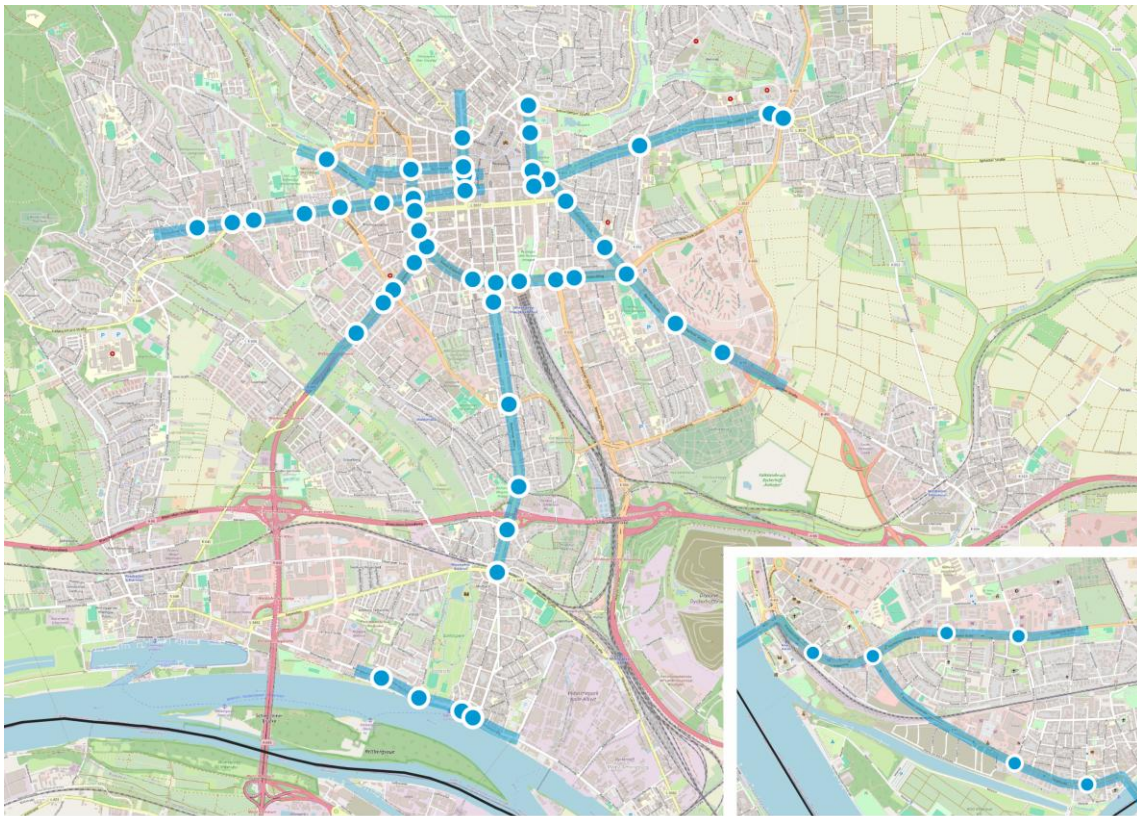
Auf Grundlage des entwickelten Zielkonzepts 2030 sind geeignete Maßnahmen im Straßennetz zu ergreifen, um einen stabilen, fahrplanreuen Fahrbetrieb zu ermöglichen. Unter dem Begriff „Busbeschleunigung“ ist die systematische Bevorrechtigung des ÖPNV auf befahrenen Achsen und an Knotenpunkten zu verstehen. Um eine solche Bevorrechtigung zu erreichen, gibt es mehrere Elemente, die grundsätzlich in geeignetem konzeptionellen Zusammenhang zu gewünschtem Ziel beitragen können.

Busbeschleunigung ist im gesamten Netz vorzusehen, insbesondere in Bereichen, in denen Probleme bei der Fahrplanstabilität vorliegen. Darüber hinaus können Maßnahmen zur Busbeschleunigung insbesondere auf den von Metro-, Sprinter- und Expressbuslinien befahrenen Netzelementen eingesetzt werden, um die für diese Produkte angestrebte Verbindungsqualität zu erreichen. Durch die Beschleunigung von Busverkehren in der Landeshauptstadt Wiesbaden kann insgesamt sowohl eine höhere Betriebseffizienz und Fahrplanstabilität als auch ein verbesserter Fahrgastkomfort erreicht werden. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass ohne entsprechende Infrastrukturmaßnahmen eine deutliche Beeinträchtigung der Betriebsqualität zu erwarten ist, die sich nicht nur negativ auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirkt, sondern auch das geplante Bedienungskonzept grundlegend beeinträchtigt. So sind die Grundsätze des Taktversprechens und der Anschlusssicherung ohne Beschleunigungsmaßnahmen nicht einzuhalten, sodass die angestrebten positiven Wirkungen auf die Bedienungs- und Verbindungsqualität nicht erreicht werden können.

Vorrangkorridore zur Busbeschleunigung sind in der nachfolgenden Abbildung 126 mit streckenbezogenen sowie punktuellen Maßnahmen Schwerpunkten aufgezeigt. Dies betrifft vorwiegend innenstadtnahe Abschnitte sowie lokale und regionale Hauptachsen, die die folgenden Eigenschaften aufweisen:

- Hohe Verkehrsbelastung durch den Individualverkehr und den ÖPNV
- Unfallschwerpunkte und Konfliktstellen, an denen regelmäßig Behinderungen des fließenden Verkehrs auftreten
- Knotenpunkte und Streckenabschnitte, auf denen aufgrund der derzeitigen Straßenraumaufteilung Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern entstehen
- Streckenabschnitte, auf denen aufgrund von veränderten Linienführungen und Fahrtbeziehungen des ÖPNV zusätzliche Belastungen oder Konflikte auftreten können

Abbildung 126: Vorrangkorridore Busbeschleunigung



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Bauliche Elemente der Straßeninfrastruktur

Die Stadt Wiesbaden verfügt bereits heute über einen weit entwickelten Ausbaustand an Bussonderstreifen („Busspuren“) sowie Umweltspuren in Form von überbreiten Radwegen mit Freigabe für den Busverkehr. Durch diese Form der streckenhaften Bevorrechtigung wird ein stabiler Busverkehr insbesondere auf stauanfälligen Streckenabschnitten zur Verkehrsspitze auf den Einfallsstraßen in die Stadt und auf den Zuläufen zu wichtigen Umsteigehaltestellen, wie z. B. dem Hauptbahnhof gesichert. Priorität muss ein stabiler Fahrbetrieb des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbund im gesamtstädtischen Verkehr haben. Im Bedarfsfall ist die Nutzung von Bus- und Umweltspuren auch von Fahrzeugen des Rettungswesens nutzbar, sodass diese über ihre eigentliche Funktion hinaus einen Mehrwert für Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste bieten.

Im Abgleich mit dem Zielkonzept 2030 ist der Bestand an Bussonderstreifen und Umweltspuren zu analysieren und mit einer dann aktuellen Verkehrsbelastungsanalyse des MIV mögliche Ausbaupotenziale zu identifizieren. Sofern die vorhandenen Infrastrukturen keine Abwicklung von MIV- und ÖPNV-Verkehrsströmen in ausreichender Qualität ermöglichen, ist die Sicherstellung eines stabilen ÖPNV-Betriebs von zentraler Bedeutung. In diesen Fällen können verschiedene Maßnahmen zur Priorisierung des Busverkehrs geprüft werden:

- Umgestaltung des Straßenraums zugunsten von Bussonderfahrstreifen oder Umweltspuren
- Einführung von Park-, Halte- oder eingeschränkten Durchfahrverboten für den MIV, um die verkehrliche Gesamtbelastung betroffener Netzabschnitte zu verringern

- Einrichtung von ÖPNV-Trassen ohne Möglichkeit zur Durchfahrt für den MIV, ggf. nur für eine Fahrtrichtung

Die Umsetzung entsprechender Maßnahmen ist insbesondere im Innenstadtbereich zu untersuchen, in denen aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche eine starke Konkurrenzsituation zwischen MIV und ÖPNV entsteht. Dies betrifft beispielsweise die Friedrichstraße, die Luisenstraße und die Seerobbenstraße ebenso wie Abschnitte der Dotzheimer Straße und der Frankfurter Straße.

Um trotz durchgeführter Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung weiterhin relevante Fahrtrelationen im Busverkehr sicherstellen zu können, ist der gezielte Einsatz von modalen Filtern möglich. Durch die Einrichtung von Busschleusen kann sichergestellt werden, dass eine erhöhte Verkehrsbelastung durch MIV-Durchgangsverkehre vermieden wird und gleichzeitig ein durchgängig befahrbarer Linienweg für den ÖPNV bestehen bleibt. Grundsätzlich bestehen zwei Arten von Busschleusen:

- Aktive Busschleusen in Form von mobilen Durchfahrtsperren wie Pollern oder Schranken, die mittels Signalübertragung durch das Fahrzeug geöffnet werden können
- Passive Busschleusen in Form von Rampen, Senken oder sonstigen Hindernissen, die eine Durchfahrt für andere Fahrzeugtypen aufgrund der Fahrzeugbreite oder der Bodenfreiheit nicht ermöglichen. Diese sind aufgrund der erhöhten Unfallgefahr durch eine gesonderte Beschilderung anzukündigen.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden können beide Arten von Busschleusen im Rahmen des Zielkonzepts 2030 Anwendung finden. Von besonderer Bedeutung ist diese Infrastrukturmaßnahme innerhalb verkehrsberuhigter Wohngebiete, für die die Erschließungswirkung des ÖPNV sichergestellt werden soll. Dies betrifft beispielsweise das Dichterviertel und das Wohngebiet Sauerland ebenso wie eine Durchfahrt in das Neubaugebiet Bierstadt-Nord.

Neben der baulichen Bevorrechtigung auf Strecken und an Knotenpunkten trägt auch die Art und Anlage der Haltestelle maßgeblich zur Fahrplanstabilität bei. Dabei ist insbesondere der Verzicht auf Busbuchten zu nennen. Stattdessen sind Fahrbahnrandhaltestellen oder Haltestellenkaps vorzusehen. Dies hat den Vorteil, dass sich das Fahrzeug nicht nachrangig in den Verkehrsfluss einordnen muss. Ist der Verkehrsfluss durch das Halten des Fahrzeugs an der Haltestelle unterbrochen, trägt dies zudem zur Verkehrssicherheit beim Fahrgastwechsel bei. Auch wird dadurch die nutzbare Fläche im Seitenraum vergrößert, was durch vergrößerte Warteflächen ebenfalls zu einem effizienten Fahrgastwechsel an der Haltestelle beitragen kann. Zur effizienten Busbeschleunigung an Busspuren, Umweltpuren und Haltestellenbereichen ist stets die Beeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr zu unterbinden, um einen störungsfreien Ablauf zu ermöglichen. Ein geeignetes Mittel sind regelmäßige Kontrollen.

Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen

Neben dem Einsatz von Bussonderstreifen und Umweltpuren ist auch der Einsatz von Beschleunigungsmaßnahmen in der LSA-Steuerung zu prüfen. Durch eine der Haltestelle vorgeschaltete LSA kann dem Busverkehr beispielsweise die vorherige Einfädelung auf die weiteren Fahrspuren ermöglicht werden. Dies ist insbesondere bei notwendigen Fahrstreifenwechseln vor

Knotenpunkten zu prüfen, um den ÖPNV zu priorisieren und die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Die Einrichtung von LSA-Bevorrechtigungen des Busverkehrs erscheint vor allem im Innenstadtbereich sowie auf den ÖPNV-Hauptachsen relevant. Von besonderem Interesse sind dabei der erste und zweite Ring, die Schwalbacher Straße sowie alle radial ausgerichteten Zufahrtsstraßen in Richtung der Wiesbadener Innenstadt, darunter die Dotzheimer Straße, die Schiersteiner Straße, die Bierstadter Straße und die Biebricher Allee. Lichtsignalanlagen können immer passgenauer auf verkehrliche Zielsetzungen programmiert und beeinflusst werden. Vor dem Hintergrund der bestehenden Möglichkeiten von Digi V²⁵ sind die Lichtsignalfolgen zukünftig so zu gestalten, dass eine Beschleunigung der Busse nach Möglichkeit auch ohne ergänzende Bussonderspuren erfolgt. Wünschenswert ist, auch eine eindeutige politische Absicherung einer grundsätzlichen Signalfolge, die den ÖPNV priorisiert gegenüber allen restlichen Verkehren und dies auch innerhalb einer integrierten Verkehrsleitzentrale im täglichen Verkehrsfluss überwacht und gemanagt wird.

Maßnahmen in der Verkehrsregelung

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen ist mit dem Ziel einer erhöhten Verkehrssicherheit bei verringerter Emissionsbelastung verbunden und wird in zahlreichen Großstädten zunehmend umgesetzt. Grundsätzlich geht die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch mit einer Reisezeitverlängerung im ÖPNV einher, die dem Ziel einer hohen Verbindungsqualität widerspricht. Insbesondere in solchen Fällen, in denen die Geschwindigkeitsreduktion auf einem längeren Streckenabschnitt erfolgt, entstehen so zusätzliche Zeitbedarfe für den Fahrgast. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass der Bus aufgrund der häufigeren Haltevorgänge und der schwächeren Beschleunigungsleistung im Vergleich zum Pkw weniger stark durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit betroffen ist. Insbesondere dann, wenn Tempo 30 auf mehreren Hauptverkehrsstraßen eingeführt wird, ist zu erwarten, dass sich das Reisezeitverhältnis zugunsten des ÖPNV verändert. Vor diesem Hintergrund ist eine Einrichtung von Tempo 30 für die Attraktivität des ÖPNV nur dann als problematisch zu betrachten, wenn für den MIV alternative Routen mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden können.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind die Straßen in der Stadt Wiesbaden bereits überwiegend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Diese Regelung trägt maßgeblich zur Verkehrsberuhigung und zu erhöhter Verkehrssicherheit beim Fahrgastwechsel bei. Diese Aspekte sind zu begrüßen. Ebenfalls kann durch Absenkung der Höchstgeschwindigkeit ortsfremder MIV-Verkehr stärker aus Wohnquartieren verdrängt werden, was wiederum der Busbeschleunigung zugutekommt. Teil einer Zone-30 Anordnung ist jedoch die Vorfahrtsregelung in Kreuzungen: rechts-vor-links. Diese sind im Zusammenhang mit Fahrplanstabilität im ÖPNV kritisch zu bewerten. Daher soll auf Linienwegen des Busverkehrs auf rechts-Vor-links grundsätzlich verzichtet und eine den Busverkehr begünstigende Vorfahrtregelung eingeführt werden, um den Linienverkehr zu stabilisieren.

²⁵ weitere Informationen dazu unter: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/verkehrsentwicklung/faq.php>

7.6.4. Betriebsanlagen

Die Umsetzung des im Rahmen des Nahverkehrsplans erarbeiteten Linienkonzepts ist mit einem Anstieg der Betriebsleistung gegenüber dem Bestandsnetz verbunden. Die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen, die über das aus dem Linienkonzept abgeleiteten NVP-Basisnetzes hinausgehen, erfordern zusätzliche Fahrzeuge. Spätestens für das NVP-Zielnetz ist dabei auch der Einsatz von Doppelgelenkbussen als Alternative zu schienengebundenen Verkehrsträgern vorgesehen. Der Einsatz ist dabei aus gutachterlicher Sicht unter Berücksichtigung der Entwicklung der Einwohnerzahlen, des damit verbundenen Verkehrsaufkommens und der Zielsetzung der Stadt Wiesbaden hin zu einer nachhaltigeren Mobilität in diversen Konzepten notwendige Voraussetzung (vgl. dazu auch Kap. 7.2.5). Als Alternative zu den Doppelgelenkbussen wären dichtere Takte notwendig, die aufgrund der schon vorhandenen betrieblichen Instabilität innerhalb der Innenstadt Wiesbadens ungünstig wären und hierbei auch das zusätzlich benötigte Fahrpersonal sowie höhere Betriebskosten berücksichtigt werden müssen.

In der Stadt Wiesbaden ist ein Bedarf an zusätzlichen Abstellflächen gegenüber denen des Status-Quo erkennbar. Für einen zuverlässigen und qualitativ hochwertigen ÖPNV ist es dringend erforderlich, dass die dafür benötigten Fahrzeuge in Betriebsanlagen unterhalten und abgestellt werden, die einen hochwertigen Betrieb ermöglichen. Dazu sind Betriebsflächen und Anlagen in ausreichender Menge und Qualität an geeigneten Orten im Streckennetz herzustellen. Eine Erweiterung des bestehenden Betriebshofes ist aufgrund der begrenzten Raumverfügbarkeit voraussichtlich nicht möglich. Aus diesem Grund ist der Bau eines neuen Betriebshofs für die zusätzlichen Fahrzeuge zukünftig unumgänglich – bezogen auf Angebotsausweitungen, Dekarbonisierung des Fuhrparks sowie Doppelgelenkbussen zur Realisierung des Zielnetzes. In diesem Zusammenhang wird eine dezentrale Organisation aus mindestens zwei Standorten für einen resilienten Betrieb empfohlen. So können auch Betriebsfahrten reduziert und damit die Betriebseffizienz gesteigert werden. Die Betriebsanlagen haben sicherzustellen, dass Fahrzeuge mit ausreichender Energiemenge (je Antriebsart), ohne technische Defekte und sauber in den Dienst starten können.

Bei der Auswahl einer geeigneten Fläche für einen neuen Betriebshof sollten aus fachlicher Sicht insbesondere folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Günstige Lage im ÖPNV-Netz: möglichst viele im Umfeld des Standorts verkehrende und bestenfalls beginnende/endende Linien
- Verkehrsgünstige Lage: durchgehend gute Erreichbarkeit aus verschiedenen Stadtgebieten, Anfahrbarkeit ohne zusätzliche Belastung des städtischen Straßennetzes
- Ausreichende Energieversorgung, im Speziellen mit Blick auf die erforderlichen Betriebsanlagen und die Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen

7.6.5. Elektrifizierung und alternative Antriebe

Die Fahrzeuge des ÖPNV weisen notwendigerweise hohe Fahrleistungen im Stadtgebiet auf, insbesondere in sensiblen Bereichen, an den es ein hohes Mobilitätsbedürfnis vorliegt, wie z.B. der Innenstadt. Um den Ausstoß von Luftschadstoffen, insbesondere in diesen Bereichen, zu

minimieren ist die Dekarbonisierung des ÖPNV entsprechend der gesetzlichen Vorgaben (vgl. Teil A) weiter voranzutreiben.

Die Stadt Wiesbaden und das Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr sind in den letzten Jahren bereits ambitionierte Schritte in Richtung Antriebswende gegangen. Die Doppelgelenkbusse bieten eine besondere Chance eines hochwertigen und stadtverträglichen ÖPNV-Produktes, wenn sie elektrisch betrieben werden. Es ist ein Betriebskonzept für einen stabilen, kundenorientierten Betrieb der Doppelgelenkbusse zu entwickeln. Die Infrastruktur im öffentlichen Raum und die betrieblichen Anlagen von ESWE Verkehr sind so ausreichend zu dimensionieren, dass auftretende Nachteile infolge des Wechsels der Antriebsart sich nicht auf Kundennutzung und Betrieb des Systems auswirken. Dabei ist insbesondere zu prüfen, inwieweit batterieelektrische Fahrzeuge im laufenden Betrieb und damit ohne Fahrt zum entsprechenden Betriebshof nachgeladen werden können, sodass kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht. Besondere Potenziale für Standorte solcher Ladestationen ergeben sich an Endhaltestellen, an denen die Ladezeit ohne Fahrzeitverlust für den Fahrgast realisiert werden kann. Standorte für Ladestationen sind im Rahmen des NVP-Zielnetzes aufgrund dichter Taktung und entsprechend guten Auslastungspotenzialen insbesondere an folgenden Endhaltestellen des Metrobusnetzes zu prüfen:

- Biebrich, Äppelallee-Center
- Biebrich, Rheinufer
- Bierstadt, Speierlingstraße
- Dotzheim, Helios HSK
- Dotzheim, Waldfriedhof
- Klarenthal, Anne-Frank-Straße
- Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße
- Nordfriedhof
- Schierstein, Oderstraße
- Wallau/Delkenheim Bf.

Der Einsatz von vorhandenen sowie zusätzlichen batterieelektrischen Fahrzeugen ist auch im Stadtbusnetz zu forcieren. Solange sowohl Fahrzeuge mit konventionellem als auch Elektrobusse zum Einsatz kommen, ist sicherzustellen, dass letztere vorwiegend auf solchen Linien eingesetzt werden, auf denen Ladeinfrastrukturen für den Metrobus mitgenutzt werden können. Darüber hinaus eignen sich Endhaltestellen, die von mehreren Stadtbuslinien angefahren werden, ebenfalls für Ladestationen. Potenzielle Ladestandorte sind dabei unter anderem die folgenden Haltestellen:

- Biebrich, Faaker Straße
- Breckenheim, Erlenstraße
- Erbenheim, Karl-Drebert-Straße
- Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße

- Klarenthal, Tierpark/Fasanerie
- Kohlheck, Waldviertel
- MZ-Kastel, Krautgärten
- MZ-Kostheim, Winterstraße
- Nordost, Nerotal
- Schierstein Hafen
- Sonnenberg, Hofgartenplatz

Um eine Antriebswende darüber hinaus auch auf regionalen Verbindungen zu vereinfachen, ist die gemeinsame Nutzung von Ladestationen durch Stadt- und Regionalbusse empfehlenswert. Von besonderem Interesse sind dabei Standorte, an denen regionale Linien regelmäßig starten und enden, unter anderem die folgenden Haltestellen:

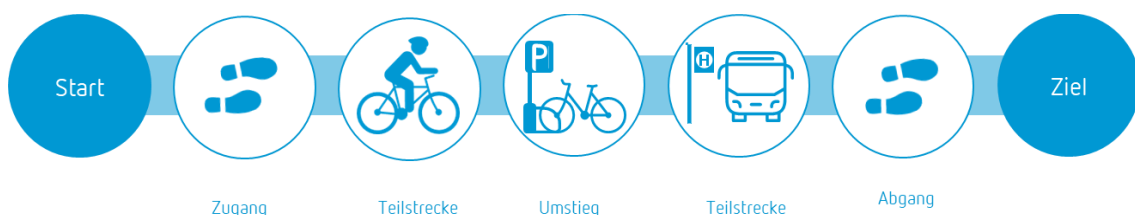
- Wiesbaden Hauptbahnhof
- Dotzheim, Helios HSK (für den Regionalen Quartiersbus)
- Wallau/Delkenheim Bf.

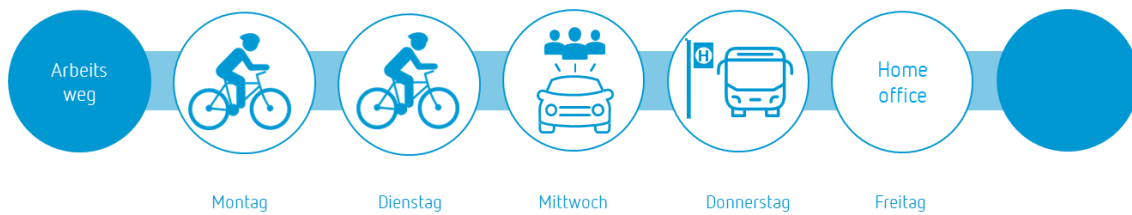
In der Betriebsplanung ist zu berücksichtigen, dass die Ladezeiten so in den Betriebsablauf integriert werden, dass die angestrebten Umlaufzahlen und -zeiten nicht überschritten werden. Ebenfalls bedeutsam ist die Vermeidung von Konflikten zwischen verschiedenen Fahrzeugen, die zeitgleich an derselben Station geladen werden müssen. Genügt dabei die Ladekapazität an zentralen Knoten nicht aus, ist über zusätzliche Ladepunkte oder die Anpassung des Betriebskonzepts eine hinreichende Verfügbarkeit von Ladepunkten sicherzustellen.

7.7. Konzept zur Inter- und Multimodalität

Der ÖPNV ist das Rückgrat der städtischen Mobilität. Im Umweltverbund spielt der ÖPNV eine zentrale Rolle, da er in Ergänzung zu Fuß- und Radverkehr Nutzenden ermöglicht, auch größere Distanzen zurückzulegen. In der alltäglichen Mobilität ist der ÖPNV notwendiges Verkehrsmittel, damit trotz wechselnder Witterung und Topografie alle Ziele im Stadtgebiet sicher erreicht werden können. Der ÖPNV trägt damit maßgeblich dazu bei, die Integration aller Menschen am öffentlichen Leben zu sichern.

Abbildung 127: Multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten





Quelle: Planersocietät

Daher bedarf es einer systematischen Integration des ÖPNV in die Wegekette der Bürgerinnen und Bürger. Jede und Jeder soll die Möglichkeit haben, den ÖPNV auf einem Teil des Weges zu nutzen. Während manche Personen mehrere Verkehrsmittel für einen Weg nutzen (Intermodalität), greifen andere für verschiedene Wege auf verschiedene Verkehrsmittel zurück (Multimodalität). Um bei- dem gerecht zu werden, werden nachfolgend Anforderungen an die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsarten aufgeführt.

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die dominierende Mobilitätsform auf dem Weg zur Haltestelle. Die Förderung des ÖPNV ist damit eng mit der Förderung des Fußverkehrs verbunden und umgekehrt. Der Weg zur Haltestelle und von der Haltestelle zum Zielort/zur Heimatadresse entscheidet indirekt über die Qualität des ÖPNV-System als Ganzes mit. Zentrale Faktoren sind dabei das verkehrssichere Erreichen aller Abfahrtspositionen einer Haltestelle. Die Gestaltung der Umgebung ist aus sozialen Aspekten sicher zu gestalten. Dazu zählen, wie im Anforderungsprofil beschrieben, die Beleuchtung der Haltestelle und die Integration in die durchgehende Straßenbeleuchtung. Auf den Zu- und Abwegen ist zu prüfen, inwieweit potenzielle „Angsträume“ bzw. „Angstsituationen“ entschärft werden können. Darunter sind insbesondere Unterführungen, dauerhaft verschattete oder blickdicht verbaute Bereiche zu verstehen. Solche Angst behaftete Orte sollten in Abstimmung mit Betroffenen identifiziert und erhoben werden.

Es sind alle Haltestellen im Netz auf eine gute Erreichbarkeit zu Fuß zu prüfen und bei Bedarf umzugestalten. Dabei ist auch die Lage der Haltestelle von zentraler Bedeutung. Um eine möglichst gute Zugänglichkeit von Haltestellen zu gewährleisten, ist eine Lage anzustreben, die aus verschiedenen Richtungen gut erreichbar ist. Dies kann beispielsweise durch die Schaffung von Zuwegungen und Querungsmöglichkeiten im direkten Haltestellenumfeld unterstützt werden. Die Lage von ÖPNV-Haltestellen an Plätzen und Kreuzungen bietet dabei besonders viele direkte Wegebeziehungen. Um an unübersichtlichen Orten, z. B. bei großen Abständen zwischen Haltestellenanlagen derselben Haltestelle oder an schlecht einsehbaren Bereichen des Straßenraums, eine bessere Orientierung für zu Fuß Gehende zu gewährleisten, ist in solchen Fällen die Einführung bzw. Erweiterung eines Beschilderungs- und Wegweisungssystems umzusetzen. Dies betrifft beispielsweise Haltestellen in der Wiesbadener Innenstadt sowie zentrale Umsteigepunkte wie den Hauptbahnhof oder die Haltestellen Dotzheim Mitte und Biebrich Rheinufer.

Radverkehr

Mit dem Fahrrad können bis zu viermal höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten gegenüber dem Fußverkehr erzielt werden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Radfahrenden und der

Fahrplangeschwindigkeit im Linienverkehr unterscheidet sich im städtischen Verkehr nicht stark. Daher ist die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV an Haltestellen geeignet, die hochwertige oder regionale und überregionale ÖPNV-Linien anbieten. Dies sind vor allem die Stationen des Schienenpersonennahverkehrs, aber auch zentrale Haltestellen oder Endhaltestellen des Metrobusnetzes.

Die Verknüpfung lässt sich insbesondere durch hochwertige Radabstellanlagen realisieren. Radabstellanlagen sollen als Anlehnhalterungen realisiert werden, um ein sicheres Abschließen des Fahrrad-Rahmens zu ermöglichen. Diese Anlehnhalterungen können in der Landeshauptstadt gemäß Kapitel 7.6.1 an Komforthaltestellen mit mindestens 500 Ein-/Aussteigern eingerichtet werden. Unabhängig der Fahrgastfrequenz empfiehlt sich deren Bereitstellung auch an Metrobushaltestellen und Endhaltestellen außerhalb der Innenstadt, da an diesen ein besonderes für die intermodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln besteht. Werden Radabstellanlagen an Verknüpfungshaltestellen errichtet, ist die Überdachung eines ausreichenden Anteils zu prüfen, da bei Nutzung davon ausgegangen werden kann, dass die Verweildauer entsprechend hoch ist.

An allen Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV sind (digital) verschließbare Fahrradboxen und/oder Sammelschließanlagen aufzustellen, um ein erhöhtes Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Die neuen gesicherten Radabstellanlagen sollten in ihrer Buchung kompatibel zu den bereits am Wiesbadener Hauptbahnhof vorhandenen Boxen sein und die Buchung über die RMV-Mobilitätsplattform ermöglichen. Bei einem hohen zu erwartenden Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten ist weiterhin die Installation von Zusatzangeboten wie Schließfächern, Möglichkeiten zum Laden von Pedelecs oder Werkzeugsäulen zu prüfen. Die komfortable Anreise und die zusätzliche Qualität erhöhen die Bereitschaft solcher multimodaler Wegeketten.

Motorisierter Individualverkehr

Im Stadt-Umland-Verkehr können aus dünn besiedelten Bereichen Zubringerverkehre auf starke ÖPNV-Achsen je nach individueller Anforderung nicht immer mit dem ÖPNV-Angebot vor Ort realisiert werden. Hier ist die Nutzung des Motorisierten Individualverkehr nicht immer zu vermeiden. An Haltestellen des Metrobusnetzes, an Bahnhöfen und Stationen des SPNV in der näheren Umgebung von Bereichen mit geringer Erschließungsqualität (vgl. Teil A) sind Kiss-and-Ride Parkplätze zu prüfen, um Flächen der Haltestelle vor Park- und Halteverstößen zu schützen. Sind an Haltestellen vermehrt Bring- und Holverkehre zu identifizieren, ist es ebenso wünschenswert, diese Verkehre im Sinne der ÖPNV-Betriebsstabilität zu ordnen.

Park + Ride Anlagen können eingerichtet werden, wenn die Weiterfahrt mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV deutliche Vorteile aufweist. Der Vorteil muss sich als so groß erweisen, dass ein zusätzlicher Umstieg vom MIV auf den ÖPNV in Kauf genommen wird. Solche Vorteile können direktere bzw. schnellere Fahrten mit dem ÖPNV durch eigene Infrastruktur oder Bevorrechtigung ebenso wie kostenlose Parkplätze bei attraktivem ÖPNV-Tarif sein. Die Einrichtung von P+R Anlagen kann an Bahnhöfen und Stationen des SPNV oder (End-)Haltestellen des Expressbus- oder Metrobusnetzes sinnvoll sein. Es ist darüber hinaus sicherzustellen, dass eine Fremdnutzung vermieden wird.

Mikromobilität/ Sharing-Systeme

Die wiederkehrende, alltägliche Nutzung von Mikromobilität (z.B. E-Scooter, Fahrräder, Elektrofahrräder) als Form der Nahmobilität in multimodalen Wegeketten ist am Anfang der wissenschaftlichen Untersuchung und der konzeptionellen Organisation. Neben der Bereitstellung eines nutzerzentrierten, leistungsfähigen und flächendeckenden ÖPNV im Stadtgebiet bietet die Integration von Sharing-Angeboten, insbesondere für Mikromobile auf Leihbasis, weitere Potenziale mit Blick auf die Attraktivierung des Gesamtmobilität. Hierbei sind die Möglichkeit zum Zurücklegen der ersten und letzten Meile oder auch einzelner Etappen innerhalb von intermodalen Mobilitätsketten mittels Sharing-Angeboten (Fahrräder, Elektrofahrräder und E-Tretroller) hervorzuheben.

Eine stadtgerechte Integration der Shared-Mobility-Angebote ist elementar, damit diese Angebote sich positiv auf die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV auswirken können. Ein flächendeckendes Fahrradvermietsystem ist eine zukunftsweisende Ergänzung zum Mobilitätsmix. Wie überall in Deutschland ist hierfür ein kommunaler Zuschuss erforderlich, um das Angebot entsprechend der Daseinsvorsorge über den Stadtkern hinaus zu etablieren. Die entstehenden Kosten müssen jedoch im Verhältnis zum verkehrlichen Mehrwert stehen. Ein Fahrradvermietsystem kann für verschiedene Personengruppen in der Landeshauptstadt Wiesbaden ein attraktives Angebot darstellen, welches gleichzeitig auch eine flexible Mobilitätsoption für Reisende und Gäste der Stadt bietet. Hierzu sind eine (teil-)elektrifizierte Fahrradflotte sowie eine leicht verständliche und nutzergerechte Preisstruktur von zentraler Bedeutung.

Auch ein Sharing-Angebot mit E-Tretrollern kann eine Mobilitätsalternative darstellen. Hier ist derzeit grundsätzlich ein Wandel des E-Tretrollers von Freizeitgefährt zur Mobilitätsalternative zu beobachten. Grundsätzlich besteht insbesondere bei diesem Verkehrsträger ein erhöhter Regelungsbedarf bezüglich der Abstell-situation. Um eine intermodale Wegekette zu ermöglichen, ohne dabei die Einstiegsbereiche an Haltestellen durch abgestellte E-Tretroller in ihrer Zugänglichkeit zu beeinträchtigen, sind potenzielle Ordnungsmaßnahmen zu prüfen. Insbesondere bei Haltestellen, an denen regelmäßig eine größere Anzahl an E-Tretrollern abgestellt ist, besteht beispielsweise die Möglichkeit, Abstellflächen zu markieren bzw. außerhalb dieser Flächen auf ein Abstellverbot hinzuweisen. Gegebenenfalls ist dabei auch eine Zusammenarbeit mit den für die Bereitstellung zuständigen Unternehmen möglich, um softwareseitig in das Abstellverhalten einzugreifen. Insgesamt erscheint es sinnvoll, Shared-Mobility-Systeme der Mikromobilität als ergänzendes Angebot zum ÖPNV in einem eigenständigen Konzept zu betrachten.

Intermodalität durch Mobilitätsstationen

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger des Umweltverbunds ermöglicht es, den individuellen Bedürfnissen der Nutzenden bei der Wahl der Route und des Verkehrsmittels besser gerecht zu werden. Diese Verknüpfung kann auf verschiedenen Ebenen erfolgen:

- Baulich z. B. Park+Ride, Bike+Ride (bimodal) oder als Mobilitätsstation
- Produktbezogen z. B. Fahrradmitnahme im Bus, Taxi-Ruf im Bus
- Preislich/tariflich z. B. vergünstigte Nutzung ergänzender Mobilitätsangebote für ÖPNV-Kunden
- Vertriebllich z. B. integriertes Ticket- und Abrechnungssystem

- Kommunikativ z. B. Produktübergreifendes Informationsmaterial, Werbekampagne zur Multimodalität, digitale Zusammenführung der Mobilitätsangebote

Bei den baulichen Maßnahmen ist insbesondere die Errichtung von Mobilitätsstationen hervorzuheben, da diese eine Zusammenführung der vorhandenen Angebote deutlich sichtbar machen können und den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erleichtern. Zudem können diese Stationen für mobilitätsbezogene Kommunikationsmaßnahmen genutzt werden.

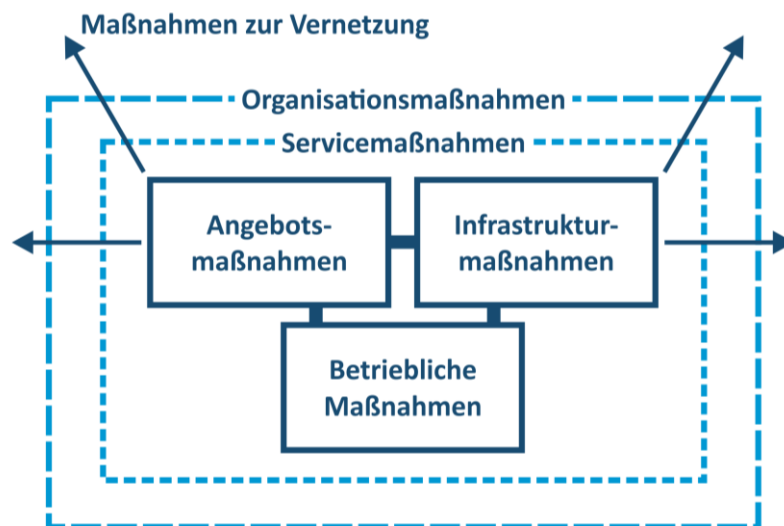
8. Maßnahmen und Wirkungsanalyse

Aus dem Zielkonzept 2030 ergeben sich für die Landeshauptstadt Wiesbaden zahlreiche Aufgaben in der ÖPNV-Entwicklung, die in konkrete Maßnahmen überführt werden müssen, um die Umsetzbarkeit des Zielkonzepts zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen ist es dabei von besonderer Bedeutung, die einzelnen Maßnahmen anhand ihrer Wirkung und der notwendigen finanziellen Aufwendungen zu priorisieren. Im folgenden Kapitel kommt der Nahverkehrsplan diesen Anforderungen nach.

8.1. Maßnahmenübersicht

Für das Zielkonzept 2030 ist zwischen verschiedenen Maßnahmen der ÖPNV-Entwicklung zu unterscheiden. Im Zentrum dieses Nahverkehrsplans stehen die mit der angestrebten Liniennetzreform verbundenen Maßnahmen im ÖPNV-Angebot sowie in der Infrastruktur und im Betrieb. Um den ÖPNV in allen seinen Teilaspekten attraktiv und zukunftsfähig zu gestalten, ist jedoch auch die Umsetzung weiterer Maßnahmen in den Bereichen Service, Vernetzung und Organisation notwendig. Diese Maßnahmen bilden den Rahmen für eine ganzheitliche und integrierte Entwicklung des ÖPNV als Teil eines multimodalen und nachhaltigen Mobilitätssystems.

Abbildung 128: Maßnahmenfelder für die Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät

Innerhalb der Maßnahmenfelder finden sich verschiedene Einzelmaßnahmen, die im Gesamten zur angestrebten Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden beitragen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen den einzelnen Maßnahmen Beziehungen und Wechselwirkungen entstehen, die eine gemeinsame bzw. in Verbindung zueinander stehende Umsetzung erfordern. Von besonderer Bedeutung ist es dabei, solche Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität und dem angestrebten Umsetzungszeitraum zu organisieren. In Abhängigkeit der bestehenden Wechselwirkung kann so erreicht werden, dass Maßnahmen zeitgleich oder aufeinander aufbauend realisiert

werden. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht verschiedener Maßnahmen der ÖPNV-Entwicklung in der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie ihrer Wechselwirkungen.

Tabelle 30: Maßnahmenübersicht inkl. Wechselwirkungen

Nr.	Maßnahme	Potenzielle Wechselwirkungen
Maßnahmen zur Realisierung des Zielnetzes 2030		
A1	Entwicklung Metrobus-Netz	B1: Doppelgelenkbus; I4, I5: Haltestellen
A2	Entwicklung Sprinterbus-Netz	
A3	Entwicklung Stadtbus-Hauptnetz	
A4	Entwicklung Stadtbus-Nebennetz	
A5	Entwicklung Quartiersbusnetz	
A6	Einführung On-Demand-Angebot für den Wiesbadener Osten und im Nachtverkehr	B2: Kleinbusse
A7	Anpassung der Linienführungen im regionalen Busverkehr	
A8	Definition von Anschlussknoten	
Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur		
I1	Errichtung neuer Haltestellen	A1-A5: Zielnetz 2030
I2	Errichtung neuer Kleinbushaltestellen	A5, A6: On-Demand-Verkehr, Quartiersbus
I3	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	
I4	Verlängerung von Haltestellenanlagen im Metrobusnetz	A1: Metrobusnetz, B1: Doppelgelenkbus
I5	Aufwertung der Haltestellenausstattung	A1: Metrobusnetz
I6	Orientierungshilfen im Haltestellenumfeld	
I7	Bussonderfahrstreifen und Umweltspuren	A1, A2, A7: Schnelle und direkte Verbindungen
I8	Busschleusen	A3, A4: Stadtbus-Netz
I9	LSA-Optimierung an Knotenpunkten	A1-A5, A7: Zielnetz 2030
Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität		
B1	Anschaffung von Doppelgelenkbussen	A1: Metrobus-Netz
B2	Anschaffung von Kleinbussen	A5, A6: On-Demand-Verkehr, Quartiersbus
B3	Bau eines neuen Betriebshofs	A1, B1: Metrobus-Netz und Doppelgelenkbusse
B4	Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebsformen	
B5	Einrichtung von Ladestationen an Endhaltestellen	B4: Alternative Antriebe

Nr.	Maßnahme	Potenzielle Wechselwirkungen
B6	Aufwertung der Fahrzeugausstattung	Insb. A1, A2: Metro- und Sprinterbusnetz
B7	Flächendeckender Einsatz von Fahrgastzählssystemen	
Maßnahmen zur Verbesserung der Servicequalität		
S1	Einsatz von Fahrgastbetreuern und Sicherheitspersonal	
S2	Integration des Angebots in eine übergeordnete Mobilitätsapp	A6: On-Demand-Verkehr
S3	Weiterentwicklung des Tarifangebots	
Maßnahmen zur Schärfung der Organisationsstruktur		
O1	Langfristige Organisationsvereinbarung für grenzüberschreitende Verkehre	
O2	Finanzierungsprogramm für das Zielnetz 2030 und dessen langfristigen Erhalt	A: Zielnetz 2030
O3	Unternehmensmarketing	A1, A2: Bewerbung Metro- und Sprinterbus
O4	Anwerben von Fahrpersonal	
Maßnahmen zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten		
V1	Erweiterung intermodaler Mobilitätsoptionen	I5: Haltestellenausstattung
V2	Schärfung des Park&Ride-Angebots	
V3	Umbau von Haltestellen zu Mobilstationen	A1: Metrobus
V4	Integration neuer SPNV-Haltepunkte in das ÖPNV-Netz	I5: Haltestellenausstattung

Quelle: Planersocietät

8.2. Prognose der Betriebsleistung

Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer)

Für die Bestandsanalyse wurde das bestehende ÖPNV-Netz im Untersuchungsgebiet in einem Verkehrsmodell aufbereitet. Damit wurde die Grundlage geschaffen, um die Betriebsleistung in Form von Fahrzeugkilometern sowie den Fahrzeugbedarf für den Bestand zu berechnen. Gleichzeitig besteht damit eine Vergleichsmöglichkeit mit dem Zielnetz. Die Linien des Zielnetzes wurden analog verkehrsmodelltechnisch aufbereitet und mit Taktfahrplänen gemäß den Betriebszeiten und Takten im Anforderungsprofil hinterlegt. Damit wurden zum einen für jede einzelne Linie die Liniensteckbriefe mit entsprechenden Kenngrößen der Betriebsleistung erstellt. Weiterhin wurde die Entwicklung der Betriebsleistung demgemäß mit dem Bestandsnetz gegenübergestellt. Damit können Aussagen getroffen werden, ob und in welcher Form ein Anstieg der Fahrplankilometer erfolgt und somit ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht.

Für Wiesbaden wurden die Fahrplankilometer des Zielnetzes zunächst insgesamt berechnet. Um unterschiedlichen Zuständigkeiten für den Betrieb des ÖPNV gerecht zu werden, erfolgte anschließend eine räumliche Unterteilung der Betriebsleistung in das Stadtgebiet Wiesbaden insgesamt und ohne die Ortsbezirke Amöneburg, Kastel und Kostheim, das letztere formal im ÖPNV-Bereich als Verkehrsgebiet der Stadt Mainz angehören. Weiterhin erfolgte eine Berechnung für das Zielnetz im gesamten Planungsgebiet. Darüber hinaus wurde die Berechnungsmethodik unterschieden in Busverkehr und SPNV (Aartalbahn, Wallauer Spange) sowie die einzelnen Produktkategorien Stadt-/Metro-/Sprinterbus, On-Demand-Verkehre und Regional-/Expressbusse. Die Ergebnisse sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 31: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer/Tag prozentual)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Bestandsnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	inkl. benachbarter Landkreise und Mainz
Busverkehr und SPNV	+24%	+23%	+25%
Busverkehr gesamt	+22%	+20%	+30%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	+16%	+13%	+22%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+22%	+19%	+26%
Regional-/ Expressbus	+13%	+13%	+56%

Quelle: ioki GmbH

Bei der Berechnung wird deutlich, dass das Zielnetz insgesamt und in allen Raumeinheiten und Produktkategorien eine Steigerung der Betriebsleistung gegenüber dem Bestandsnetz aufweist. Die Steigerung der Fahrplankilometer beim gesamten Zielnetz beträgt 20%. Im Wiesbadener Stadtgebiet entstehen im Vergleich zum Bestandsnetz bei den Stadt-, Metro- und Sprinterbuslinien Steigerungen von 13% und 11% ohne Amöneburg, Kastel und Kostheim (AKK). Ein deutlicher Anstieg ist bei den Regional- und Expressbuslinien zu verzeichnen (30% in Wiesbaden, 102% insgesamt).

Die Entwicklung der Betriebsleistung anhand der absoluten Werte in Tabelle 32 ermöglicht die Abschätzung der Kosten für die Umsetzung einzelner neuer Linien des Zielnetzes als auch des Zielnetzes insgesamt. Hierbei wird angenommen, dass sich die Betriebskosten proportional zur der Betriebsleistung in Form von Fahrplankilometern entwickeln.

Tabelle 32: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer/Tag absolut)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Bestandsnetz (absolut)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	inkl. benachbarter Landkreise und Mainz
Busverkehr und SPNV	12.574	10.748	28.661
Busverkehr gesamt	10.474	8.789	23.058
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	6.554	4.960	10.039
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	9.107	7.513	13.441
Regional-/ Expressbus	662	663	8.912

Quelle: ioki GmbH

Prognose der Fahrzeugflotte

Der Betrieb der Linien unterschiedlicher Produktkategorien (z. B. Metro- und Stadtbuss) soll mit unterschiedlichen Gefäßgrößen erfolgen, um jeweils der Nachfrage gerecht zu werden. Diese ist bei den Metrobussen höher als z. B. bei den Stadtbussen. Deshalb ist vorgesehen, für den Betrieb der Metrobuslinien weitestgehend Doppelgelenkbusse einzusetzen. Bei den Stadtbuslinien sollen hauptsächlich Gelenk- und Standardbusse zum Einsatz kommen. Bei den Regional- und Sprinterbuslinien weitestgehend Standardbusse.

Aus der Berechnung der Betriebsleistung mit Berücksichtigung möglicher Umläufe ergibt sich damit für Wiesbaden ein Bedarf an 403 Fahrzeugen ohne Berücksichtigung einer betrieblichen Reserve.

Tabelle 33: Prognose der Fahrzeugflotte nach Produktkategorie und Fahrzeugtypen

Zielnetz	Klein-/Midibus	Standard/Solo	Gelenk	Doppelgelenkbus	Summe Linienhierarchie
Metrobus	0	0	41	25	66
Stadtbus	0	124	18	0	142
Sprinterbus	0	36	33	0	69
Expressbus	0	33	6	0	39
On-Demand	7	0	0	0	7
Regionalbus	0	39	41	0	80
Summe	7	232	139	25	403

Quelle: ioki GmbH

8.3. Kostenschätzung und Investitionen

Anhand der detailliert vorliegenden Werte zur Betriebsleistung des Zielnetzes können die Kosten für die Betriebsleistung im Zielnetz beziffert werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Kostensteigerung proportional mit der Steigerung der Fahrplankilometer einhergeht. Demzufolge ist für den Betrieb des Zielnetzes im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wiesbaden mit einem Anstieg der Betriebskosten von 16% zu rechnen. Darin enthalten ist das in Kapitel 7.3 dargestellte On-Demand-Angebot. Ohne das Angebot beträgt der Anstieg der Betriebsleistung und damit auch der Kosten bei den Stadt-, Metro- und Sprinterbuslinien 11 %. Von einer konkreteren Kostenschätzung wird bewusst abgesehen, da diese von vielen Faktoren wie z. B. dem Zeitpunkt der Umsetzung, Kostenentwicklungen bei Personal und Fahrzeugen abhängt.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplanes macht in mehreren Themenbereichen während der Umsetzungsphase Investitionen erforderlich. Diese beziehen sich hauptsächlich auf betriebliche, planerische, organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen, die in nachfolgender Tabelle dargestellt sind.

Tabelle 34: Übersicht zu Investitionen im Rahmen des Zielkonzepts 2030

Maßnahme	Geschätzte Kosten (pauschale Ansätze)
Einrichtung neuer Haltestellen mit Austausch der Haltestellenmasten (vgl. Kapitel 6.5.1)	Zunächst ca. 2.500 € (Nur Haltestellenmast mit Abfalleimer, ggf. erhöhter Bedarf an Tiefbauarbeiten)
Aufstockung des Fuhrparks an Fahrzeugen (z. B. Doppelgelenkbusse, vgl. Kapitel 6.5.2 und 7.2.5)	Kosten abhängig von Antrieb und Ausstattungsmerkmalen und nicht abschließend schätzbar
Detaillierte Ausarbeitung Nachtverkehrs- und On-Demand-Konzept (vgl. Kapitel 7.3 und 7.4)	Gutachterkosten ab 15.000 €
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (vgl. Kapitel 7.6.2)	Ca. 50.000 € pro Haltestelle ohne Ver- und Entsorgung; 250.000 € mit Nebenleistungen (Straßen- und Kanalbauarbeiten)

Maßnahme	Geschätzte Kosten (pauschale Ansätze)
Erhöhung der Standards in den Fahrzeugen (vgl. Kapitel 6.5)	Abhängig vom Ausstattungsgrad und den Maßnahmen. Nicht abschließend schätzbar.
Wartehallen mit Sitzgelegenheit (vgl. Kapitel 6.5)	17.000 € inkl. Fundamente
Erneuerung und Erweiterung der Busbeschleunigung (vgl. Kapitel 7.6.3)	Abhängig von Größe und technischer Ausstattung der Lichtsignalanlagen. Planungs- und Umsetzungskosten ca. 25.000 € pro Lichtsignalanlage
Ausstattung mit DFI (vgl. Kapitel 6.5.1)	DFI light ca. 5.000 € DFI Standard ca. 15.000 € Übersichts-DFI light ca. 30.000 €
Mobilstationen allgemein (vgl. Kapitel 7.7)	Je nach Ausstattung zwischen 5.000 und 120.000 €
Fahrradbügel an Haltestellen (vgl. Kapitel 7.7) einzeln oder an Mobilstationen	Ca. 300 € je Fahrradbügel Ca. 1.000 € je Fahrradbügel mit Überdachung
Fahrradboxen an Haltestellen (vgl. Kapitel 7.7) einzeln oder an Mobilstationen	Ca. 3.000 € je Fahrradbox
Fahrradverleihstation an Haltestellen (vgl. Kapitel 7.7) einzeln oder an Mobilstationen	Pro 10 Räder bis zu ca. 10.000 €
Park-and-Ride an Haltestellen (vgl. Kapitel 7.7) einzeln oder an Mobilstationen	Ca. 4.000 € je Stellplatz
Publikation e-paper (Kosten Redaktion, Design, Publikation, Personal)	30.000 pro Monat
Anschaffung Solobus	Konventioneller Antrieb: 270.000-300.000 € Batteriebetrieben: 580.000-690.000 €
Anschaffung Gelenkbus	Konventioneller Antrieb: 430.000-480.000 € Batteriebetrieben: 850.000-930.000 €
Anschaffung Doppelgelenkbus	Konventioneller Antrieb: 900.000-1.200.000 € Batteriebetrieben: 1.500.000-2.000.000 €
Anschaffung On-Demand-Shuttle (7 bis 9 Sitze, barrierefrei)	Ca. 75.000 €

Quelle: ioki GmbH

8.4. Quantitative Wirkungsanalyse

Die mikroskopische Mobilitätssimulation mit der darauf aufbauenden Bestandsanalyse liefern die Vergleichsgrundlage für die Wirkungsanalyse des Zielnetzes. Die Wirkungsanalyse dient zunächst dazu, die Leistungsfähigkeit des Zielnetzes zu berechnen und mit dem Bestandsnetz zu vergleichen. Darüber hinaus bietet sie die Grundlage für die Bündelung und Priorisierung von

Maßnahmen. Die Ergebnisse werden nachfolgend für jedes im Kapitel zur Bestandsanalyse analysierte Kriterium beschrieben²⁶.

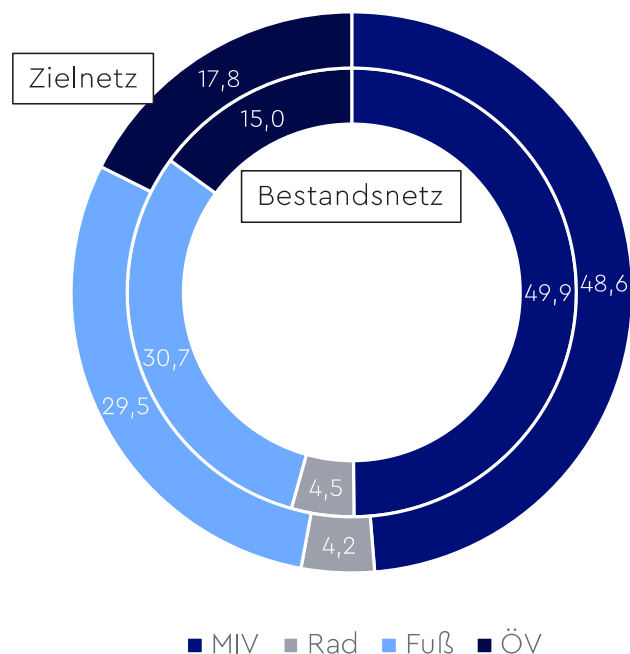
ÖPNV-Nachfrage

Die Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage im Wiesbadener Binnen- und Gesamtverkehr ist ein eingangs zum Projekt des Nahverkehrsplans formuliertes Ziel. Die Ausweitung der Betriebsleistung sowie die Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität im Zielnetz sollen dazu beitragen, die ÖPNV-Nachfrage und damit den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen. Die Berechnung der Verkehrsmittelwahl mit Bezug auf das Zielnetz zeigt, dass das Ziel erreicht werden konnte (vgl. Abbildung 129 und Abbildung 130). Auch bei den täglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wegen wurde eine Steigerung errechnet (vgl. Tabelle 35):

Tabelle 35: ÖPNV-Nachfrage im Bestands- und Zielnetz (ÖPNV-Wege pro Tag im Binnen- und Gesamtverkehr)

	Bestandsnetz	Zielnetz
Binnenverkehr	80.796	86.603
Gesamtverkehr	150.544	159.715

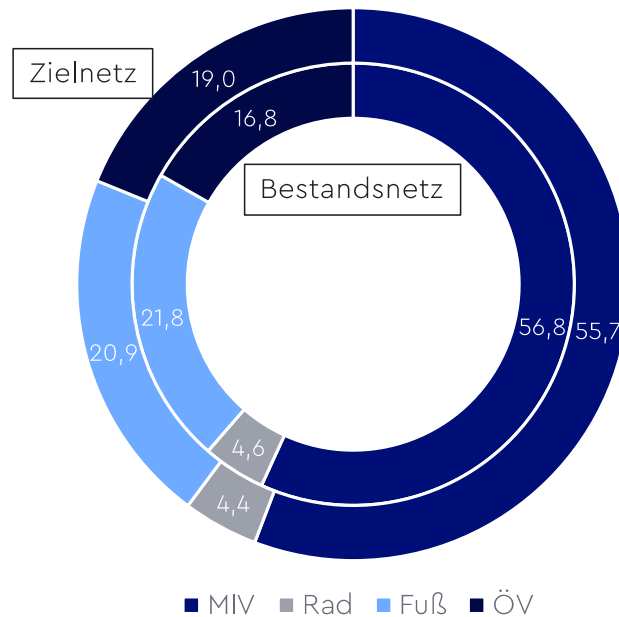
Abbildung 129: Entwicklung des Modal Splits im Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

²⁶ **Hinweis:** aufgrund einiger finaler Anpassungen am Zielnetz, die zeitlich erst nach der Modellierung und Wirkungsanalyse am Ende des Prozesses erfolgt sind, gibt die Wirkungsanalyse nicht den allerletzten Stand des Zielnetzes wieder. Die genannten finalen Anpassungen sind aber nicht in der Form ausschlaggebend, dass sich wesentliche Änderungen in der Wirkungsanalyse ergeben. Aus diesem Grund wurde auf eine erneute, aufwändige Modellierung verzichtet

Abbildung 130: Entwicklung des Modal Splits im Gesamtverkehr



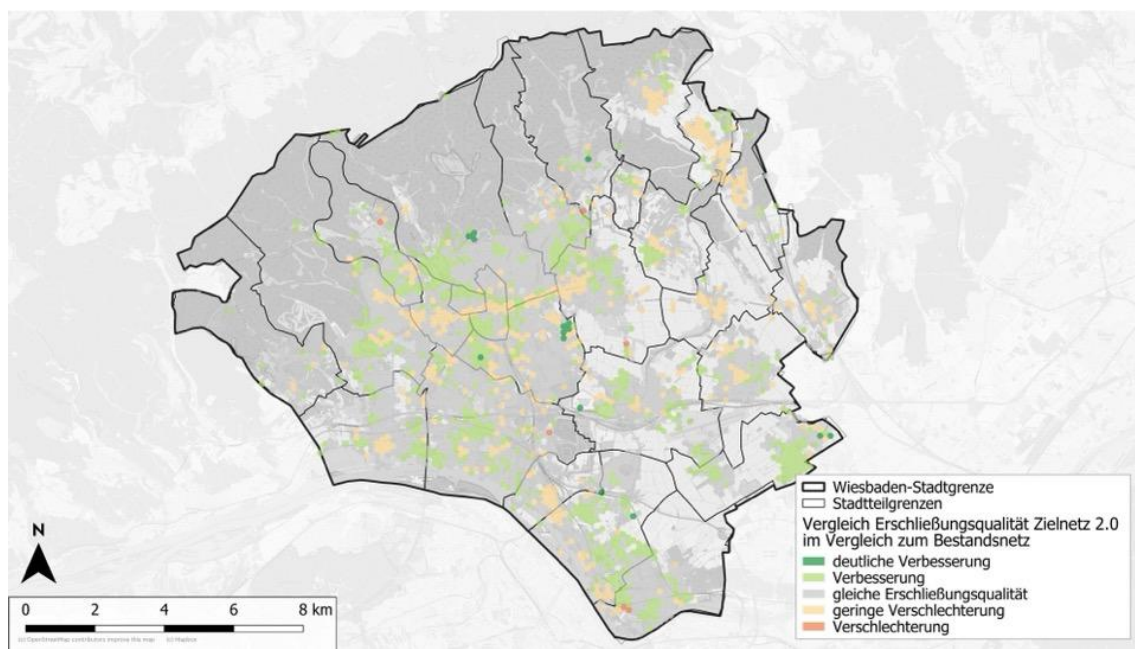
Quelle: ioki GmbH

Wie aus den vorangegangenen Abbildungen zu entnehmen ist, bewirkt das Zielnetz eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage um 2,2 (Gesamtverkehr) bzw. 2,7 Prozentpunkte (Binnenverkehr). Dies wird als beträchtlicher Anstieg mit einer entsprechenden Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gewertet. Auffällig ist der anteilige Rückgang des Anteils der Wege zu Fuß. Dies wird auf Verlagerungseffekte zum ÖPNV zurückgeführt. So werden z. B. Wege, für die es im Bestandsnetz kein ÖPNV-Angebot gibt, im Zielnetz zum Teil mit dem ÖPNV anstelle zu Fuß zurückgelegt.

Erschließungsqualität

Bei der Mängel- und Potentialanalyse wurde für das Wiesbadener Stadtgebiet eine heterogene Struktur festgestellt. Während einzelne aufkommensstarke Achsen in der Innenstadt aufgrund von sich überlagernden Linienverläufen über eine sehr gute Erschließungsqualität bzw. bereits einer Überversorgung verfügen, nimmt diese in den Randbereichen ab. Diesem Umstand wurde bei der Netzkonzeption Rechnung getragen. Die Ergebnisse der Berechnung der Erschließungsqualität zeigen eine durchschnittliche Verbesserung der Erschließungsqualität auch in den Randbereichen Wiesbadens (vgl. Abbildung 131). Das On-Demand-Angebot gemäß Kapitel 7.3 ist bei der Berechnung der Erschließungsqualität berücksichtigt.

Abbildung 131: Entwicklung der Erschließungsqualität

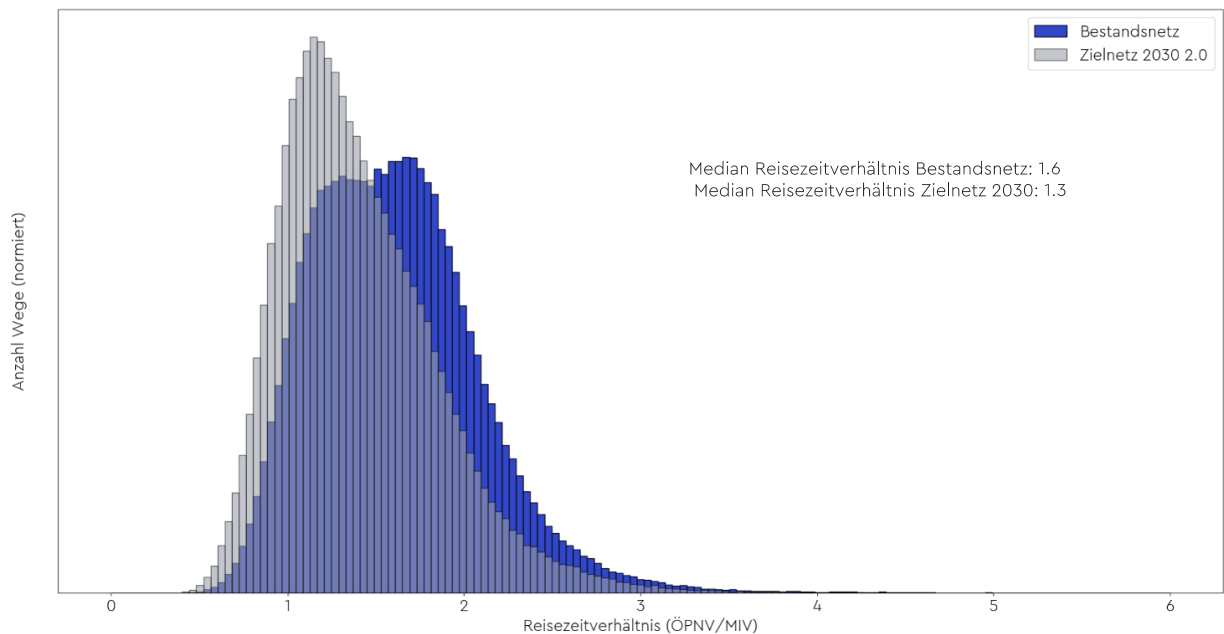


Verbindungsqualität - Reisezeiten und Reisezeitvergleiche

Im Bestandsnetz wurden für Wiesbaden Reisezeitverhältnisse im Median von 1,6 im Binnenverkehr und 1,8 im Gesamtverkehr berechnet. Im Allgemeinen betrachtet man ein Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von weniger als 1,5 für wahlfreie Personen (z. B. mit Pkw-Verfügbarkeit) als konkurrenzfähig. Demgemäß wurde bei der Netzkonzeption das Ziel formuliert, das allgemeine Reisezeitverhältnis sowohl für den Binnen- als auch den Gesamtverkehr zu verbessern. Gleichzeitig sollten auch die Reisezeiten bei den tangentialen Verbindungen im Stadtgebiet verbessert werden, die im Bestandsnetz im Vergleich zu den radialen Verbindungen schlechtere Reisezeitverhältnisse aufweisen.

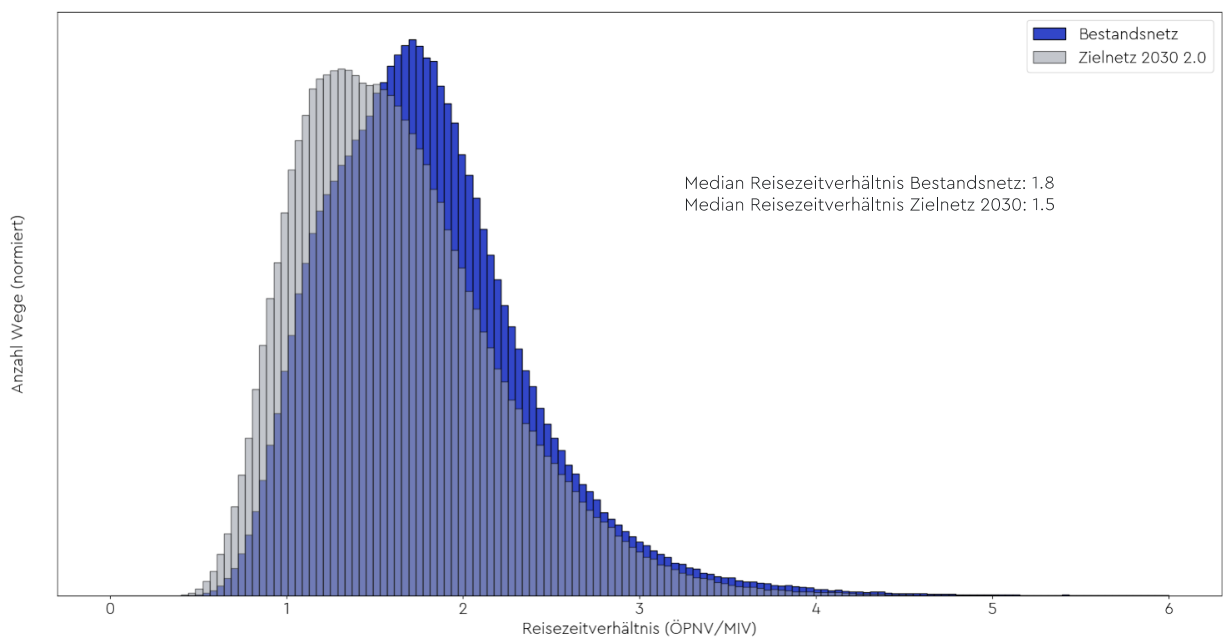
Wie die, kann mit dem Zielnetzkonzept eine Steigerung der Reisezeitverhältnisse erreicht werden. Mit vollständiger Umsetzung des Zielnetzes verbessert sich das allgemeine Reisezeitverhältnis im Binnenverkehr von 1,6 auf 1,3 und im Gesamtverkehr von 1,8 auf 1,5. Damit kann das Ziel einer Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV erreicht werden.

Abbildung 132: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 133: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Gesamtverkehr

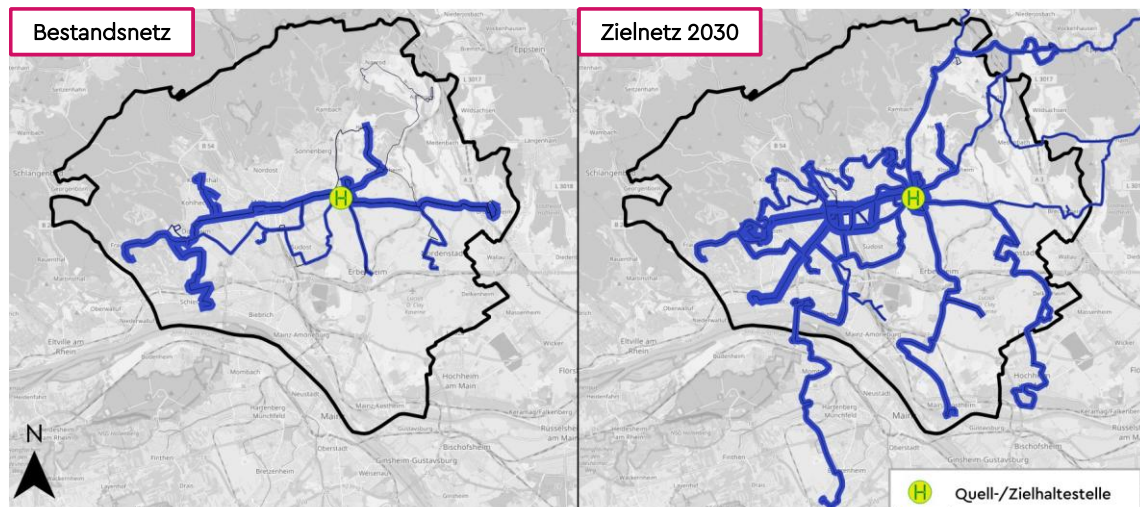


Quelle: ioki GmbH

Verbindungsqualität - Direktfahrten

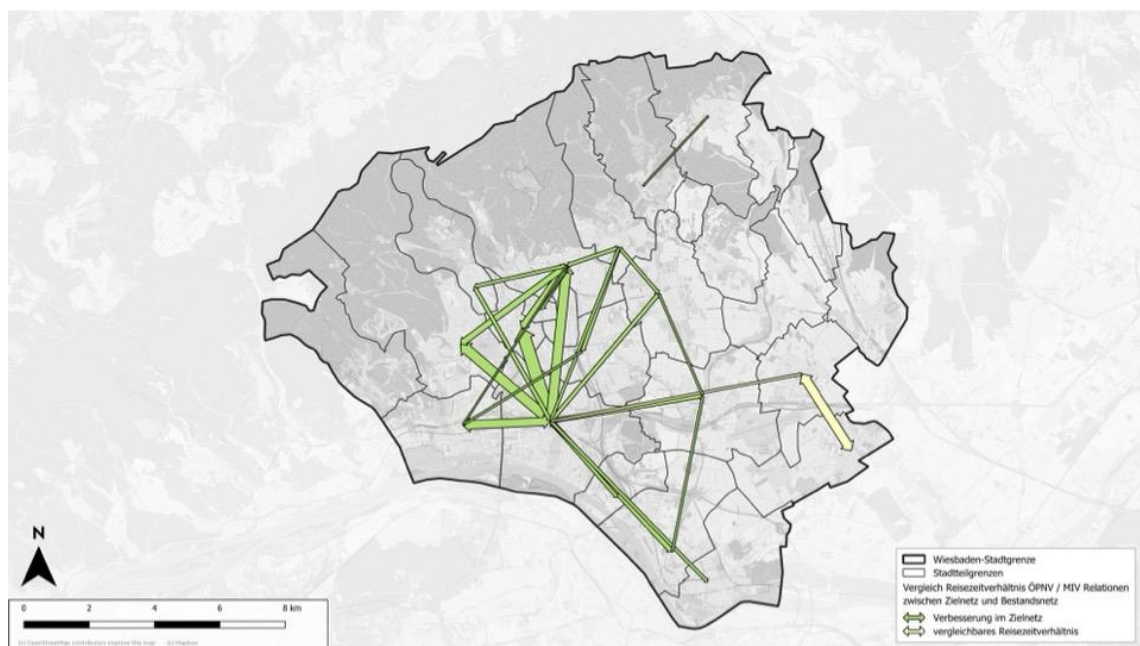
Die Verbesserung des ÖPNV-Reisezeitverhältnisses ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass beim Zielnetz deutlich mehr Direktverbindungen für nahezu alle Haltestellen in Wiesbaden entstehen. Diese bedienen Relationen, die im Bestandsnetz nur mit mindestens einem Umstieg zurückgelegt werden können. Es handelt sich hierbei vor allem um solche Relationen in die benachbarten Landkreise und nach Mainz sowie um die tangentialen Verbindungen im Stadtgebiet, bei denen die Bestandsanalyse ergeben hat, dass diese über ein durchschnittlich schlechteres Reisezeitverhältnis verfügen als die radialen Verbindungen in das Stadtzentrum.

Abbildung 134: Gegenüberstellung von Direktverbindungen zwischen Bestands- und Zielnetz am Beispiel der Haltestelle Bierstadt, Poststraße



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 135: Entwicklung der Reisezeit bei den 25 unattraktivsten Verbindungen mit mehr als 1.000 Wegen pro Tag im Bestandsnetz



Quelle: ioki GmbH

Zusammenfassung quantitative Wirkungsanalyse

Die Wirkungsanalyse liefert auf quantitativer Ebene den Nachweis, dass wesentliche Kenngrößen zur Bestimmung der Qualität des ÖPNV im Vergleich zum Bestandsnetz verbessert werden. Hierbei konnte zunächst das Ziel erreicht werden, mehr Direktfahrten auch auf tangentialen Relationen anzubieten. Dadurch kann auch eine Verbesserung der Erschließungsqualität in vielen Ortsbezirken außerhalb des Stadtzentrums erreicht werden. Abschließend zeigt die Berechnung des Modal Split, dass auch bei der Verkehrsnachfrage und dem Anteil der ÖPNV-Nutzung eine Steigerung entsteht.

8.5. Qualitative Wirkungsanalyse

Nicht alle durch die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots erzielten Effekte lassen sich mit Zahlen belegen. Neben den Wirkungen auf Betriebsleistung, Fahrgastnachfrage und mobilitätsbezogene Zusammenhänge ist es von besonderem Interesse, auch dem Ziel der Inklusivität des ÖPNV im Rahmen der Wirkungsanalyse Rechnung zu tragen. Dafür werden im Folgenden verschiedene soziale und mobilitätsbezogene Aufgaben des ÖPNV untersucht und die Wirkungen des Zielkonzepts 2030 auf diese Aspekte beleuchtet.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Neben dem gesetzlichen Auftrag ist die barrierefreie Gestaltung des System ÖPNV Leitgedanke bei den Planungen zum Zielnetz 2030. Es gilt dabei ein mehrdimensionaler Ansatz. Barrieren sollen nicht nur in der Infrastruktur abgebaut werden, sondern auch in Information und Kommunikation. Bei der Infrastruktur trägt insbesondere die Inhalte des Anforderungsprofils zu den Haltestellen, sowie die erarbeitete Priorisierung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen dazu bei, dass der Zugang zum ÖPNV möglichst ohne Hindernisse erfolgen kann. Die Priorisierung berücksichtigt neben aktuellen Herausforderungen der baulichen Anlage, die einem barrierefreien Zugang im Wege stehen, auch die Belange der verschiedenen Fahrgastgruppen. Die Priorisierung geht damit nicht nur auf die Quantität der Nachfrage ein, sondern auch auf die Art der Nachfrage (Einrichtung in der Nähe der Haltestelle) ein.

Die Anlage und Struktur des entworfenen Netzes ist vom Leitgedanken geprägt, dass sich Nutzende intuitiv zurechtfinden und die Systematik aus Produktgruppe, Art der Bedienung und Bedienzeitraum leichter erfassen. Die vollständige Überplanung des Liniennetzes hat es ermöglicht, hier einen hohen Grad an Kohärenz zu schaffen. Der stringenten Linienüberplanung folgt unter anderem ein Linienfarbkonzept, das die Orientierung im System durch Kunden erleichtern soll. Die Barrierefreiheit ist ein mehrdimensionaler Begriff, der nicht abschließend behandelt werden kann. Es ist vielmehr darauf zu achten, dass in kontinuierlicher Beachtung durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Barrieren dort reduziert werden, wo sie für eine Fahrgastgruppe auftreten. In regelmäßigen Intervallen ist das System auf Barrieren zu überprüfen und im Austausch mit Fahrgastgruppen zu überarbeiten. Eine Herausforderung ist dabei, mögliche Interessierte Menschen zu erreichen/zu befragen, die heute den ÖPNV nicht nutzen.

Anforderungen an eine gendergerechte Mobilität

Das Gender Mainstreaming besagt, dass die verschiedenen Lebenssituationen von Frauen und Männern berücksichtigt werden sollte, da es keine geschlechtergerechte Realität gibt. Auf dieser Grundlage ist darauf zu achten, bei der Planung des öffentlichen Verkehrs alle Lebensrealitäten zu berücksichtigen. Grundsätzlich zählt der Grundsatz *Mobilität für alle*. Eine Beteiligung verschiedener relevanter Personengruppen ist im Rahmen der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans durch unterschiedliche Formate erfolgt. Unter anderem sind dafür der Fahrgastbeirat des RMV, der Schulleiternbeirat, das Jugendparlament sowie vertretende Personen von mobilitätseingeschränkten Personengruppen in den Erarbeitungsprozess integriert worden.

Die Berücksichtigung von Frauen ist im Rahmen der Nahverkehrsplanung besonders relevant, da diese den Großteil der Sorgearbeit erledigen, ergänzend zu einer möglichen Erwerbsarbeit. Diese Kombination spiegelt sich in der Mobilität in komplexen Wegekettten wider. Damit diese Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können, kommt Zielorten wie Schulen und Kitas eine besondere Bedeutung in der Netzentwicklung zu. Außerdem sind für die Erledigung von Wegekettten tangentielle Verbindungen von hoher Bedeutung, welche im Zielnetz 2030 schwerpunkthaft berücksichtigt wurden. Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Linien werden ergänzend gewährleistet, was insbesondere außerhalb der Starkverkehrszeiten an Bedeutung gewinnt.

Aspekte der Gendergerechtigkeit sind auch in der Tarifgestaltung zu berücksichtigen, indem ein für Wegekettten attraktiv zu nutzendes Angebot bereitgestellt wird. Weitere Optionen sind günstigere Tickets zu bestimmten Verkehrszeiten sowie Kurzstreckentarife. In Bezug auf barrierefreie Fahrzeuge ist das Erfüllen der im Anforderungsprofil aufgestellten Qualitätsziele förderlich für eine gendergerechte Mobilität, da sich die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen zum Teil mit Personen in der Gendergruppe überschneidet. Ähnliches gilt bei der Ausgestaltung der Haltestellen hinsichtlich ausreichend großer Wartebereiche für das Abstellen eines Kinderwagens. Bei größeren Haltestellen besteht zudem die Option, Sanitäranlagen einzurichten, welche u.a. die Mobilität mit Kindern im öffentlichen Verkehr erleichtern können.

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt betrifft das individuelle Sicherheitsempfinden. Frauen haben generell ein höheres Sicherheitsbedürfnis als Männer, dies ist bei der Planung von Haltestellen durch ausreichend Beleuchtung zu berücksichtigen. Außerdem ist die Lage der Haltestellen in diesem Zusammenhang auch von Relevanz. An einer Haltestelle an einem belebten Ort ist das Sicherheitsempfinden höher als in einer dunklen Seitenstraße, was ebenfalls bei der Weiterentwicklung der Haltestellenstandorte berücksichtigt wurde.

Emotionale Aspekte im ÖPNV

Das Fahrgastverhalten im ÖPNV lässt sich vielfach nicht auf rationale Entscheidungen, sondern vielmehr auf individuelle Vorlieben, Lebensumstände und Gewohnheiten zurückführen. Auch aus diesem Grund lässt sich das tatsächliche Fahrgastpotenzial nicht nur aufgrund von Modellierungsergebnissen abschätzen. Von besonderer Bedeutung für das Mobilitätsverhalten, insbesondere auch für die Routenwahl, sind dabei Routinen, die die täglichen Mobilitätsentscheidungen beeinflussen. Aus diesem Grund ist bei der Entwicklung des Zielnetzes 2030 ein besonderes Augenmerk darauf gelegt worden, Bekanntes mit Neuem zu verbinden. So wurden zahlreiche der im Bestandsnetz bedienten Linienwege erhalten und bekannte Relationen aus dem Bestandsnetz auch in das Zielnetz aufgenommen.

Insbesondere bei der Liniennummerierung können gewohnte Muster hilfreich sein, sofern Linien aus dem Bestandsnetz weitestgehend übernommen werden. So sind im Zielnetz beispielsweise die Linien M4 (analog zur heutigen 14) und M6 (analog zur heutigen 6) analog zu ähnlich verkehrenden Linien aus dem Bestandsnetz benannt. Mit der Entwicklung und Positionierung der Premiumprodukte innerhalb des städtischen Netzes wird die Verständlichkeit des Gesamtnetzes für die Fahrgäste erhöht und damit emotionale Zugangsbarrieren zum ÖPNV abgebaut. Bezeichnungen wie Metrobus oder Sprinterbus regen darüber hinaus dazu an, Linien zu bestimmten

Beförderungszwecken bevorzugt zu nutzen, wodurch die Funktion und Effizienz des Gesamtnetzes gestärkt werden.

Ein weiterer bedeutender emotionaler Aspekt des ÖPNV ist das Fahrgasterlebnis während der Fahrt. Insbesondere die Auslastung, die Sauberkeit und der Fahrkomfort sind hier von entscheidender Bedeutung. Bezogen auf diese Aspekte stellt das Anforderungsprofil detaillierte Qualitätsstandards auf, die der Wahrnehmung des Komforts im ÖPNV durch den Fahrgast zuträglich sind. Maßnahmen aus dem Infrastrukturkonzept tragen darüber hinaus vor allem zur Verbesserung des Fahrkomforts bei, beispielsweise durch den vollständigen Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit, die mit der Verringerung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen einhergeht. Die Anschaffung von Doppelgelenkbussen trägt ebenfalls maßgeblich zur Erhöhung des Komforts hinsichtlich des Raumgefühls sowie Sitzplatzverfügbarkeit bei und verbessert damit den Komfort für die Fahrgäste. Insgesamt können durch die Verschärfung der Qualitätsstandards im ÖPNV weitere potenzielle Fahrgäste angesprochen werden, die den ÖPNV bisher als nicht komfortabel genug empfunden haben.

Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche sind aufgrund ihrer geringeren Mobilitätskompetenzen einerseits und durch ihre Angewiesenheit auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds eine besondere Zielgruppe des ÖPNV. Um einen kinderfreundlichen ÖPNV zu gestalten, ist die Berücksichtigung dieser Aspekte entscheidend. Wenn Kinder und Jugendliche den ÖPNV eigenverantwortlich und selbstständig nutzen, entlastet dies sowohl Eltern und andere Betreuungspersonen als auch das Verkehrsnetz. Durch die stärkere Strukturierung und Vereinheitlichung des ÖPNV-Gesamtsystems in Form von einheitlichen Linienverläufen, verständlichen Produktkategorien und der Erhöhung der Aussagekraft von Haltestellenbezeichnungen kann insbesondere die Orientierung von Kindern und Jugendlichen im ÖPNV-Netz maßgeblich verbessert werden.

Schulstandorte sind für Kinder- und Jugendliche nicht nur als reine Lernorte, sondern auch als Treffpunkte und Freizeiteinrichtungen relevant. Durch die Schulbusverkehre können diese Funktionen von Schulen, z. B. als Ort für Sportkurse, Freizeitveranstaltungen und Arbeitsgemeinschaften, nicht berücksichtigt werden, weshalb eine Erschließung von Schulstandorten auch im regulären Linienverkehr von großer Bedeutung ist. Insbesondere die Schulen entlang des Zweiten Rings, aber auch weitere Schulstandorte wie die Fliednerschule in Bierstadt oder die Hermann-Ehlers-Schule in Erbenheim profitieren von einer ganztägigen Anbindung durch den ÖPNV als auch von einer höheren Verbindungsvielfalt. Durch die zahlreichen tangentialen Verbindungen können auch verschiedene Freizeitziele für Kinder und Jugendliche besser erreicht werden, beispielsweise der Schiersteiner Hafen, Freizeitbäder oder der Biebricher Schlosspark.

Bedürfnisse von älteren Menschen

Ähnlich wie bei Kindern und Jugendlichen sorgen auch bei älteren Menschen eingeschränkte Mobilitätskompetenzen dafür, dass diese Personengruppe besondere Bedürfnisse an den ÖPNV richtet. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen der Nah- und medizinischen Versorgung. Um Belastungen durch Fußwege sowie Umstiege zu verringern, liegt ein besonderer Fokus des Zielnetzes 2030 auf der Schaffung umsteigefreier Verbindungen und

kurzer Wege von und zur Haltestelle. Durch die Angebote des Quartiersbusses und des On-Demand-Verkehrs kann die Erschließungswirkung des ÖPNV vor allem dort erhöht werden, wo aufgrund der Topografie kurze Wege zur Haltestelle wünschenswert sind und die Infrastruktur keine höhere Netzdichte für den Stadtbuss ermöglicht.

Standorte mit besonderer Bedeutung für Personen im Rentenalter wie Wohnanlagen, Ärztezentren und Krankenhäuser spielen in der Netzentwicklung eine besondere Rolle. So kann mit der Linie 22 über die Aukammallee sowohl der Kurpark als auch die verschiedenen Kliniken in Bierstadt direkt erreicht werden. Mit den Linien 11 und 21 entsteht zudem eine direkte Verbindung aus dem Wiesbadener Norden sowie aus Richtung Hauptbahnhof an das St.-Josefs-Hospital. Dort, wo eine direkte Anbindung von Wohnstandorten für Personen im Rentenalter mit dem ÖPNV durch das Zielnetz 2030 nicht gewährleistet werden kann, sind zusätzliche Prüfaufträge formuliert.

Erfordernisse im Berufs- und Ausbildungsverkehr

Der Weg zur Schule, zur Hochschule oder zum Arbeitsort erzeugt am Morgen sowie in den Nachmittagsstunden ein besonders hohes Verkehrsaufkommen und damit eine besondere Belastung der Verkehrsnetze, insbesondere in Großstädten und auf Stadt-Umland-Verkehren. Um die Verkehrsbelastung in einem verträglichen Rahmen halten zu können, ist die Attraktivität des ÖPNV-Angebots für diese Wegezwecke von höchster Bedeutung, damit Pkw-Fahrten zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel vermieden werden können. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte stärker in das ÖPNV-Netz zu integrieren und damit die Erreichbarkeit dieser Standorte maßgeblich zu verbessern.

Von besonderer Bedeutung für den Ausbildungsverkehr ist die Anbindung der Standorte der Hochschule RheinMain sowie des Berufsschulzentrums. Durch die Linie M7 wird eine schnelle und direkte Verbindung zwischen der Hochschule und dem Wiesbadener Hauptbahnhof hergestellt, die insbesondere für Studierende und Beschäftigte aus dem Wiesbadener Umland eine deutliche Zeiteinsparung bedeutet. Mit der Linie 40 können die Hochschulstandorte Unter den Eichen und Kurt-Schumacher-Ring direkt miteinander verbunden werden. Für das Berufsschulzentrum steigt mit den Linien 17, 27 und 40 die Verbindungsvielfalt innerhalb der Stadt, für Verkehre in das Umland ist eine Verlängerung von Regionalbuslinien zu Schulbeginn und Schulschluss vorgesehen.

Das Zielnetz 2030 schenkt bestehenden und zukünftigen Arbeitsplatzstandorten eine besondere Bedeutung. So erhalten die Gewerbegebiete Max-Planck-Ring, Nordenstadt und Erbenheim ein über den gesamten Tag attraktives ÖPNV-Angebot. Im Stadtteil Südost führen neue Haltestellen an der Konradinallee, am Abraham-Lincoln-Park und an der Washingtonstraße für eine bessere Erschließung dieser Arbeitsplatzschwerpunkte. Mit den neuen Tangentialverbindungen 16 und 26 sowie 10 und 40 kann auch eine Verknüpfung verschiedener Gewerbestandorte, u. a. in Nordenstadt, im Stadtteil Südost oder an der Äppelallee, erreicht werden. Mit der Dostojewskistraße, dem Ostring in Nordenstadt, dem zukünftigen BKA-Standort in Erbenheim sowie der Papierfabrik in Mainz-Kostheim werden verschiedene Standorte vollständig zu erschließen.

Erfordernisse im Freizeitverkehr

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat aufgrund ihrer Lage und Bedeutung eine besondere Rolle für den Freizeitverkehr. Attraktive ÖPNV-Angebote können dabei nicht nur zu einer umweltverträglichen Abwicklung von bestehenden Freizeitverkehren, sondern auch als Magnet für zusätzliche Verkehre wirken. So ermöglicht die bessere Verknüpfung mit der Landeshauptstadt Mainz eine stärkere Interaktion beider Städte als gemeinsames Freizeitziel. Auch die Stärkung der Verbindungen in den Rheingau und in den Taunus ermöglicht die Verlagerung von Freizeitverkehren auf die Verkehrsmittel des ÖPNV. Von besonderem Interesse sind dabei auch kleinräumige Verbindungen, zum Beispiel von der Fasanerie nach Taunusstein oder von Frauenstein nach Walluf, die attraktive Verbindungen auf solchen Relationen herstellen, auf denen die Nutzung des Pkw aktuell nahezu konkurrenzlos ist.

Durch das Zielnetz 2030 werden verschiedene Freizeitziele auf Wiesbadener Stadtgebiet deutlich besser in das ÖPNV-Netz integriert. Dazu gehören einerseits der Neroberg, der Kellerskopf und das Wandergebiet Rabengrund im Wiesbadener Norden, die durch neue Haltestellen direkt an den ÖPNV angeschlossen werden, andererseits aber auch Ziele, zu denen zusätzliche Direktverbindungen angeboten werden können, z. B. die Burg Sonnenberg, das Schloss Freudenberg oder der Stadtteil Frauenstein. Oftmals beginnen Freizeitverkehre nicht erst mit dem Ausflug am Wochenende, sondern sind auch unter der Woche, zum Beispiel nach Feierabend relevant. So werden im Zielnetz 2030 der Sportplatz Bierstadt, die Sportanlagen in Dotzheim und Sonnenberg sowie die Mehrzweckhalle in Auringen neu erschlossen, auch mit dem Ziel, den ÖPNV stärker auf Wegeketten der Fahrgäste auszurichten. Nicht zuletzt spielt der neue Nachtverkehr für Freizeitaktivitäten eine entscheidende Rolle, um zu jeder Tageszeit eine Mobilitätsgarantie für alle Bereiche der Stadt zu schaffen und Anschlüsse zur S-Bahn Rhein-Main sicherzustellen.

8.6. Basisnetz

Vor dem Hintergrund begrenzter Finanzierungsoptionen des zukünftigen ÖPNV-Angebots wird ein Basisnetz entwickelt, welches das Zielnetz 2030 um Maßnahmen aus verschiedenen Priorisierungsstufen reduziert. Grundlegend für die Entwicklung des Basisnetzes sind dabei die folgenden planerischen Zielsetzungen:

- Konzeption eines kurzfristig umsetzbaren ÖPNV-Angebotes (Realisierung ab 2026) mit einer vergleichbaren Betriebsleistung zum Bestandsnetz (ca. +1% der Betriebsleistung des Bestandsnetzes)
- Berücksichtigung eines in etwa gleichbleibenden Fahrzeug- und Personalbedarfs im Einklang mit gleichbleibenden Kosten im Vergleich zum Bestandsnetz
- Ansatz eines optimierten Angebotes wie beim Zielnetz mit mehr Direktverbindungen, verbesserten Reisezeiten, neuen Haltestellen sowie Betriebszeiten an Wochentagen von 4:30 bis 0:30 Uhr

Aufgrund dieser veränderten Parameter beim Basisnetz im Vergleich zum ursprünglichen Zielnetz entsteht eine Veränderung der in Kapitel 8.4 dargestellten Kriterien wie ÖPNV-Nachfrage, Verbindungs- und Erschließungsqualität sowie der Betriebsleistung.

Betriebsleistung (Fahrplankilometer)

Die Verringerung der Betriebsleistung im Basisnetz hat bei der Verkehrsmodellierung den Effekt, dass sich die Fahrplankilometer in Wiesbaden im Vergleich zum Bestandsnetz um 4% erhöhen. Zieht man die benachbarten Landkreise, AKK sowie die Stadt Mainz in die Berechnung mit ein, so ergibt sich eine Steigerung im Vergleich zum Bestandsnetz um 9%. Die Fahrplankilometer im Zielnetz sind im Stadtgebiet Wiesbaden um 19% höher als beim Basisnetz und bei Berücksichtigung von AKK, der Stadt Mainz und der benachbarten Landkreise (inkl. Zielnetz Rheingau-Taunus-Kreis) um 14% höher.

Vergleicht man die Entwicklung der Betriebsleistung im Basisnetz mit dem Zielnetz, so wird deutlich, dass sich die Fahrplankilometer bei allen Kategorien reduzieren. Insgesamt beträgt der Rückgang zum Zielnetz im Stadtgebiet Wiesbaden 19%. Von einer entsprechenden Kosteneinsparung ist demgemäß beim Vergleich des Basisnetzes mit dem Zielnetz auszugehen (vgl. Kapitel 8.4).

Tabelle 36: Entwicklung der Betriebsleistung beim Basisnetz im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplankilometer/Tag prozentual)

Fahrplankilometer Δ Basisnetz- Bestandsnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Basisnetz Wiesbaden inkl. Zielnetz RTK und umliegende Landkreise
Busverkehr und SPNV	+4%	+1%	+9%
Busverkehr gesamt	+4%	+1%	+12%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	-4%	-8%	-2%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+3%	-1%	+6%
Regional-/ Expressbus	+1%	+1%	+37%

Quelle: ioki GmbH

Tabelle 37: Entwicklung der Betriebsleistung beim Basisnetz im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplankilometer/Tag absolut)

Fahrplankilometer Δ Basisnetz- Bestandsnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Basisnetz Wiesbaden inkl. Zielnetz RTK und umliegende Landkreise
Busverkehr und SPNV	+2.239	+522	+10.929
Busverkehr gesamt	+1.832	+257	+9.391
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	-1.661	-3.131	-782
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+1.271	-214	+2.998
Regional-/ Expressbus	+71	+72	+5.903

Quelle: ioki GmbH

Tabelle 38: Entwicklung der Betriebsleistung im Zielnetz im Vergleich zum Basisnetz (Fahrplankilometer/Tag prozentual)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Basisnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Basisnetz Wiesbaden inkl. Zielnetz RTK und umliegende Landkreise
Busverkehr und SPNV	+19%	+21%	+14%
Busverkehr gesamt	+17%	+19%	+16%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	+21%	+22%	+24%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+18%	+20%	+19%
Regional-/ Expressbus	+12%	+12%	+14%

Quelle: ioki GmbH

Tabelle 39: Entwicklung der Betriebsleistung im Zielnetz im Vergleich zum Basisnetz (Fahrplankilometer/Tag absolut)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Basisnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Basisnetz Wiesbaden inkl. Zielnetz RTK und umliegende Landkreise
Busverkehr und SPNV	+10.336	+10.226	+17.732
Busverkehr gesamt	+8.642	+8.532	+13.667
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	+8.216	+8.091	+10.822
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+7.837	+7.727	+10.443
Regional-/ Expressbus	+590	+590	+3.010

Quelle: ioki GmbH

Prognose der Fahrzeugflotte

Die Reduktion der Betriebsleistung im Basisnetz führt im Vergleich zum Zielnetz zu einem niedrigeren Bedarf an Fahrzeugen:

Tabelle 40: Prognose der Fahrzeugflotte im Basisnetz (ohne Schülerverkehr; Prognose des Fahrzeugbedarfs für das Zielnetz in Klammern)

Basisnetz	Klein-/Midibus	Standard/Solo	Gelenkbus	Doppelgelenkbus	Summe Linienhierarchie
Metrobus	0 (0)	0 (0)	39 (41)	25 (25)	64 (66)
Stadtbus	0 (0)	76 (124)	41 (18)	0 (0)	117 (142)
Sprinterbus	0 (0)	5 (36)	46 (33)	0 (0)	51 (69)
Expressbus	0 (0)	24 (33)	0 (6)	0 (0)	24 (39)
On-Demand	6 (7)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	6 (7)
Regionalbus	0 (0)	41 (39)	41 (41)	0 (0)	82 (80)
Summe	6 (7)	146 (232)	167 (139)	25 (25)	344 (403)

Quelle: ioki GmbH

Insgesamt zeigt sich, dass der Fahrzeugbedarf beim Basisnetz um 59 Fahrzeuge sinkt. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der Bedarf an Gelenkbussen beim Basisnetz, die bei den Stadt-

und Sprinterbuslinien eingesetzt werden sollen, um 36 Fahrzeuge steigt. Nachdem die Anschaffung eines Gelenkbusses mit höheren Kosten verbunden ist als die eines Standard- bzw. Solobusses, kann über die Kostenentwicklung der Fahrzeugflotte beim Basisnetz im Vergleich zum Zielnetz auf der Konzeptebene des Nahverkehrsplanes keine verlässliche Aussage getroffen werden. Hierfür sind vertiefte Betrachtungen der Kosten der einzelnen Gefäße mit entsprechenden Kalkulationen notwendig.

ÖPNV-Nachfrage

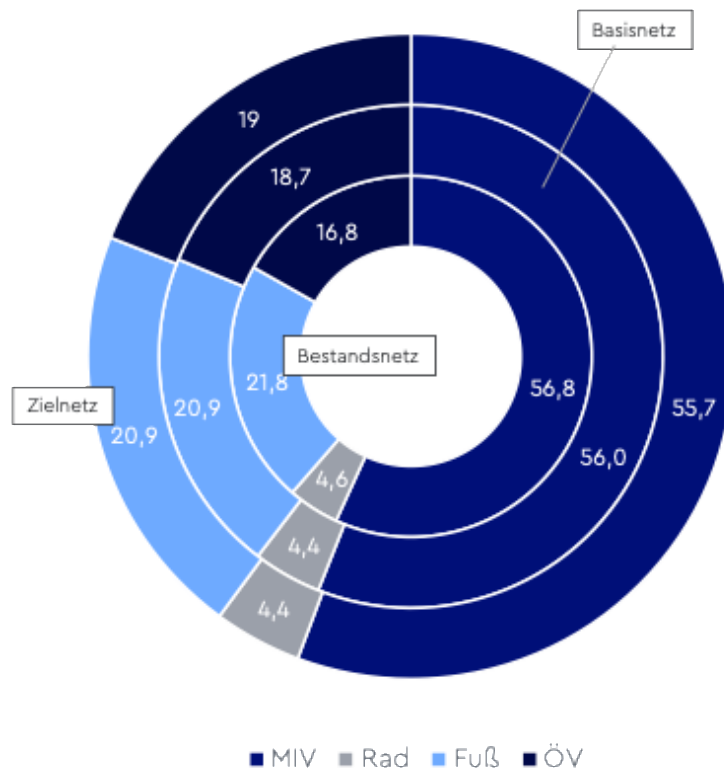
Angesichts der reduzierten Betriebsleistung im Basisnetz wird im Vergleich zum Zielnetz eine reduzierte ÖPNV-Nachfrage prognostiziert, die sich sowohl im Binnen- als auch im Gesamtverkehr niederschlägt:

Tabelle 41: ÖPNV-Nachfrage im Bestands-, Basis und Zielnetz (ÖPNV-Wege pro Tag im Binnen- und Gesamtverkehr)

	Bestandsnetz	Basisnetz	Zielnetz
Binnenverkehr	80.796	83.284	86.603
Gesamtverkehr	150.544	157.192	159.715

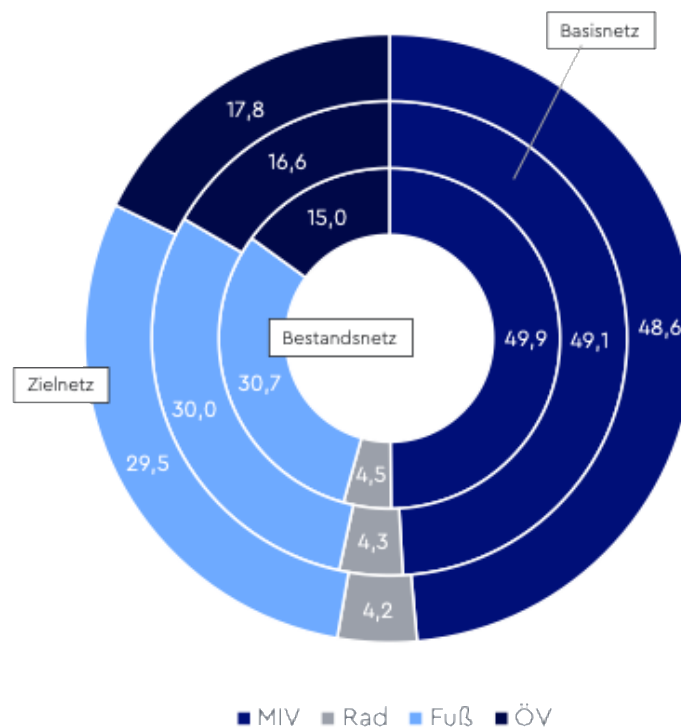
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 136: Modal Split im Binnenverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 137: Modal Split im Gesamtverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz



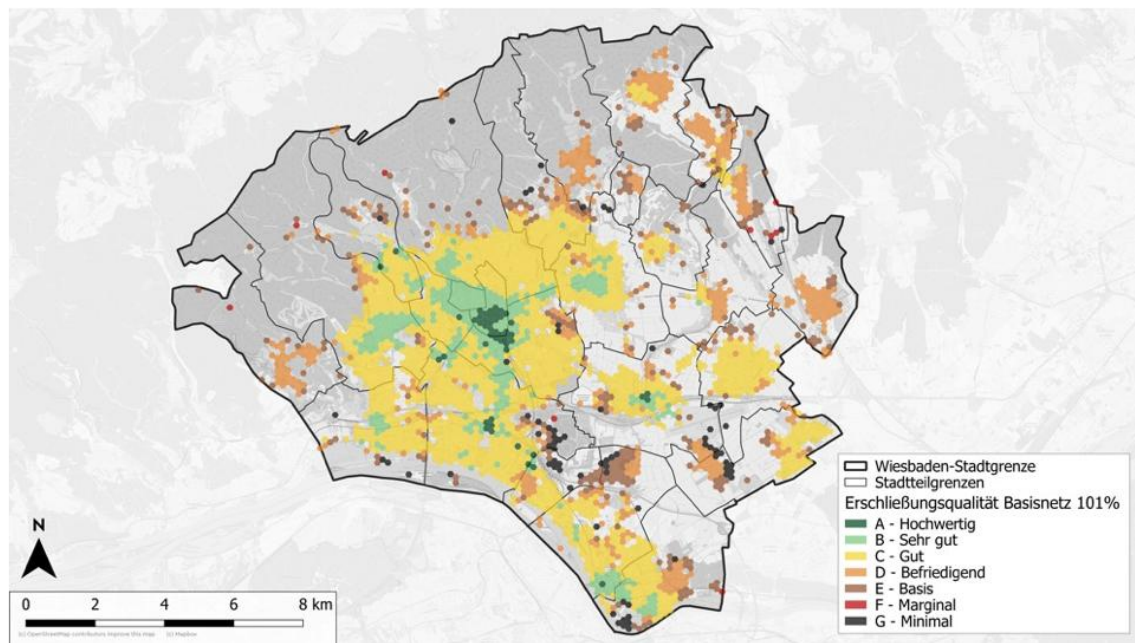
Quelle: ioki GmbH

Insgesamt wird bei der Betrachtung des ÖPNV-Anteils am Modal Split deutlich, dass sich die Verkehrsnachfrage des Basisnetzes zwischen der des Bestandsnetzes und dem Zielnetz einfügt. Damit entsteht in Wiesbaden erwartungsgemäß die größte Steigerung der ÖPNV-Nachfrage mit dem Zielnetz, währenddessen das Basisnetz aufgrund der o. g. Einschränkungen in der Betriebsleistung vor allem beim ÖPNV-Anteil im Binnenverkehr verliert (-1,2%). Gleichzeitig bleibt der ÖPNV-Anteil beim Basisnetz im Gesamtverkehr fast auf demselben Niveau wie beim Zielnetz. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Maßnahmen im Basisnetz weitestgehend auf Reduktionen innerhalb von Wiesbaden abzielen und sich dementsprechend deutlichere Auswirkungen im Binnenverkehr ergeben als im Gesamtverkehr.

Erschließungsqualität

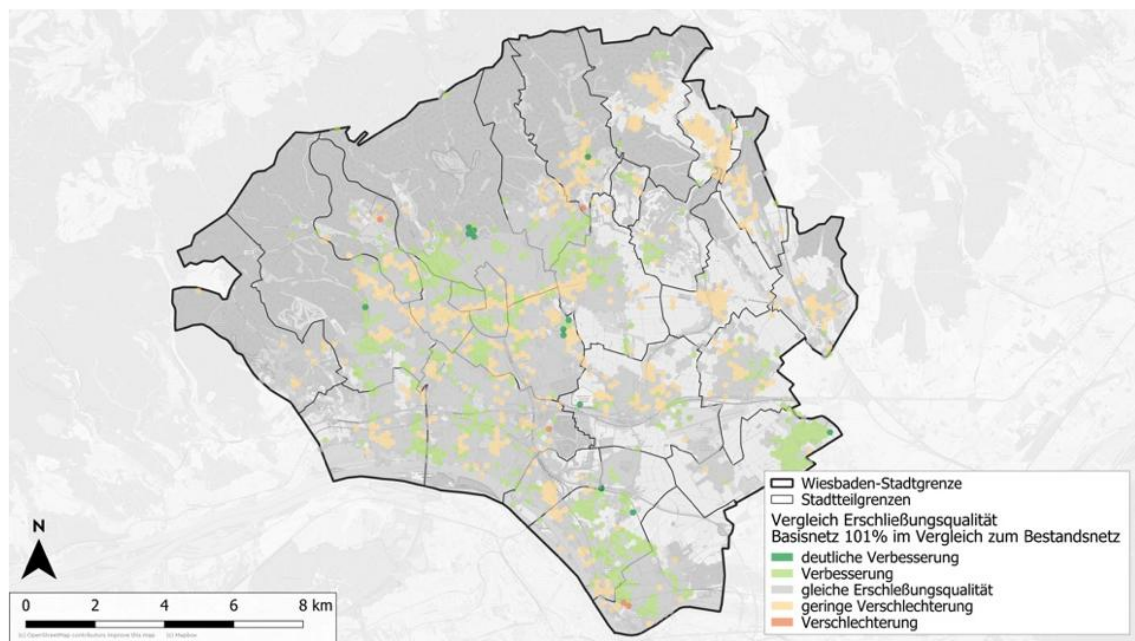
Bei der Erschließungsqualität im Basisnetz ergeben sich in den meisten Bereichen Wiesbadens Verbesserungen im Vergleich zum Bestandsnetz. Lediglich in einzelnen Bereichen im Wiesbadener Osten ergeben sich geringfügige Verschlechterungen, die unter anderem auf Linienkürzungen zurückzuführen sind. Dahingegen sorgt das On-Demand-Konzept im Wiesbadener Osten für ein deutlich flexibleres ÖPNV-Angebot (vgl. Kapitel 7.3).

Abbildung 138: Erschließungsqualität im Basisnetz



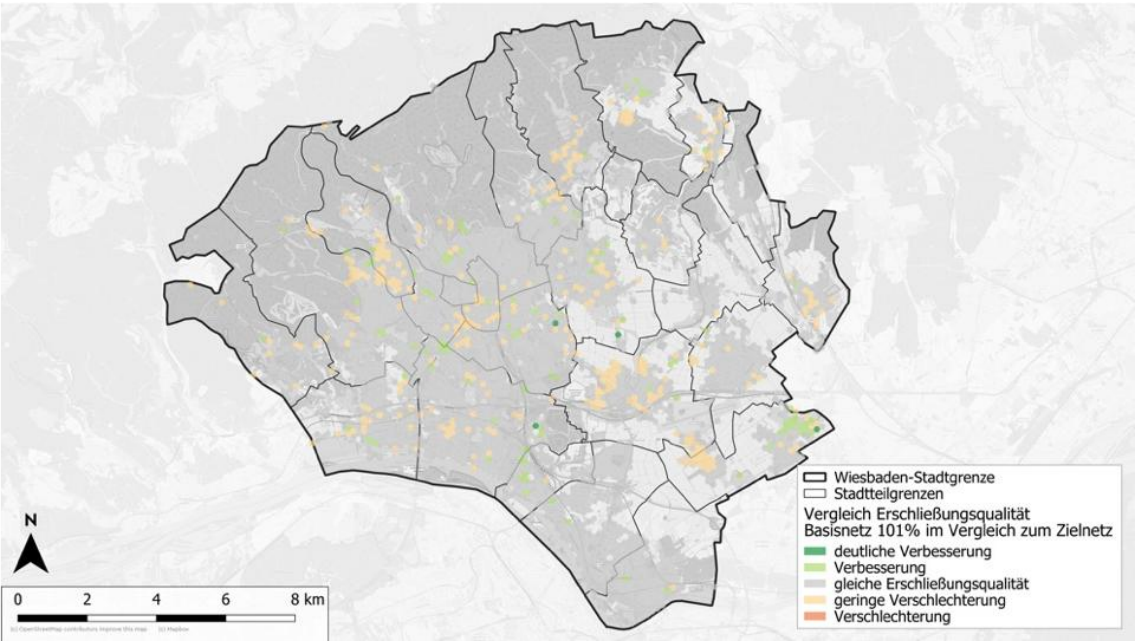
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 139: Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Basisnetz und Bestandsnetz (Basisnetz - Bestandsnetz)



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 140: Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Basisnetz und Zielnetz (Basisnetz-Zielnetz)



Quelle: ioki GmbH

Vergleicht man die Erschließungsqualität des Basisnetzes mit der des Zielnetzes, so wird erkennbar, dass diese in den meisten Bereichen der Stadt gleichbleibt. In einzelnen Bereichen entsteht eine Verschlechterung, die auf ein reduziertes Taktangebot sowie veränderte Linienführungen im Basisnetz im Vergleich zum Zielnetz zurückzuführen ist.

Tabelle 42: Übersicht über die Güteklassen der Erschließung im Bestandsnetz, Basisnetz und Zielnetz

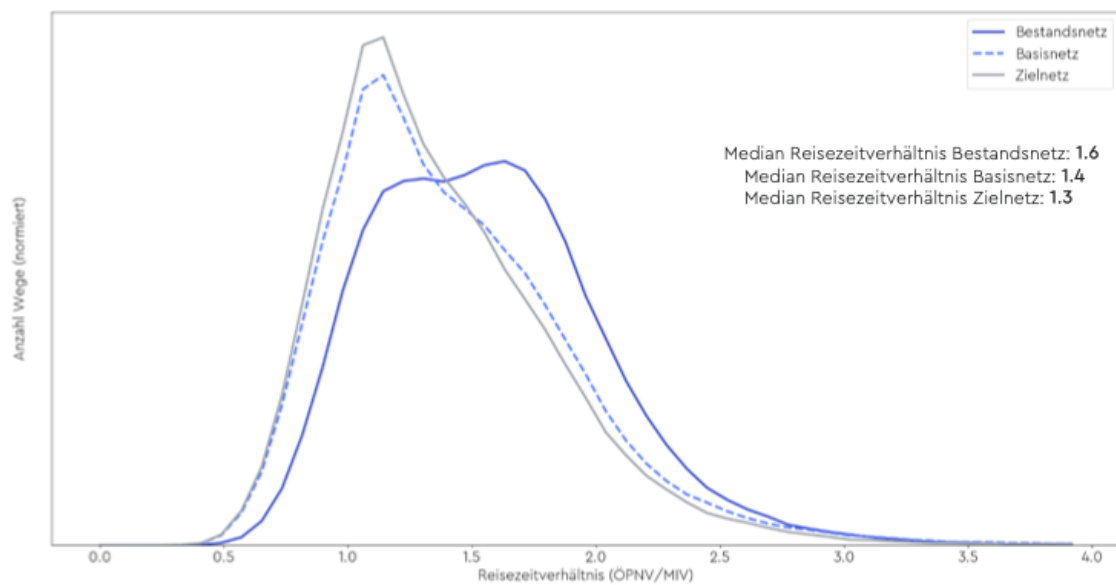
Güteklasse	Anteil Bevölkerung		
	Bestandsnetz	Basisnetz	Zielnetz
A – Hochwertig	13%	5%	7%
B – Sehr gut	20%	26%	28%
C – Gut	56%	59%	56%
D – Befriedigend	10%	9%	8%
E – Basis	1%	1%	1%
F – Marginal	0%	0%	0%
G – Minimal	0%	0%	0%

Quelle: ioki GmbH

Verbindungsqualität - Reisezeiten und Reisezeitvergleiche

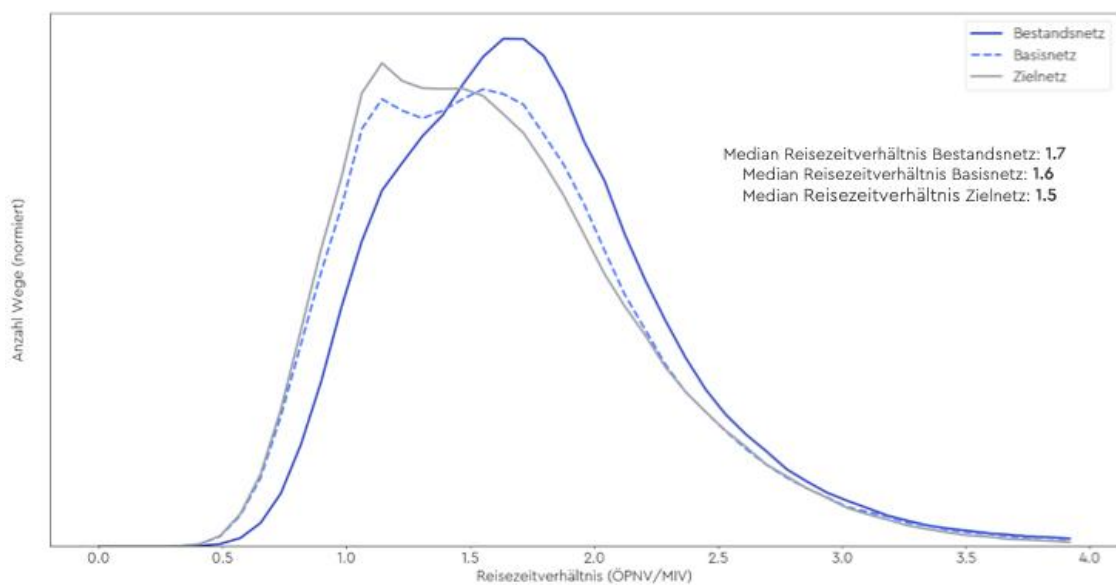
Auch bei der Analyse der Reisezeiten zeigt sich sowohl im Binnen- als auch im Gesamtverkehr wiederum, dass sich die Reisezeiten des Basisnetzes zwischen denen des Bestands- und Zielnetzes einreihen. Jedoch wird deutlich, dass der Unterschied im Median beim Binnen- und Gesamtverkehr des Basisnetzes nur 0,1 Punkte beträgt. Damit bleibt festzuhalten, dass das wichtige Kriterium des Reisezeitverhältnisses beim Basisnetz gut abschneidet. Die veränderten Linienführungen und Takte beim Basisnetz haben dahingehend nur wenig Auswirkung.

Abbildung 141: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 142: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Gesamtverkehr

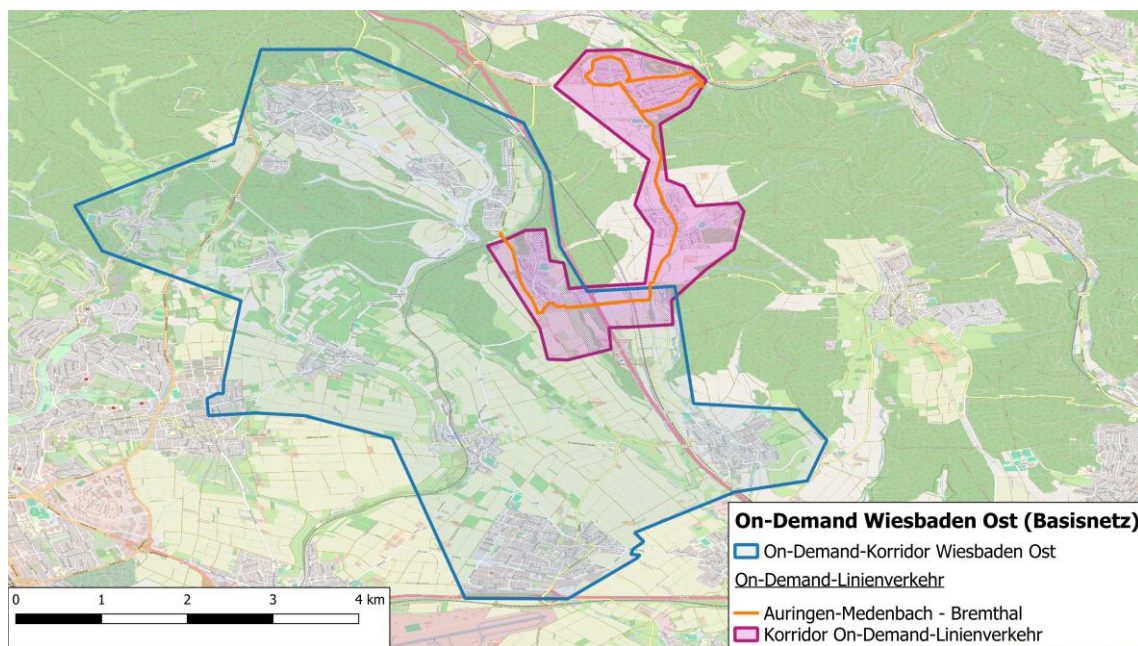


Quelle: ioki GmbH

On-Demand-Konzept im Basisnetz

Neben den dargestellten Veränderungen im Liniennetz entfällt beim Basisnetz im Vergleich zum Zielnetz der On-Demand-Korridor Auringen-Medenbach - Lorsbach. Damit reduziert sich der Fahrzeugbedarf beim On-Demand-Angebot im Basisnetz um zwei Fahrzeuge.

Abbildung 143: On-Demand-Konzept im Wiesbadener Osten im Basisnetz



Quelle: ioki GmbH

Zusammenfassung Wirkungsanalyse Basisnetz

Vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Ressourcen in den kommenden Haushaltsjahren wurde das Basisnetz entwickelt. Wie eingangs im Kapitel beschrieben wurde dabei unter anderem die Betriebsleistung reduziert. Gleichzeitig sollten unterschiedliche Standards zur Aufrechterhaltung der im Anforderungsprofil definierten Qualitäten aufrecht erhalten bleiben.

Insgesamt zeigt sich bei der quantitativen Wirkungsanalyse das erwartete Ergebnis, dass die untersuchten Kriterien der ÖPNV-Nachfrage, Erschließungsqualität und Reisezeitvergleiche in ihrer Wirkung leicht abnehmen. Auf der anderen Seite wird deutlich, dass die Qualität des Basisnetzes dennoch die des Bestandsnetzes übersteigt und bei den Reisezeiten nahezu die gleichen Werte erreicht werden, wie beim Zielnetz. Demnach bleibt festzuhalten, dass die zeitlich vorgelagerte Umsetzung des Basisnetzes ein zielführender Schritt ist und damit in vielen Bereichen Verbesserungen gegenüber dem heutigen ÖPNV in Wiesbaden erreicht werden können.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Basisnetz als ein zentraler Baustein im Nahverkehrsplan Wiesbaden die Voraussetzungen für eine nachhaltige und leistungsstarke Verkehrsstruktur schafft. Durch die Kombination aus angepassten Linienführungen und Takten gelingt es, die Qualität der Verbindungen und die Reisezeiten erheblich zu verbessern. Dies zeigt, dass selbst vor der vollständigen Umsetzung des Zielnetzes bereits bedeutende Fortschritte erzielt werden können, die die Attraktivität des Nahverkehrs erhöhen und den Weg für die weiteren Ausbauschritte ebnen.

8.7. Priorisierung

Das Zielnetz 2030 ist aufgrund seiner umfassenden Wirkungen auf die Betriebsleistung, den Fahrzeugbedarf und das benötigte Personal mit zahlreichen Veränderungen in der Betriebsorganisation ebenso wie in den notwendigen finanziellen Aufwendungen verbunden. Aus diesem Grund ist eine vollständige Umsetzung aller mit dem Zielkonzept 2030 verbundenen Maßnahmen allenfalls mittelfristig realistisch. Um die Umsetzbarkeit des Zielkonzepts vor dem Hintergrund finanzieller, betrieblicher und personeller Restriktionen sicherstellen zu können, ist es von entscheidender Bedeutung, die erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Bedeutung für das ÖPNV-Gesamtangebot zu priorisieren. Zu beachten sind dabei verschiedene Wechselwirkungen zwischen den Einzelmaßnahmen, die Abhängigkeiten in der Umsetzung herbeiführen. So ist sicherzustellen, dass Maßnahmen in einer dem Gesamtprozess gerecht werdenden Abfolge umgesetzt und unter Berücksichtigung spezifischer Voraussetzungen und begleitenden Anforderungen umgesetzt werden.

Als Grundlage des Zielkonzepts ist das Basisnetz zu verstehen, welches vorwiegend angebotsbezogene Maßnahmen definiert, die im Zuge einer Liniennetzreform umgesetzt werden. Grundlage für deren Priorisierung sind verschiedene Kriterien, die für die Bewertung einzelner Linienabschnitte hinsichtlich ihrer Relevanz für das Zielnetz 2030 herangezogen werden. Im Zentrum stehen die folgenden Eigenschaften der jeweiligen Linienabschnitte:

- **Netzwerkung des untersuchten Linienabschnitts:** Die Sicherstellung von grundlegenden Erschließungs- und Verbindungsfunktionen steht im Fokus der Maßnahmenpriorisierung. Durch die Basismaßnahmen ist im gesamten Wiesbadener Stadtgebiet eine den Qualitätsvorgaben des Anforderungsprofils genügende Erschließungswirkung sicherzustellen. Die im Achsenkonzept dargestellten Relationen sind durch das ÖPNV-Angebot regelmäßig abgedeckt.
- **Modellierte Nachfrage auf dem untersuchten Linienabschnitt:** Auf Basis der modellierten Fahrgastnachfrage werden Linienabschnitte hinsichtlich ihrer Bedeutung eingeordnet. Schwach nachgefragte Abschnitte erhalten eine niedrigere Priorität, stark nachgefragte Abschnitte werden entsprechend hoch priorisiert.
- **Vergleichbare Netzelemente im Bestandsnetz:** Bei Netzabschnitten von ähnlicher Priorität werden solche Abschnitte höher gewichtet, in denen bereits im Bestandsnetz ein vergleichbares ÖPNV-Angebot besteht. Neue Abschnitte sind entsprechend ihrer Priorisierung nach den zuvor genannten Kriterien ebenfalls bedeutsam.

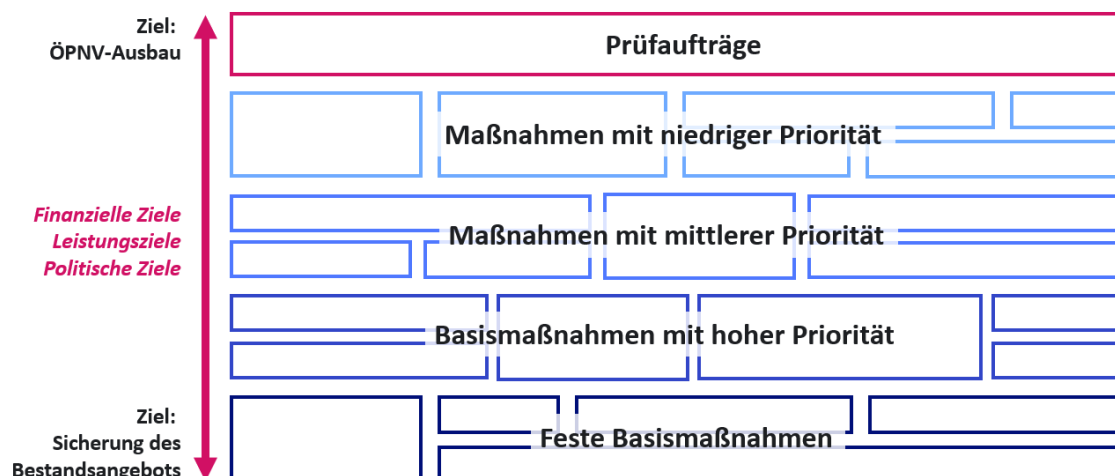
Abbildung 144: Vorgehen in der Priorisierung angebotsbezogener Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

Auf Basis der dargelegten Priorisierungskriterien können Einzelmaßnahmen einer bestimmten Prioritätsstufe zugeordnet werden. Daraus ergeben sich für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden insgesamt fünf Netzzustände aus jeweils verschiedenen Angebotsbausteinen. Mit diesem Ansatz der Modularität kann sichergestellt werden, dass das ÖPNV-Angebot im Wiesbadener Stadtbusverkehr flexibel an äußere Rahmenbedingungen hinsichtlich Finanzierung, Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit angepasst werden kann. In Form der fünf Netzstufen kann in Abhängigkeit dieser äußeren Faktoren eine bestimmte Stufe der Gesamtbetriebsleistung ausgewählt werden. Durch die modular gestalteten Einzelmaßnahmen können Bedarfe und Erfordernisse im ÖPNV-Angebot kleinteilig gesteuert und angepasst werden, ohne dass die grundsätzliche Funktion des Gesamtnetzes neu überprüft werden muss. Mit den Basismaßnahmen sowie den Maßnahmen von hoher Priorität wird ein Mindestangebot in Form eines Basisnetzes definiert, während das Zielnetz im Gesamten einen anzustrebenden Zielzustand darstellt. Die dazwischenliegenden Netzstufen ermöglichen eine flexibel auf Bedarfe und Restriktionen reagierende Angebotsgestaltung.

Tabelle 43: Systematik der Priorisierung von Einzelmaßnahmen



Quelle: Planersocietät

Die fünf dargestellten Netzzustände umfassen in unterschiedlichem Umfang Maßnahmen zur Entwicklung und Erweiterung des ÖPNV-Netzes. Sie beruhen auf der Grundannahme, dass für die Umsetzung von Maßnahmen aus einer bestimmten Priorisierungsstufe alle Maßnahmen der darunterliegenden Stufe ebenfalls umgesetzt sind. Es bestehen die folgenden Priorisierungsstufen:

- **Basismaßnahmen:** Absolutes Mindestangebot zur Erfüllung von Anforderungsprofil und Achsennetz. Fokus auf radiale Hauptachsen im Metro- und Sprinterbusnetz; tangential und kleinräumige Verbindungen orientieren sich am Status Quo; Vereinheitlichung der Taktangebote für vergleichbare Raumtypen
- **Maßnahmen mit hoher Priorität:** Ausweitung des Linienangebots auf tangentialen Verbindungen, zusätzliche Angebote zur Feinerschließung von Außenstadtteilen
- **Maßnahmen mit mittlerer Priorität:** Erhöhung der Verbindungsvielfalt auf Stadtteilbene; Erweiterung des Angebots um neue Verbindungen außerhalb der Hauptachsen; höhere Bedienungshäufigkeit für Außenstadtteile und Vororte
- **Maßnahmen mit niedriger Priorität:** Neue Linien mit vorrangiger Erschließungsfunktion; Quartiersbuslinien und zusätzliche Vorortverkehre
- **Vollständiges Zielnetz** als Gesamtangebot inklusive aller Priorisierungsstufen

Eine gesonderte Priorisierung der infrastrukturellen bzw. organisatorischen Maßnahmen erfolgt nicht, da diese in der Regel an bestimmte angebotsbezogene Maßnahmen gekoppelt und damit deren Priorität zuzuordnen sind. So sind mit zunehmendem Angebot auf zentralen Achsen beispielsweise Maßnahmen zur Busbeschleunigung und Kapazitätserhöhung der ÖPNV-Infrastrukturen umzusetzen. Eine Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus findet sich gesondert in Kapitel 7.6.2. Grundsätzlich sind bei den Maßnahmen zu Infrastruktur, Service und Organisation solche Maßnahmen zu priorisieren, die zur Erfüllung der Qualitätsvorgaben aus dem Anforderungsprofil zwingend sind. Weitere Maßnahmen sind auf Grundlage der bestehenden Wechselwirkungen aus Kapitel 8.1 gemeinsam bzw. aufeinander folgend umzusetzen.

8.8. Umsetzungshorizont

Die Maßnahmen des Zielkonzepts 2030 sehen eine grundlegende Veränderung des ÖPNV-Angebots in der Landeshauptstadt Wiesbaden vor, sodass eine vollständige Netzumstellung einem schrittweisen Vorgehen vorzuziehen ist. Ähnliche Vorgehensweisen hinsichtlich einer Liniennetzreform wurden bereits in der Vergangenheit erfolgreich angewandt, beispielsweise in Bochum, Gelsenkirchen oder Osnabrück.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die für das Jahr 2030 unterstellten Rahmenbedingungen für das ÖPNV-Angebot im Jahr 2026 noch nicht vorliegen. Dies betrifft unter anderem die geplanten Schienenverkehrsprojekte Wallauer Spange (siehe dazu auch Kapitel 9.1.1) und Reaktivierung der Aartalbahn (siehe dazu auch Kapitel 9.1.2) ebenso wie Projekte der Siedlungsentwicklung wie den neuen BKA-Standort im Bereich Erbenheim. Da einzelne Maßnahmenbausteine des Zielnetzes 2030 fest mit diesen Vorhaben der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Verbindung stehen, ist das für den Fahrplanwechsel 2026 vorgesehene Netz dahingehend anzupassen. Dabei sind unter anderem die folgenden Veränderungen des Netzzustands zu berücksichtigen:

- Keine SPNV-Verknüpfungspunkte an den Haltestellen Steinberger Straße, Bahnhof

Dotzheim

- Keine Haltestellen an den noch nicht fertiggestellten SPNV-Haltepunkten Klarenthal, Schiersteiner Straße, Wallau/Delkenheim und Erbenheim-West
- Veränderung der Erschließungsaufgaben im Bereich Wallau/Delkenheim/Nordenstadt
- Keine Erschließungsaufgaben im Bereich Erbenheim-West/BKA

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die umfassenden im Zielkonzept 2030 enthaltenen Maßnahmen nicht kurzfristig umsetzbar sind und damit zum Zeitpunkt der Netzumstellung 2026 noch nicht abgeschlossen sein können. Insbesondere betrifft dies die folgenden Aspekte:

- Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen zur für das Zielnetz 2030 angestrebten Erweiterung der Betriebsleistungen
- Anschaffung der notwendigen Anzahl an Doppelgelenkbussen für das Metrobusnetz inklusive ausreichender Lademöglichkeiten
- Entwicklung eines Standorts für einen neuen Betriebshof
- Errichtung neuer Haltestellen und Aufwertung von Haltestellen mit Verknüpfungsfunktionen
- Vollständige Umsetzung der Maßnahmen zur intermodalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten

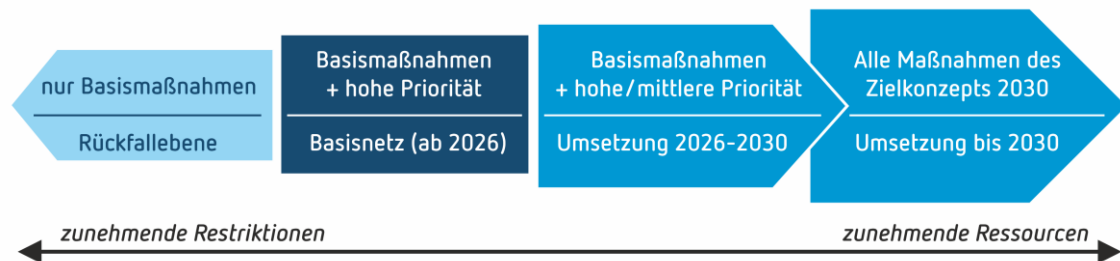
Trotz der zu erwartenden Einschränkungen ist aufgrund der zu erwartenden positiven Wirkungen der Netzreform ein Festhalten am geplanten Umstellungsdatum empfehlenswert. Für einen ersten großen Fahrplanwechsel, der aufgrund weiterer notwendiger Vorbereitungsmaßnahmen frühestmöglich 2026 erfolgen kann, ist angestrebt, vorrangig die unterstellten Basismaßnahmen sowie die Maßnahmen von hoher Priorität umzusetzen. Insbesondere letztere ermöglichen eine deutliche Steigerung der Verbindungsqualität, welche als zentrale Verbesserung aus der Neukonzeption hervorgeht. Im Fall von zunehmenden personellen oder finanziellen Engpässen ist die Umsetzung aller Basismaßnahmen als Mindeststandard zu betrachten, um die Qualitätsstandards des Anforderungsprofils zu erfüllen. Aufgrund der geringeren Fahrzeugkapazität im Metrobusnetz ist zudem laufend zu prüfen, ob und inwieweit das für das Zieljahr 2026 angestrebte Linienangebot verdichtet werden muss. Potenziell können die folgenden zusätzlichen Maßnahmen zur Kompensation der geringeren Fahrzeuggröße Anwendung finden:

- Taktverdichtung auf den betroffenen Linien M1, M3 und M4 auf einen 10-Minuten-Takt
- Taktverdichtung auf der Linie M3 Dotzheim - Biebrich auf einen 7,5-Minuten-Takt
- Zusätzliche Metrobuslinie, z. B. auf der Relation Dotzheim – Bierstadt oder Biebrich – Bierstadt

Im Anschluss an die Netzumstellung 2026 ist eine kontinuierliche Ausweitung des Angebots im Sinne der Umsetzung von Maßnahmen weiterer Priorisierungsstufen anzustreben. Bis zum Zieljahr 2030 ist dabei vor allem die Ausweitung des Angebots auf tangentialen Verbindungen maßgeblich für die Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV. Aus diesem Grund ist die Umsetzung aller Maßnahmen von mittlerer Priorität von besonderer Bedeutung für die Phase nach der

Linienetzreform. Für die Maßnahmen von niedriger Priorität, die jedoch für die Netzwirkung des ÖPNV einen entscheidenden Baustein darstellen, ist im Rahmen finanzieller und personeller Möglichkeiten die Umsetzung bis spätestens zum Zieljahr 2030 anzustreben.

Abbildung 145: Umsetzungshorizont der Priorisierungsstufen im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

8.9. Linienbündelung

Linienbündelung im Stadtverkehr

Die ESWE Verkehr ist von der Stadt Wiesbaden derzeit mit der Durchführung des ÖPNV bis zum 30.09.2027 betraut. Grundlage dafür ist die Erteilung der Liniengenehmigungen nach dem PBefG aus dem Jahr 2016, bei der der Stadtbusverkehr in der Landeshauptstadt in einem Linienbündel zusammengefasst ist. Die Gesamtleistung umfasst sämtliche Stadtbuslinien inklusive der mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft gemeinschaftlich betriebenen Verkehre auf den Linien 6, 9, 28, 33, 74 und N7). Nicht Teil der Leistungen sind die Verkehre auf den Linien 54-58, 68 und 91, die ebenfalls über das Wiesbadener Stadtgebiet verkehren, durch den Nahverkehrsplan der Stadt Mainz jedoch dem Mainzer Stadtbusnetz zugeordnet sind und von der Mainzer Verkehrsgesellschaft betrieben werden.

Im Zuge der zur Realisierung des Zielkonzepts 2030 notwendigen Linienetzreform erfolgt eine Neuordnung der Linienverkehre, auch hinsichtlich der Zuständigkeiten. Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht weiterhin das Erfordernis, den Verkehr auf den Linien im Liniennummernfeld von 1 bis 49 als Linienbündel im Stadtbusverkehr zu organisieren, um Dopplungen mit den Linienbezeichnungen in der angrenzenden Landeshauptstadt Mainz zu vermeiden. Bei der zukünftigen Linienbündelung sowie der Zuordnung von Zuständigkeiten ist zu beachten, dass sowohl Aspekte der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit der Linien als auch die Möglichkeit zur integrierten Betrachtung des Gesamtnetzes gewahrt werden kann. Eine Aufteilung des Stadtbusverkehrs in der Landeshauptstadt Wiesbaden in mehrere Linienbündel erscheint aus mehreren Gründen nicht empfehlenswert:

- Linien- und Taktachsen im Metro-, Stadt- und Sprinterbusnetz
- Vernetzungsfunktion der Linien innerhalb des Stadtgebiets
- Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit sowie gesamtstädtische Betriebsorganisation
- Integrierte Vermarktung, Informationsangebot, Sicherstellung von hohem

Fahrgastkomfort ohne Zusatzaufwände

Für die im Zielnetz 2030 enthaltenen Linien ist eine Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz bzw. zwischen den zuständigen Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr und MVG empfehlenswert, die sich an der im Status Quo bestehenden Organisation orientiert. Dabei ist eine Aufteilung in drei Organisationsformen vorgesehen:

- Linien der ESWE Verkehr, diese verkehren überwiegend oder ausschließlich auf Wiesbadener Stadtgebiet
- Linien der Mainzer Mobilität/MVG, diese verkehren überwiegend oder ausschließlich auf Mainzer Stadtgebiet bzw. in den Wiesbadener Stadtteilen Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim
- Gemeinschaftslinien beider Verkehrsunternehmen, die sowohl in der Landeshauptstadt Mainz als auch in der Landeshauptstadt Wiesbaden verkehren

Die Einführung gemeinschaftlich betriebener Linien kann auch mit anderen benachbarten Aufgabenträgern vereinbart werden. Beispielhaft kommen auf Grundlage der geplanten Linienverläufe folgende Organisationsformen in Frage:

- Gemeinschaftslinien zwischen der ESWE Verkehr und der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft: Linien 15, 30, X42
- Gemeinschaftslinien zwischen der ESWE Verkehr und der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft: Linien 12, X44, 249, 276
- Gemeinschaftslinien zwischen der ESWE Verkehr, der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Groß-Gerau, ggf. Beteiligung des RMV: X83

Linienbündelung im Regional- und Lokalbusverkehr

Bei den Stadtgrenzen überschreitenden Verkehren ist eine Unterscheidung zwischen Regionalbusverkehren in Aufgabenträgerschaft des Rhein Main Verkehrsverbunds und Lokalbusverkehren in der Aufgabenträgerschaft lokaler Nahverkehrsorganisationen zu unterscheiden. Sämtliche die Stadtgrenzen überschreitenden Stadtbuslinien mit den Liniennummern 1 bis 49 sind dabei gemäß dem vorherigen Abschnitt der LNO Wiesbaden und dem Stadtbusnetz Wiesbaden als Linienbündel zuzuordnen. Für die übrigen die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehre ist eine Zuordnung zum Regional- und Lokalbusverkehr anderer Aufgabenträger notwendig. Im Bestandsnetz erfolgt die folgende Unterteilung der Linienbündel:

Tabelle 44: Linienbündel grenzüberschreitender Verkehre in Wiesbaden im Status Quo

Linienbündel	Aufgabenträger	Zugeordnete Linien
Bäderstraße	Regional: RMV	X76, X79, 275
Niedernhausen/Idstein	Lokal: Rheingau-Taunus-Kreis	270
Rheingau	Regional: RMV	171
MTK Vordertaunus 1	Regional: RMV	262

Linienbündel	Aufgabenträger	Zugeordnete Linien
MTK X-Bus Vordertaunus	Regional: RMV	X26, X27
Wiesbaden-West	Regional: RMV	272, 273, 274
Wiesbaden-Nord	Regional: RMV	X72, 269, 271

Quelle: Planersocietät

Im Rahmen des Zielnetzes 2030 entstehen durch die Reaktivierung der Aartalbahn, die Stärkung der Verkehre über den Rhein und die Erweiterung des grenzüberschreitenden Linienangebots in Richtung Niedernhausen und Kelkheim umfangreiche Anpassungen des regionalen Busverkehrs. Auch aus diesem Grund wird die Einführung eines zusätzlichen Linienbündels für die Linien 230 und 290 empfohlen.

9. Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge

9.1. Entwicklung des Schienenverkehrsangebots

9.1.1. Wallauer Spange

Innerhalb des Geltungszeitraums dieses Nahverkehrsplans ist die Realisierung des Projekts „Wallauer Spange“ Teil der zu berücksichtigenden Schienenverkehrsprojekte. Zentrales Element des Projektes ist die Herstellung der Abbiegebeziehung von Wiesbaden in Richtung Frankfurt auf die Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main auf Höhe Delkenheim/Wallau. Mit der Realisierung dieses Projekts reduziert sich zukünftig die Fahrzeit zwischen Wiesbaden und Frankfurt bzw. dem Frankfurter Flughafen. In Abhängigkeit zu dieser Infrastrukturmaßnahme ist die Einführung des Hessen-Express mit einer Linie zwischen Wiesbaden und Frankfurt im Stundentakt sowie einer Linie zwischen Wiesbaden und Darmstadt im Halbstundentakt, wobei beide Linien über den Frankfurter Flughafen verkehren.

Mit der Realisierung der Wallauer Spange ergeben sich dadurch für die Stadt Wiesbaden attraktive Verkehrsbeziehungen. Auf zahlreichen Relationen kann die Reisezeit im ÖPNV deutlich verkürzt werden. Eine besondere Bedeutung hat in diesem Zuge der geplante neue Haltepunkt Wallau/Delkenheim, der eine deutliche Steigerung der Verbindungsvielfalt aus dem Wiesbadener Osten in die Rhein-Main-Region zur Folge hat. Für den Bahnhof Wallau/Delkenheim ist daher die Einrichtung eines ÖPNV-Knotens inklusive eines modernen Busbahnhofs vorgesehen, der die Verknüpfung von Bus und Bahn sicherstellt. Damit die Funktion des Bahnhofs Wallau/Delkenheim als Umsteigeknoten und SPNV-Zugangsstelle für den Wiesbadener Osten auch langfristig gesichert werden kann, sind die folgenden Aspekte zu überprüfen:

- Ausreichende und umfassende Verbindungsmöglichkeiten in den Wiesbadener Osten, insbesondere nach Breckenheim, Delkenheim, Erbenheim und Nordenstadt
- Anschlusssicherung der verkehrenden Linien an den Hessen-Express nach Frankfurt bzw. vom Hessen-Express aus Frankfurt, zusätzlich von möglichst vielen Verbindungen ein Anschluss in und aus Richtung Darmstadt
- Auslastung und Kapazität des Busbahnhofs zu den Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten des Hessen-Express
- Anfahrbarkeit des Busbahnhofs aus möglichst vielen Fahrtrichtungen, unter anderem durch den Neubau einer Verbindungsstraße nach Nordenstadt
- Präventive Maßnahmen zur Verhinderung von Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses im Bahnhofsumfeld, z. B. durch die Einrichtung von ausreichend langen Abbiegestreifen oder durch eine intelligente LSA-Steuerung

Für den Fall einer Verzögerung des Bauvorhabens Wallauer Spange bzw. des Haltepunkts Wallau/Delkenheim ist eine Anpassung des Linienangebots vorzunehmen, ohne dabei die im

Anforderungsprofil und Achsenkonzept definierten Qualitätsstandards zu unterschreiten. Potenzielle Maßnahmen zur Angebotsreduktion vor Fertigstellung des Projekts sind die folgenden:

- Entfall der Linie X83
- Veränderte Linienführungen der Linien 26, 28 und 30 über Nordenstadt und Wallau
- Verlängerung aus Süden einfallenden Linien 846 und 848 nach Wallau/Nordenstadt mit Anschluss an die Linie 262 und/oder M2. Hierzu ist eine Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständiger Aufgabenträger für die betreffenden Linien zuständig.

Mit der Einrichtung der Wallauer Spange und der Fertigstellung des Haltepunkts Wallau/Delkenheim für den Hessen-Express verändern sich im Zielnetz 2030 die Prioritäten in der Linienführung zu Gunsten einer umwegefreien Anfahrt des SPNV-Halts. Eine besondere Auswirkung hat dies auf den IKEA-Standort in Wallau, dessen Haltestelle aufgrund des erheblichen Fahrzeitverlustes nur noch von solchen Linien direkt angefahren werden kann, die lediglich in eine Fahrtrichtung Anschlussbeziehungen zum Hessen-Express herstellen müssen. Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, inwieweit eine zusätzliche Haltestelle zur Erschließung des IKEA auf der L3017 nördlich der Autobahnanschlussstelle Wallau errichtet und die von diesem Bereich bestehende Fußwegeverbindung zum IKEA-Gelände ausgebaut werden kann. Dies ist gesondert im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Main-Taunus-Kreises zu prüfen.

9.1.2. Aartalbahn

Die Reaktivierung der Aartalbahn ist für die Landeshauptstadt Wiesbaden ein wegweisendes Projekt für die zukünftige Entwicklung des Verkehrsangebots in der Stadt sowie für die Verknüpfung von Stadt und Umland. Für die Wirksamkeit des Zielnetzes 2030 ist die Aartalbahn daher von besonderer Bedeutung. Eine große Stärke der Aartalbahn ist neben der Abwicklung von Stadt-Umland-Verkehren auch ihre innerstädtische Verbindungsfunktion. So können durch die Vielzahl der Halte auf Wiesbadener Stadtgebiet auch tangentielle Busverkehre ersetzt und Umsteigebeziehungen gestärkt werden. Ist aufgrund von betrieblichen Restriktionen eine Auswahl der zu realisierenden Stationen zu treffen, haben die Standorte Wiesbaden-Ost, Schiersteiner Straße und Dotzheim die höchste Priorität. Für die Netzfunktion der Aartalbahn als für die Entwicklung des Mobilitätsangebots grundlegendes SPNV-Angebot ist die Verknüpfung mit dem Busverkehr an den einzelnen Haltepunkten von zentraler Bedeutung. Derzeit sind die folgenden Verknüpfungen an den geplanten Haltepunkten vorgesehen:

- Wiesbaden-Ost: Verknüpfung zum Metro-, Stadt- und Sprinterbus an der Bestandshaltestelle, Verbindung nach MZ-Amöneburg und MZ-Kastel von besonderer Bedeutung
- Steinberger Straße: Verknüpfung zum Stadtbusnetz an der Bestandshaltestelle Schiersteiner Straße Bf., Verbindung nach Biebrich von besonderer Bedeutung
- Schiersteiner Straße: Verknüpfung zum Metro-, Stadt- und Sprinterbus ebenso wie Regional- und Expressbussen mit einer neuen Haltestelle ist aufgrund der umfassenden Umsteigebeziehungen von besonderer Priorität
- Dotzheim: Verknüpfung zum Metro- und Stadtbus an der Bestandshaltestelle Dotzheim

Bf.

- Dolomitenstraße: ÖPNV-Anbindung ist als Prüfauftrag formuliert (vgl. Kapitel 9.4.4)
- Klarenthal: Verknüpfung zum regionalen Quartiersbus 249 und 276 (Haltestelle Klarenthal Bf.) mit notwendigen baulichen Aufwänden, Verknüpfung zum Stadt- und Metrobus an der Bestandshaltestelle Hermann-Brill-Straße
- Chausseehaus: Verknüpfung zum Regional- und Expressbus in Richtung Schlangenbad ist notwendig

Die Führung der Aartalbahn zum Bahnhof Wiesbaden-Ost ist insbesondere für Pendelnde in Richtung Frankfurt äußerst attraktiv. Eine Fahrt in die Wiesbadener Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof aus dem Taunus ist hingegen mit einem Umstieg in Klarenthal, Dotzheim oder an der Schierst einer Straße verbunden. Dies fällt vor dem Hintergrund besonders ins Gewicht, dass die Anzahl direkter Busverbindungen in den Taunus bei der Reaktivierung der Aartalbahn entsprechend reduziert wird. Um die Netzfunktion der Aartalbahn zu erhöhen, ist daher eine Führung zum Hauptbahnhof analog zur historischen Streckenführung anzustreben. Dies bedeutet auch eine maßgebliche Verbesserung der Verbindungsoptionen innerhalb Wiesbadens. Die Verbindung nach Wiesbaden-Ost ist auch bei einer Reaktivierung der Aartalbahn bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof aufgrund ihrer Netzfunktion in Richtung Frankfurt unbedingt zu erhalten.

Vor dem Hintergrund potenzieller Verzögerungen im Realisierungsprozess der Aartalbahn kann eine Fertigstellung des Projekts während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans nicht garantiert werden. Im Fall einer derartigen Verzögerung ist es von zentraler Bedeutung, das Linienangebot im Busverkehr an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Dies ist für die regionalen Verkehre in den Rheingau-Taunus-Kreis insbesondere vor dem Hintergrund der Konzessionslaufzeiten im Busverkehr zu beachten. Dabei kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

- Erhaltung des Linienangebots aus dem Status Quo auf der Relation Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach
- Taktverdichtung auf der Relation WI-Dotzheim – Taunusstein als Aartalbahn-Vorlaufbetrieb
- Anpassung von Linienwegen auf Wiesbadener Stadtgebiet, z. B. Führung der Linien 16 und 22 über die Biebricher Allee anstelle des Haltepunkts Steinberger Straße sowie vorzeitiges Linienende der Linie 276 an der Haltestelle Kohlheck Polizeihochschule

9.1.3. Erweiterung des SPNV-Angebots

Der SPNV ist als komfortables und schnelles ÖPNV-Angebot auch zukünftig in besonderem Maße zu berücksichtigen, wenn es um die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots sowie der Förderung inter- und multimodaler Mobilität geht. In diesem Zusammenhang sind neben der Aartalbahn weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließungswirkung im SPNV, zur Erhöhung der Betriebseffizienz sowie zur stärkeren Vernetzung von Bus und Bahn anzustreben. Dies umfasst sowohl die Qualifizierung der bestehenden SPNV-Halte als auch die Entwicklung neuer SPNV-Stationen, die den Zugang zum schienengebundenen Angebot verbessern. Aufgrund seines

regionalen Charakters haben die Maßnahmen des SPNV oft weitreichende Auswirkungen, sodass zahlreiche Organisationsebenen und Fachbereiche in die Maßnahmen zur Angebotserweiterung einzubeziehen sind. Von zentraler Bedeutung sind dabei der RMV als Aufgabenträgerorganisation sowie die Deutsche Bahn als Infrastrukturunternehmen.

Im Folgenden werden verschiedene Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots in der Landeshauptstadt Wiesbaden formuliert. Diese sind in Zusammenarbeit mit den genannten übergeordneten Organisationsebenen des Schienenverkehrs zu entwickeln. Seitens der Landeshauptstadt Wiesbaden ist dabei die Entwicklung gemeinsamer Positionen besonders bedeutsam, um auf die Entscheidungsfindung hinsichtlich verschiedener Einzelprojekte Einfluss zu nehmen. Dabei sind auch weitere potenzielle Projekte außerhalb Wiesbadens zu berücksichtigen, die unter anderem für den Rheingau-Taunus-Kreis in Teil C des Nahverkehrsplans formuliert sind.

Barrierefreier Ausbau der SPNV-Stationen

Die im Rahmen der Konzeption beschriebenen Maßnahmen und Analysen zur Haltestelleninfrastruktur beziehen sich auf die Bushaltestellen im Stadtgebiet. Für einen möglichen Aus- oder Umbau ist der Straßenbaulastträger des jeweiligen Straßenzugs, an dem die Haltestelle liegt, verantwortlich. Die Stadt Wiesbaden ist grundsätzlich für den barrierefreien Aus- und Umbau aller (Bus-)Haltestellen im Stadtgebiet zuständig. Somit besteht auch die grundsätzliche Chance, ohne weitere Koordination und Abstimmung die Idee der Barrierefreiheit aus dem Personenbeförderungsgesetz herzustellen.

Davon unterscheidet sich die Situation innerhalb des Schienenpersonenverkehrs (hier im SPNV), da dieser für Wiesbaden in der Aufgabenträgerschaft des RMV liegt. Verkehrsanlagen und Nebengebäude gehören entweder den Verkehrsunternehmen oder dritten Unternehmen. Wie im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist auch in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) festgehalten, dass Eisenbahnen verpflichtet sind, eine weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen, wobei kein festes Zieldatum besteht (§2 III EBO). Von Bedeutung sind dabei die Begrifflichkeiten: Während im PBefG von ‚vollständiger‘ Barrierefreiheit die Rede ist, geht es in der EBO um ‚weitreichende‘ Barrierefreiheit.

Aus der Analyse der Verkehrsverflechtungen, aus den Rückmeldungen der Beteiligungen und durch das entwickelte Zielnetz zeigt sich, dass Verkehrsbeziehungen weit über das Stadtgebiet von Wiesbaden hinaus gehen. Dazu ist eine durchgehende barrierefreie Wegekette zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, besonders innerhalb des ÖPNV, von besonderer Bedeutung und Dringlichkeit. Insbesondere der S-Bahn kommt im Rhein-Main-Gebiet die Aufgabe der Abwicklung großer Verkehrsströme zwischen den Zentren zu. Schienenfahrzeuge sind insbesondere für Fahrgäste, die sensibel auf Bewegungen reagieren, geeignet, da sie durch Laufruhe, weite Kurvenradien und gleichmäßiges Beschleunigen einen sanften Fahrtablauf ermöglichen können.

Die Barrierefreiheit im SPNV-Netz ist aktuell nur bedingt gegeben, da ein großer Anteil der Stationen in Wiesbaden derzeit nur eingeschränkt von mobilitätseingeschränkten Personen erreichbar ist (vgl. Teil A dieses NVP, 3.2.2) Hinzu kommt, dass auch der Ein- und Ausstieg vom Bahnsteig in die Fahrzeuge in der Regel nicht vollständig barrierefrei möglich ist. So sind die Bahnsteige des Wiesbadener Hauptbahnhofs zwar barrierefrei erreichbar, für den Einstieg in die Fahrzeuge der S-Bahn Rhein-Main ist allerdings eine Stufe zu überwinden – wie an den meisten Stationen

zwischen Frankfurt und Wiesbaden. Während die Bahnsteige entlang der S-Bahn-Linien eine Höhe von 55 bzw. 76 cm oberhalb der Schienenoberkante aufweisen, werden im S-Bahn-Netz Fahrzeuge für eine Bahnsteighöhe von 96 cm eingesetzt. Durch den Einsatz einer Rampe ist diese Stufe überwindbar und die weitreichende Barrierefreiheit gemäß §2 III an diesen Stationen hergestellt.

Im Gegenstromprinzip zu übergeordneten Planungen, insbesondere dem Regionalen Nahverkehrsplan des RMV, ist es aus Sicht des vorliegenden Nahverkehrsplans wichtig eine vollständig barrierefreie Reisekette zu ermöglichen und die Bahnhöfe und Haltepunkte in ihrem Zugang und im Betrieb barrierefrei zu ertüchtigen. Um die Anforderungen des Zielkonzepts 2030 in das SPNV-Netz zu überführen, ist zu prüfen, ob die Priorisierung einzelner SPNV-Haltepunkte im Ausbaubedarfsplan des RMV neu zu bewerten sind und damit ein beschleunigter Umbau erfolgen kann. Hierzu wird der RMV auch gebeten, für die S-Bahn Rhein-Main als sehr wichtiges Verkehrsmittel für Wiesbaden zu prüfen, wie auch der barrierefreie Einstieg in die Fahrzeuge ohne fremde Hilfe gewährleistet werden kann und entsprechende (langfristige) Konzepte zu entwickeln. Eine fahrzeugseitige Lösung ist aufgrund der bereits an 96 cm Einstieghöhe angepassten Bahnsteige im Raum Frankfurt nicht realistisch umsetzbar. Daher kommen insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen an den Bahnsteigen in Betracht, bei dem jeweils die gesamten Bahnsteige oder Teilabschnitte (z.B. immer im Bereich eines Wagens) auf eine Höhe von 96 cm angepasst werden. Ziel sollte im S-Bahnnetz eine vollständig barrierefreie Erreichbarkeit von Bahnsteig und Fahrzeug sein, um die beschriebene vollständig barrierefreie Wegekette erreichen zu können.

Verlängerung der Aartalbahn über Wiesbaden-Ost hinaus

Die Reaktivierung der Aartalbahn mit einer Endstation an der Station Wiesbaden-Ost bringt bedeutende Umsteigemöglichkeiten mit sich. Der hier bestehende Umsteigezwang an einer eher peripher gelegenen Station schränkt die Attraktivität des Verkehrs allerdings auch ein. In Abstimmung mit dem RMV ist langfristig zu prüfen, wie der Verkehr der Aartalbahn Richtung Mainz-Kastel weiterverlängert werden kann. Denkbar wäre beispielsweise eine Durchbindung der Aartalbahn auf die Regionalbahnlinie 58, die derzeit am Opelwerk in Rüsselsheim startet. Eine Voraussetzung dafür wäre der Einsatz von batterie-elektrischen Fahrzeugen oder eine Elektrifizierung der Aartalbahn.

Haltepunkt Mainzer Straße

An der Mainzer Straße befindet sich ein zentraler Arbeitsplatzschwerpunkt der Stadt Wiesbaden, der durch einen Anschluss an den SPNV weiter an Attraktivität gewinnen kann. Ein Halt an der Ländchesbahn würde dabei Umsteigemöglichkeiten auf den Metrobus in Richtung Mainz-Amöneburg und Mainz-Kastel sowie auf den Stadtbus in Richtung Biebrich ermöglichen. Insbesondere für die Erreichbarkeit des Wiesbadener Südens aus den östlichen Stadtteilen sowie aus dem Taunus kann durch diesen Zusatzhalt eine deutlich konkurrenzfähigere Verbindung entstehen. Der Haltepunkt ist somit nicht nur als SPNV-Anschluss für die Mainzer Straße, sondern insbesondere als Zugangspunkt der Rheinschiene zur Ländchesbahn zu prüfen. Inwieweit die Errichtung eines entsprechenden Haltepunktes realistisch sein kann, hängt von der Sicherstellung einer ausreichenden Streckenkapazität zwischen Erbenheim und dem Wiesbadener Hbf ab. Dabei sind die

Wechselwirkungen mit dem geplanten Haltepunkt Erbenheim West/BKA zu prüfen (u.a. Umlaufplanung und Anschlussbeziehungen)

Haltepunkt Mainz-Kostheim

Der Stadtteil Mainz-Kostheim ist derzeit nicht über einen eigenen Haltepunkt an den SPNV angeschlossen, obwohl dieser zentral von der Bahnstrecke Wiesbaden – Frankfurt durchschnitten wird, auf welcher unter anderem die Linie S1 der S-Bahn Rhein-Main in Richtung Frankfurt verkehrt. Mit einem Haltepunkt in Mainz-Kostheim können die Reisezeiten insbesondere nach Frankfurt deutlich verkürzt werden, da notwendige Busfahrten zu den Bahnhöfen Mainz-Kastel, Gustavsburg oder Mainz Hauptbahnhof entfielen. Vor dem Hintergrund, dass die Bahnstrecke einem zentralen Verlauf durch den Stadtteil Mainz-Kostheim folgt, besteht für einen Haltepunkt ein besonderes Fahrgastpotenzial, da ein potenzieller Haltepunkt für zahlreiche Siedlungsbereiche fußläufig erreichbar ist. Zur Realisierung ist sowohl die Auswahl eines geeigneten Standorts sowie eine Einbindung des Haltepunkts in die Fahrpläne der S-Bahn Rhein-Main notwendig. Um letztere zu ermöglichen, ist eine Neuorganisation des Zugmengengerüsts auf der Strecke vorausgesetzt, wobei insbesondere die Ansprüche von Güter- und Personenverkehr stärker aufeinander abzustimmen sind.

Standort des Bahnhofs Biebrich

Die Biebricher Allee ist eine der bedeutendsten ÖPNV-Achsen und bündelt insbesondere auf ihrem südlichen Abschnitt Linien aus zahlreichen Teilen des Stadtgebiets. Vor diesem Hintergrund ist die Lage des Bahnhofs Biebrich abseits der Biebricher Allee als kritisch zu betrachten, da für den Großteil der relevanten Linien entweder eine Stich- oder Umwegfahrt notwendig ist oder seitens des Fahrgasts ein längerer Fußweg zwischen dem Bahnhof und den Haltestellen in der Biebricher Allee notwendig ist. Aus diesem Grund kann die Verlegung der SPNV-Station an die Biebricher Allee langfristig untersucht werden, um deren Anbindung maßgeblich zu verbessern. Dabei sind sowohl betriebliche Restriktionen als auch entstehende Raum- und Infrastrukturbedarfe zu identifizieren, die mit einer Verlegung der Station verbunden sind. Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich durch die verbesserte siedlungsräumliche und verkehrliche Integration des Bahnhofs Biebrich im Rahmen des Experimentierraums Bahnhof.Quartier Biebrich eine Verlegung des Haltepunktstandorts neu zu bewerten ist. Die Station wird im Rahmen der Generalsanierung Rechter Rhein im Jahr 2026 barrierefrei am heutigen Standort ausgebaut. Eine Verlegung ist damit nur als langfristige Perspektive möglich, soll aber dennoch im Ideenspeicher verbleiben, auch im Hinblick auf die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans.

Standort des Haltepunkts Schierstein

Der Haltepunkt Wiesbaden-Schierstein ist mit dem Zielnetz 2030 lediglich an einzelne Linien des Wiesbadener ÖPNV angeschlossen. Da der Bahnübergang auf der Freudenbergstraße aufgrund der hohen Frequentierung der Bahnstrecke lange Schließungszeiten aufweist und damit der Busverkehr über diesen Bahnübergang aus Sicht der Betriebsstabilität nicht empfohlen werden kann, ist eine Erschließung des Bahnhofs durch weitere Linien nur unter längeren Fußwegen von den Haltestellen Glyco und Vogesenstraße gegeben. Die Anfahrt des Haltepunkts von Süden durch die Linien 19 und 29 ist aufgrund der beengten Straßenraumverhältnisse ebenfalls nicht für

zusätzliche Linien geeignet. Eine Verlegung der Station in den Bereich der Unterführung Saarstraße könnte die Umsteigesituation deutlich verbessern. So kann eine direkte Verknüpfung zum Metrobusnetz sowie zu den Stadt- und Sprinterbuslinien nach Dotzheim und Freudenberg hergestellt werden, der die Integration des SPNV in Schierstein vereinfacht. Die Station wird im Rahmen der Generalsanierung Rechter Rhein im Jahr 2026 barrierefrei am heutigen Standort ausgebaut. Eine Verlegung ist damit nur als langfristige Perspektive möglich, soll aber dennoch im Ideenspeicher verbleiben, auch im Hinblick auf die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans. Kurz- bis mittelfristig

Elektrifizierung/BEMU Ländchesbahn

Die Ländchesbahn stellt für die Stadt Wiesbaden eine bedeutende Verbindung in den Taunus ebenso wie eine Verknüpfung des Wiesbadener Ostens an die Innenstadt dar. Mit dem neu vorgesehenen Haltepunkt in Erbenheim-West und damit einem direkten SPNV-Anschluss des neuen Standorts des Bundeskriminalamts erhöht sich die Bedeutung der Ländchesbahn in Zukunft noch einmal. Um der Funktion der Ländchesbahn in Zukunft gerecht werden zu können, ist die im Rahmen des Zielfahrplans 2030 für das Land Hessen vorgesehene Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Linie RB 21 bereits umgesetzt worden. Zudem werden einzelne Umläufe auf dem elektrifizierten Abschnitt bis Idstein durchgebunden. In diesem Zusammenhang ist der Betrieb der Linie mit Dieseltriebzügen langfristig unwirtschaftlich und unökonomisch, insbesondere wenn diese mehrfach pro Stunde sowie teilweise auf elektrifizierten Streckenabschnitten verkehren.

Folglich ist zu prüfen, inwieweit die Elektrifizierung der Ländchesbahn in Bezug auf die Steigerung der Betriebseffizienz einerseits und die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen andererseits wirtschaftlich erscheint. Als Vorlaufbetrieb oder Ersatz einer Elektrifizierung ist auch der Einsatz von batterieelektrischen Triebwagen (BEMU) sinnvoll. Diese können aufgrund der vorhandenen Elektrifizierung im Wiesbadener Hauptbahnhof sowie im Bahnhof Niedernhausen ohne zusätzliche Ladefrastruktur betrieben werden, was zusätzlich für den Einsatz dieses Fahrzeugtyps spricht. Durch einen Einsatz von Elektro- oder Akkutriebzügen können aufgrund der höheren Leistungsfähigkeit dieser Fahrzeugtypen zusätzliche betriebliche Potenziale entstehen, die sich beispielsweise positiv auf die Realisierbarkeit neuer Haltepunkte im Streckenverlauf auswirken können. Spätestens im Rahmen der Neuvergabe der Linie im Jahr 2032 ist in Abstimmung mit dem RMV auf eine Umstellung der Antriebsform hinzuwirken.

Stärkung des Hessen-Express nach Frankfurt

Trotz der Bedeutung der Stadt Wiesbaden als zweitgrößte Stadt in der Metropolregion Rhein-Main ist die Verbindungsqualität in Richtung Frankfurt unzureichend, was insbesondere in fehlenden schnellen Verbindungen zwischen beiden Städten begründet liegt. Mit dem Hessen-Express über die Wallauer Spange eröffnet sich eine Möglichkeit, schnellere Verbindungen herzustellen. Um der Bedeutung der Verbindung Wiesbaden-Frankfurt besser gerecht zu werden, ist zu prüfen, ob bei Fertigstellung der Wallauer Spange eine zweite stündliche Verbindung nach Frankfurt eingerichtet werden kann. Die dadurch entstehende Bedienung des Bahnhofs Wallau/Delkenheim im 15-Minuten-Takt ist auch mit dem Metrobus-Angebot auf der Linie M2 kompatibel, sodass ein Anschluss an jeden Hessen-Express gewährleistet werden kann. Durch die Entzerrung des Linienangebots am Busbahnhof auf vier gesonderte Taktminuten je Stunde können dabei auch entscheidende

Vorteile für die Betriebsstabilität als auch für die Bereitstellung individueller Umsteigerelationen je Linie mit sich bringen.

S-Bahn-Verbindung nach Ludwigshafen

Die S-Bahn-Linie S6 der S-Bahn Rhein-Neckar stellt zwischen Mainz und Mannheim eine Verbindung von hoher regionaler Bedeutung dar. Mit zahlreichen Zwischenhalten auf der linken Rheinseite ist die Linie sowohl im Pendler- als auch im Freizeitverkehr bedeutend für die Region. Mit einer regelmäßigen Verlängerung der Linie über den aktuellen Endpunkt am Mainzer Hauptbahnhof hinaus kann das Potenzial dieser Linie entscheidend erweitert werden. So ergeben sich neue umsteigefreie Fahrtbeziehungen von und nach Wiesbaden, unter anderem mit den Städten Worms, Ludwigshafen und Mannheim. Die zusätzliche S-Bahn-Linie über den Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden kann zudem diese Bahnverbindung insgesamt attraktiver machen, indem sie die Anzahl stündlicher Abfahrten auf dieser Relation von derzeit vier auf insgesamt sechs erhöht. So können Zugausfälle und Verspätungen besser kompensiert und den Fahrgästen eine hochfrequente Verbindung zwischen den Landeshauptstädten angeboten werden. Nicht zuletzt können damit auch die insbesondere im Störfall hochbelasteten Buslinien zwischen Mainz und Wiesbaden entlastet werden.

9.2. Erweiterung der ÖPNV-Produktvielfalt

Fährverbindungen zur Rheinquerung

Neben Seilbahnen können auch Fährverbindungen attraktive Angebote zur Rheinquerung darstellen. Diese zeichnen sich unter anderem durch einen geringen Flächenverbrauch und einen weniger komplizierten Zulassungsprozess aus. Aus Sicht des Alltagsverkehrs werden diese Fährangebote eine untergeordnete Rolle spielen. Im Bereich der Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden ermöglichen vier Brücken eine ganzjährige Überfahrt des Rheins. Die Gemeinschaftslinien beider Verkehrsunternehmen und die S-Bahn tragen dazu bei, dass bereits heute ein hochwertiger, verlässlicher öffentlicher Verkehr über den Rhein angeboten werden kann.

Die geplanten Personenfähren über den Rhein erfüllen primär Nachfrage aus dem Freizeitbereich und nur vereinzelt auch Vorteile im Alltag. Es ist gutachterlich trotzdem geboten die Fährverkehre im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung nicht isoliert zu betrachten und sie im vorhandenen ÖPNV-System ausreichend zu berücksichtigen. So können systematische Synergien gezogen werden.

Die Integration berücksichtigt idealerweise, dass Betriebszeiten der Fähre und der Linie der nächstgelegenen Haltestelle aufeinander abgestimmt sind sowie Fußwege zwischen Anleger und Haltestelle auch für Ortsfremde eindeutig beauskunftet werden. Im Sinne eines attraktiven Tourismus, der Anreize zur Nutzung des ÖPNV setzt, könnte die Tarifintegration der Fähren, oder Teilstrecken in den vorhandenen Gemeinschaftstarif des VMW geprüft werden. Folgende Fährverbindungen standen zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieses Nahverkehrsplan zu Diskussion:

- (LHW²⁷) Schierstein – (LHW) Biebrich – (LHM²⁸) Mainz Zollhafen
- (LHW) Kastel – (LHM) Malakoff-Areal
- (LHW) Schierstein – Budenheim – (LHM) Mombach

Einsatzmöglichkeiten urbaner Seilbahnsysteme

Urbane Seilbahnen stehen in zahlreichen Großstädten als potenzielle Ergänzung des ÖPNV-Angebots zur Diskussion. Zu den Vorteilen des Systems zählen neben der hohen Beförderungskapazität auch geringe Realisierungskosten und Flächeninanspruchnahme gegenüber vielen anderen schienengebundenen ÖPNV-Systemen. Da Seilbahnen im Gegensatz zu anderen Verkehrssystemen nicht an bestimmte Flächennutzungen gebunden sind, haben sie eine besondere Bedeutung bei der Überbrückung natürlicher und infrastruktureller Barrieren im Stadtraum.

Um die Potenziale von urbanen Seilbahnen bestmöglich nutzen zu können, bedarf es verschiedener Rahmenbedingungen:

- Punkt-zu-Punkt-Verbindung: Start- und Endpunkt einer Seilbahn müssen Start- und Zielort von möglichst vielen Wegen sein, alternativ kommen auch Umsteigeknoten unter Berücksichtigung von Anschlussverkehren als Start- und Endpunkte in Betracht
- Kontinuierlich hohes Verkehrsaufkommen: Seilbahnen können insbesondere gleichmäßige Verkehrsströme abwickeln, problematisch sind starke Schwankungen in der Fahrgastnachfrage sowie starke Unterschiede zwischen Lastrichtung und Gegenrichtung
- Kurze und alternativlose Direktverbindungen: Aufgrund der niedrigen Beförderungsgeschwindigkeit sind Seilbahnen nur auf kurzen Distanzen konkurrenzfähig zu anderen ÖPNV-Systemen. Potenziale liegen dort, wo straßen- oder andere schienengebundene Systeme aufgrund von Topografie, infrastruktureller oder natürlicher Barrieren Umwege in Kauf nehmen müssen.

Die Umsetzung von Seilbahnsystemen ist stark von den Rahmenbedingungen des Genehmigungsprozesses abhängig. Das Überfliegen von Privatgrundstücken stellt dabei insbesondere in Deutschland eine erhebliche rechtliche Barriere dar, sodass Planungs- und Genehmigungsverfahren oftmals stark verzögert werden. Kann das Überfliegen privater Grundstücke bei der Trassenplanung vermieden, ergibt sich hingegen die Möglichkeit, ein kurzfristig umsetzbares ÖPNV-System zu schaffen. Mit kurzen Realisationszeiträumen eignen sich Seilbahnen dabei auch als Zwischenlösung für andere hochwertige ÖPNV-Systeme wie Straßen- oder Stadtbahnen sowie als temporäres zusätzliches Verkehrsangebot bei Veranstaltungen mit einer Dauer von mehreren Monaten. Ebenso können Seilbahnen auch als Ersatzsysteme bei langfristigen Sperrungen oder Baustellen in Frage kommen, sofern bestimmte Relationen temporär nicht durch den straßen- oder übrigen schienengebundenen ÖPNV abgedeckt werden können. Allerdings ist im Hinblick auf den Planungszeitraum von Seilbahnen zu beachten, dass für diese analog zum Infrastrukturausbau der

²⁷ Stadtteil oder Startpunkt im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden

²⁸ Stadtteil oder Startpunkt im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Mainz

Straße oder Schiene Planfeststellungsverfahren notwendig sind, welche die vermeintlichen Beschleunigungseffekte deutlich reduzieren.

Die notwendigen Rahmenbedingungen, die ein erhöhtes Potenzial für Seilbahnsysteme erzeugen, sind in der Landeshauptstadt Wiesbaden nur vereinzelt vorzufinden. Auf den zentralen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im Stadtgebiet besteht durch die vielfältigen Angebote im Busverkehr keine Notwendigkeit zur Einrichtung eines Seilbahnsystems. Das topografisch bedingte Potenzial auf der Verbindung Nerotal – Neroberg ist bereits durch die bestehende Standseilbahn in ausreichendem Umfang abgedeckt. Potenziale bestehen daher vor allem auf solchen Relationen, auf denen eine Rheinquerung notwendig ist. Gegenüber den zuvor beschriebenen Fährverbindungen sind Seilbahnen unabhängig von Pegelständen und der Lage von Rheinauen, sodass Vorteile in der Zuverlässigkeit und der Direktheit von Fahrten gegenüber dem Fährverkehr bestehen. Insbesondere die Relation zwischen Biebrich und dem Mainzer Zollhafen ist vor diesem Hintergrund als Potenzialkorridor zu betrachten. Seilbahnsysteme können darüber hinaus auch zum Anschluss neuer Siedlungsgebiete geprüft werden. Von besonderem Interesse kann zukünftig das Siedlungserweiterungsprojekt Ostfeld sein, welche beispielsweise über eine Seilbahn an den Bahnhof Wiesbaden-Ost angebunden werden könnte. Dies ersetzt allerdings nicht die Anforderung der Regionalplanung an eine schienengebundene Anbindung des Ostfelds (vgl. 9.5) und kann daher nur als ergänzendes Angebot zu dieser in Betracht gezogen werden.

Urbane Seilbahnen sollten im Bedarfsfall umfassend hinsichtlich ihres Potenzials geprüft werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei auch ein Kosten-Nutzen-Vergleich mit alternativen Verkehrssystemen mit dem Ziel, ein bedarfsgerechtes Verkehrssystem zu entwickeln. Um die Einrichtung einer Seilbahn unter einem möglichst geringen Planungs- und Umsetzungsaufwand zu ermöglichen, sind frühzeitig die bestehenden Besitzverhältnisse der überflogenen Grundstücke sowie der Infrastrukturbedarf hinsichtlich notwendiger Stützpfeiler und Stationen zu prüfen. Die technische Umsetzung als Ein-, Zwei- oder Dreiseil-Umlaufbahn und den dazu eingesetzten Gondelgrößen ist mit dem Aspekt des Infrastrukturbedarfs ebenso verbunden wie mit der erwarteten Fahrgastnachfrage.

9.3. Hochwertiges ÖPNV-System

Bereits heute lassen sich im Wiesbadener Busverkehr Kapazitätsgrenzen erkennen. Vor allem in der Innenstadt und auf wichtigen Hauptachsen sind die Fahrzeuge selbst in Tagesrandlagen stark ausgelastet. Taktverdichtungen sind Grenzen gesetzt – insbesondere auf der zentralen Innenstadtachse behindern sich die Fahrzeuge heute oft gegenseitig. Bus-Pulks²⁹ und betriebliche Einschränkungen wie Verspätungen sind die Folge. Eine Erhöhung der Zuverlässigkeit bei hoher Taktfrequenz innerhalb des Systems ist nur dann zu erreichen, wenn eine vom übrigen Verkehr möglichst unabhängige Führungsform gewährleistet ist (VDV 2020).

²⁹ Bus-Pulks entstehen, wenn mehrere Fahrzeuge unmittelbar hintereinander fahren und somit an den Haltestellen gleichzeitig eintreffen.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird das Zielnetz für das Jahr 2030 entwickelt, welches durch verschiedene Maßnahmen wie die Stärkung tangentialer Verkehre sowie den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf den wichtigsten Linien, die erforderlichen Kapazitäten mittelfristig erhöhen soll. Mittels dieser Maßnahmen wird einer Reduzierung der Fahrzeugdichte in den Innenstadtbereichen kurz- und mittelfristig effektiv Rechnung getragen. Dennoch sind trotz dieser Maßnahmen perspektivisch auch weiterhin deutliche Kapazitätseinschränkungen im Wiesbadener Nahverkehr zu erwarten. Darüber hinaus ist aufgrund des prognostizierten Anstiegs der Bevölkerungszahl und des Verkehrsaufkommens davon auszugehen, dass die Belastung der radialen Hauptachsen weiter zunehmen wird und das bis ins Jahr 2030 vorgesehene Linienangebot trotz erhöhter Kapazitätsreserven für spätere Taktverdichtungen ab einem gewissen Punkt erneut an Kapazitätsgrenzen stoßen wird.

Hoch ausgelastete Fahrzeuge haben einen reduzierten Fahrkomfort und schrecken damit potenzielle Fahrgäste ab. Eine Erhöhung des Fahrgastkomforts durch eine höhere Kapazität von Fahrzeugen auf einer hochwertigen ÖPNV-Netzebene wirkt sich entscheidend auf die Steigerung des Fahrgastpotenzials und des Modal-Split-Anteils des ÖPNV aus (vgl. VDV 2020). Folglich ist es naheliegend, dass das ÖPNV-Angebot in Städten mit schienengebundenem kommunalen ÖPNV von den Fahrgästen positiver bewertet wird als in Städten ohne ein solches System (vgl. VDV 2020).

Während die im Rahmen des Zielkonzepts 2030 vorgesehenen Doppelgelenkbusse eine maximale Länge von 25 m erreichen, sind im schienengebundenen Verkehr Einzelfahrzeuge mit Längen von 45-60 m möglich (in Doppeltraktion sind zwei Fahrzeuge bis zu einer Länge von 75 m einsetzbar). Die Etablierung einer langfristig angelegte Kapazitätsreserve im ÖPNV ist folglich nur mittels schienengebundener Verkehre möglich. Hinzu kommt, dass bei schienengebundenen Systemen auch von einem für das Gesamtsystem geringeren Fahrzeug- und Personalbedarf ausgegangen werden kann, was sich wiederum positiv auf die Betriebskosten auswirkt. Ein weiterer Vorteil schienengebundener Systeme zeigt sich auch in der Lebensdauer der Fahrzeuge, die im Vergleich zu Bussen zwei- bis dreimal höher ist und damit eine langfristige Planbarkeit des ÖPNV-Betriebs erleichtert (vgl. VDV 2020). Der Nachteil der teureren Fahrzeuge relativiert sich zum einen hierdurch und zum anderen durch eine gesteigerte Effizienz. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass trotz der hohen Investitionskosten die Finanzierbarkeit eines kommunalen Schienenverkehrsnetzes durch umfassende Fördermöglichkeiten von Bund und Land möglich ist.

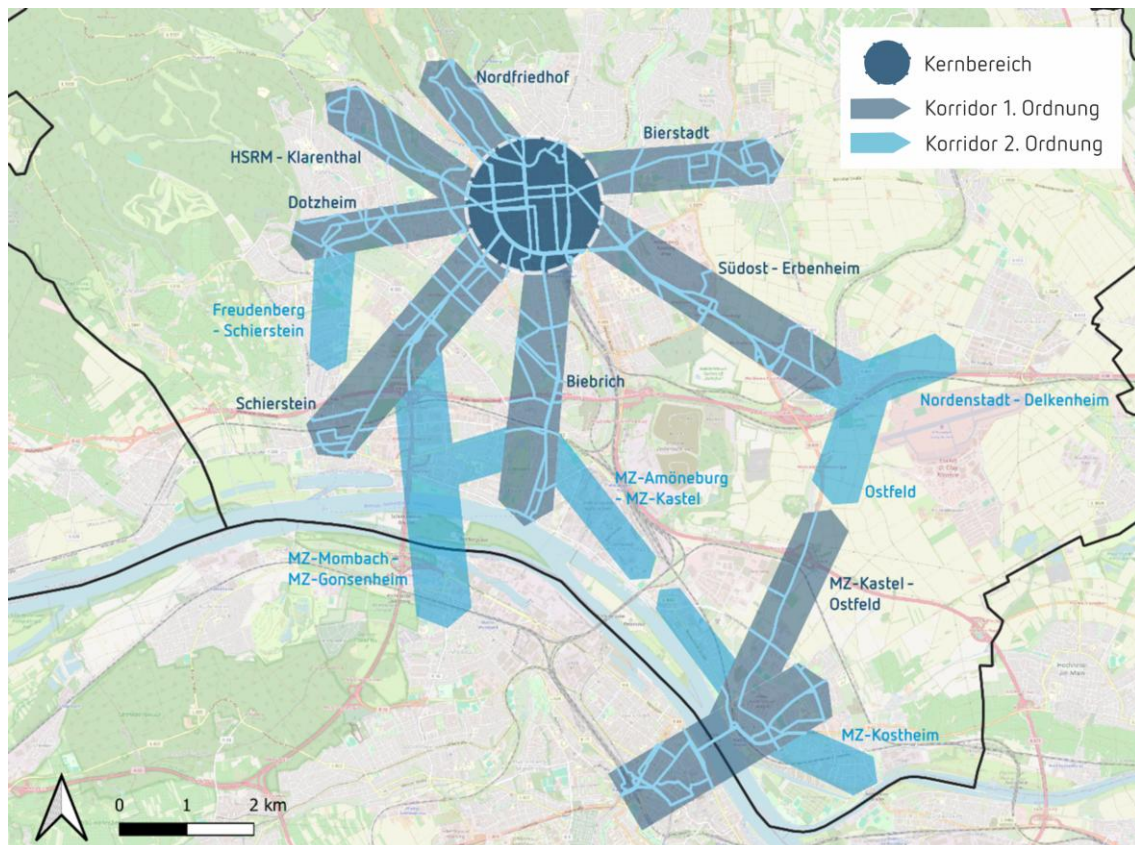
In Wiesbaden wurde zuletzt mit der sogenannten Citybahn die Realisierung einer konkreten, schienengebundenen Streckenführung durch die Bevölkerung abgelehnt. Ein regionales Straßenbahnentwicklungsprojekt der Schweizer Bundesstadt Bern zeigt, dass sich eine solche negative Entscheidung mit entsprechenden Aufarbeitungs- und Anpassungsarbeiten auch wieder revidieren lässt. Auch in Bern wurden konkrete Vorhaben zunächst von der Bevölkerung abgelehnt, infolge einer Evaluation der konkreten Ablehnungsgründe und darauf aufbauender planerischer Überarbeitungen, resultierte ein erneutes Plebiszit hier dann allerdings in einer Zustimmung.

Mit Blick auf die Stadt Wiesbaden erscheint es dabei aus gutachterlicher Perspektive sinnvoll, im Sinne eines integrierten Konzepts keine singuläre Strecke, sondern ein Gesamtnetz zu entwickeln, wie dies schon in früheren städtischen Nahverkehrsplänen skizziert wurde. Hierbei bietet das im vorliegenden Nahverkehrsplan vorgesehene Metrobusnetz eine mögliche Grundlage für ein hochwertiges ÖPNV-Kapazitätsnetz, welches die seit Jahrzehnten bestehenden und auch langfristigen

starken Achsen des Wiesbadener Verkehrs darstellt. Insbesondere die direkten Verbindungen von der Innenstadt und dem Hauptbahnhof nach Klarenthal, Dotzheim, Schierstein, Biebrich, Südost/Mainz-Kastel, Erbenheim, Bierstadt sind hier prioritär zu betrachten.

Die besondere Situation der Stadtteile Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim, mit starken Verflechtungen in die Landeshauptstadt Mainz, bedingen ggf. auch die Kombination unterschiedlicher Lösungsansätze. Daher ist auch hier die Abstimmung mit der Stadt Mainz von hoher Bedeutung.

Abbildung 146: Potenzielle Trassenfindung für ein hochwertiges Kapazitätsnetz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Zusammenfassend wird es aus gutachterlicher Sicht als zwingend erforderlich erachtet, langfristig in den Bau eines hochwertigen kommunalen Schienenverkehrsmittels für Wiesbaden zu investieren, um die Mobilitäts- und Klimaziele zu erreichen. Das Zielnetz 2030 leistet hierzu mittelfristig einen entscheidenden Beitrag, hat allerdings hinsichtlich des Verkehrssystems Bus seine klaren Grenzen. Weitere Maßnahmen werden notwendig sein, wenn der ÖPNV als Schlüsselement der Verkehrsverlagerung auch langfristig seine Vorzüge ausspielen soll. Es wird daher empfohlen, eine Entscheidung über die langfristige ÖPNV-Entwicklung zu fassen, die über die Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans hinausgeht. Unabdingbar sind dabei die Entwicklung einer integrierten Gesamtnetzplanung, eine breite Beteiligung der Bevölkerung in allen Planungsschritten sowie eine parteiübergreifende Zusammenarbeit, Konsensfindung und Kompromissfähigkeit.

9.4. Erweiterung des Linienangebots

9.4.1. Erweiterung des Metrobus-Netzes

Der Metrobus als Premiumprodukt des Wiesbadener ÖPNV ist vorwiegend auf den zentralen Achsen der Stadt einzusetzen. Dennoch kann es aufgrund von Siedlungserweiterungen, Veränderungen im Straßennetz sowie aufgrund steigender Fahrgastnachfrage notwendig werden, zukünftig weitere Metrobuslinien einzurichten bzw. die Linienwege bestehender Linien anzupassen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den folgenden Maßnahmen, die in Abhängigkeit der räumlichen und verkehrsstrukturellen Situation laufend zu prüfen sind:

- Durchgehende Metrobuslinie Dotzheim – Bierstadt
- Metrobus-Verlängerung MZ-Kastel – Krautgärten bzw. MZ-Kastel – MZ-Kostheim
- Metrobus-Ast nach Sonnenberg (über Sonnenberger Straße oder Aukamm)
- Metrobus-Ast zum Gräselberg über Schiersteiner Straße
- Metrobus-Ast nach Mainz-Gonsenheim (über Biebricher Allee und Äppelallee oder über Schiersteiner Straße)
- Metrobus-Ast nach Schierstein über Freudenberg
- Metrobus-Ast nach Medenbach über Naurod und Auringen
- Metrobus-Ast nach Kohlheck
- Zusätzlicher Metrobus-Ast nach Erbenheim als Taktverdichtung
- Zusätzlicher Metrobus-Ast zum Nordfriedhof über Dürerplatz
- Metrobus über den 2. Ring

Ebenfalls ist laufend zu prüfen, inwieweit eine Taktverdichtung auf einzelnen Linien des Metrobus-Netzes erforderlich ist. Dies ist insbesondere in Kombination mit dem Fahrzeugeinsatz zu betrachten. Da der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf mehreren Achsen des Metrobus-Netzes unternommen ist, um die notwendige Kapazität zu allen Tageszeiten bereitstellen zu können, ist bei Fehlen dieses Fahrzeugtyps eine Anpassung des Linienangebots, zum Beispiel durch die Taktverdichtung auf einen 10- oder 7,5-Minuten-Takt oder durch zusätzliche Linien, erforderlich. Vordergrundig betrifft dies die folgenden Abschnitte in absteigender Bedeutung:

- Innenstadt – Hauptbahnhof – Biebrich
- Innenstadt – Bierstadt
- Innenstadt – Dotzheim
- Innenstadt – Schierstein
- Innenstadt – Klarenthal

9.4.2. Skalierbares Nachtangebot

Der Nachtverkehr in der Landeshauptstadt Wiesbaden wird im Rahmen des Zielkonzepts 2030 durch eine Zweisystemlösung aus Nachtbus und Nachtshuttle umgesetzt. Dieses System ist maßgeblich darauf ausgerichtet, die im On-Demand-Verkehr im Wiesbadener Osten sowie auf dem Quartiersbus eingesetzten Fahrzeuge (und ggf. Fahrpersonale) auch für das Nachtverkehrsangebot zu nutzen. In Abhängigkeit der Anzahl zur Verfügung stehender Kleinbusse in Zusammenhang mit den damit verbundenen finanziellen und personellen Aufwänden besteht die Möglichkeit, das Nachtverkehrsangebot entsprechend zu skalieren:

- Erweiterung des Bedarfsverkehrs auf die Gesamtstadt
- Vollständige Umstellung auf ein Linienangebot

Die beiden dargestellten Szenarien ermöglichen eine flexible Anpassung des Nachtverkehrs auf die betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Eine Erweiterung des Bediengebiets im Bedarfsverkehr ermöglicht dabei das Erreichen einer höchstmöglichen Angebotsqualität im ÖPNV, während eine Fokussierung des Angebots auf den Linienverkehr zu einer Steigerung der Gesamteffizienz beitragen kann. Zu beachten ist, dass die Anpassungen des Nachtangebots jeweils getrennt für die Nächte auf Montag bis Freitag bzw. die Nächte auf Samstag und Sonntag geprüft werden sollten, wobei die unterschiedliche Mobilitätsnachfrage gesondert zu berücksichtigen ist.

Erweiterung des Bedarfsverkehrs auf die Gesamtstadt

Eine Erweiterung des Bediengebiets für den Nachtshuttle auf die gesamte Landeshauptstadt Wiesbaden bedeutet eine deutliche Erweiterung der zu erwartenden Betriebsleistung. Um den On-Demand-Verkehr weiterhin möglichst effizient abwickeln zu können, ist eine Gliederung des Nachtshuttle-Angebots auf sieben Bedienungskorridoren zu empfehlen, die aus drei Feeder-Bereichen gespeist werden können:

- Korridore Dotzheim, Klarenthal, Sonnenberg und Bierstadt mit Feeder-Punkt Wiesbaden Hauptbahnhof und Flexzone Innenstadt
- Korridore Biebrich und Erbenheim mit Feeder-Punkten Wiesbaden Hauptbahnhof und Flexzone Innenstadt sowie Wiesbaden-Ost Bf.
- Korridor AKK mit Feeder-Punkten Wiesbaden-Ost Bf. sowie Gustavsburg Bf.

Mit der Erweiterung des On-Demand-Bediengebiets sind Anpassungen des Linienangebots auf den Nachtbus-Relationen zu prüfen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass sich die Funktionen der beiden Angebotsformen bestmöglich ergänzen und keine Parallelangebote entstehen. Grundsätzlich ist eine Beibehaltung der Linienverläufe aus dem im Zielkonzept dargestellten Szenario möglich. Zur Effizienzsteigerung kann jedoch insbesondere die Kürzung von Nachtbus-Verkehren unter Berücksichtigung der angepassten Umläufe geprüft werden:

- N1 Ost: Entfall Bierstadt – Breckenheim
- N3 West: Entfall Dotzheim – Frauenstein

- N4 Süd: Vollständiger Entfall
- N6 Nord: Vollständiger Entfall
- N43 Nord: Vollständiger Entfall

Vollständige Umstellung auf ein Linienangebot

Bei Nicht-Verfügbarkeit von Kleinbusfahrzeugen besteht die Möglichkeit, auch die nächtliche Feinerschließung durch den Nachtbus im Linienverkehr abzudecken. Dies erscheint vor dem Hintergrund der Nachfrageschwankungen im Wochenverlauf ausschließlich am Wochenende sinnvoll. Für den Wochenendverkehr sind dabei die folgenden zusätzlichen Linien zu prüfen:

- N0: Ringlinie Hauptbahnhof – 1. Ring – Dürerplatz – Innenstadt – Hauptbahnhof
- N13: Hauptbahnhof – Innenstadt – Bahnhof
- N38: Innenstadt – Hauptbahnhof – Paulinenklinik – Steinberger Str. – Gräselberg – Kahle Mühle – Freudenberg – Schierstein, Oderstraße
- N40: Hauptbahnhof – Innenstadt – Künstlerinnenviertel – Europaviertel – Schiersteiner Straße – Hagenauer Straße – Albert-Schweitzer-Allee – Biebrich Mitte – Wiesbaden-Ost Bf.

Unter der Woche ist eine Bedienung der Linie N0 empfehlenswert, um die Siedlungsschwerpunkte in direkter Umgebung zur Wiesbadener Innenstadt an die S-Bahn Rhein-Main anzuschließen.

9.4.3. Erweiterung von Verkehren in das Umland

Die Verknüpfung der Landeshauptstadt Wiesbaden mit ihrem Umland ist eine der zentralen Aufgaben, um den ÖPNV auf Pkw-dominierten Relationen attraktiver zu gestalten. Im Rahmen des Zielnetzes 2030 sind bereits verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung von Stadt-Umland-Verkehren entwickelt worden. Dennoch bestehen auf verschiedenen Achsen weitere Potenziale zur Anpassung des Busangebots auf bestehende regionale Verflechtungen. Dabei sind die folgenden Maßnahmen laufend zu prüfen:

- Aufnahme der Relation Mainz-Kostheim – Gustavsburg – Ginsheim in das Sprinterbus-Netz
- Aufnahme der Relation Niederwalluf – Schierstein in das Stadt- oder Sprinterbusnetz
- Durchbindung von Wiesbadener Stadtbuslinien auf die Linien 846 und 848 in den Main-Taunus-Kreis. Hierzu ist eine entsprechende Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständigem Aufgabenträger notwendig.
- Verlängerung der Linien 403/406 aus Wildsachsen nach Auringen/Medenbach
- Ergänzung der regionalen Quartiersbusse 249 und 276 durch Stadt- bzw. Sprinterbuslinien
- Schaffung zusätzlicher regionaler Quartiersbusse, z. B. Naurod – Oberjosbach, Auringen – Niederjosbach oder Breckenheim – Lorsbach

- Ersatz oder Ergänzung von Linien des Regional- und Lokalbusverkehrs durch Sprinterbusse
- Herstellung einer Verbindung zum Main-Taunus-Zentrum

9.4.4. Zusätzliche Linienachsen

Im Zielnetz 2030 sind bereits zahlreiche neue Linienachsen enthalten, die die Netzwirkung, die Erschließungsqualität und die Verbindungsfunktion des Wiesbadener ÖPNV stärken. Neben diesen Linienachsen bestehen weitere potenzielle Achsen, deren Befahrbarkeit und Netzwirkung zukünftig zu prüfen sind. Dies umfasst die folgenden Arten von Achsen:

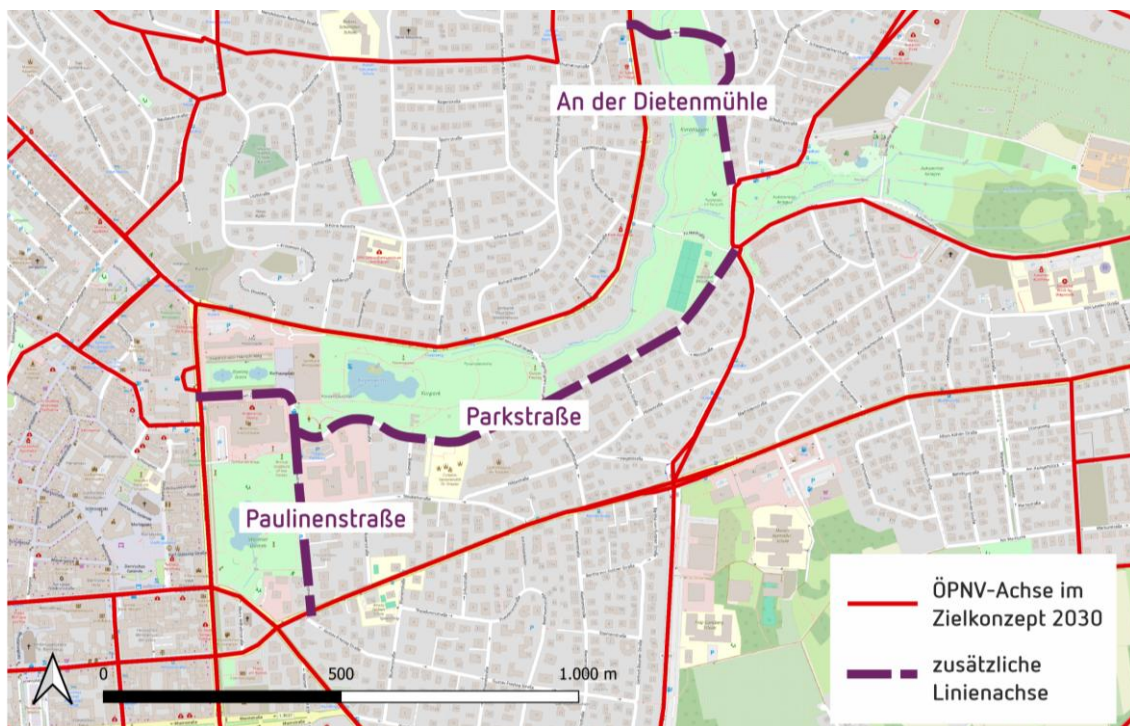
- Verbindungen im Straßennetz, die derzeit nicht bestehen
- Verbindungen im Straßennetz, die aufgrund derzeitigen Infrastrukturverhältnisse nicht von allen Fahrzeugtypen genutzt werden können
- Verbindungen im Straßennetz, die aufgrund ihrer Lage nicht in das Zielnetz integriert wurden

Zukünftig gilt es, Veränderungen des Straßennetzes, z. B. Neubau, Umbau oder Rückbau, stärker mit ÖPNV-bezogenen Maßnahmen zu verknüpfen. Es ist dabei fortlaufend zu prüfen, ob sich durch Veränderungen im Straßennetz Möglichkeiten für die Verlängerung oder Veränderung von Linienwegen ergeben, die die Erschließungs- oder Verbindungsfunktion des ÖPNV steigern können.

Aukamm und Kurpark

Für das Aukammtal und die Kuranlagen bestehen im Zielnetz 2030 mit der neuen Linienachse über die Aukammallee deutliche Verbesserungen in der Erschließung. Diese können durch eine zu prüfende Linienachse über die Parkstraße und Paulinenstraße noch einmal verstärkt werden. darüber hinaus können über diese Linienachse weitere Zielorte wie ein Seniorenstift, mehrere Beherbergungsbetriebe sowie verschiedene Arbeitsplatzstandorte direkt erschlossen werden. Eine Linieneinführung über die Christian-Zais-Straße ermöglicht eine direkte Verbindung in die Innenstadt. Über die Straße An der Dietenmühle kann das Aukammtal mit der Sonnenberger Straße verknüpft sowie der nördliche Kurpark verbessert erschlossen werden.

Abbildung 147: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Aukamm/Kurpark

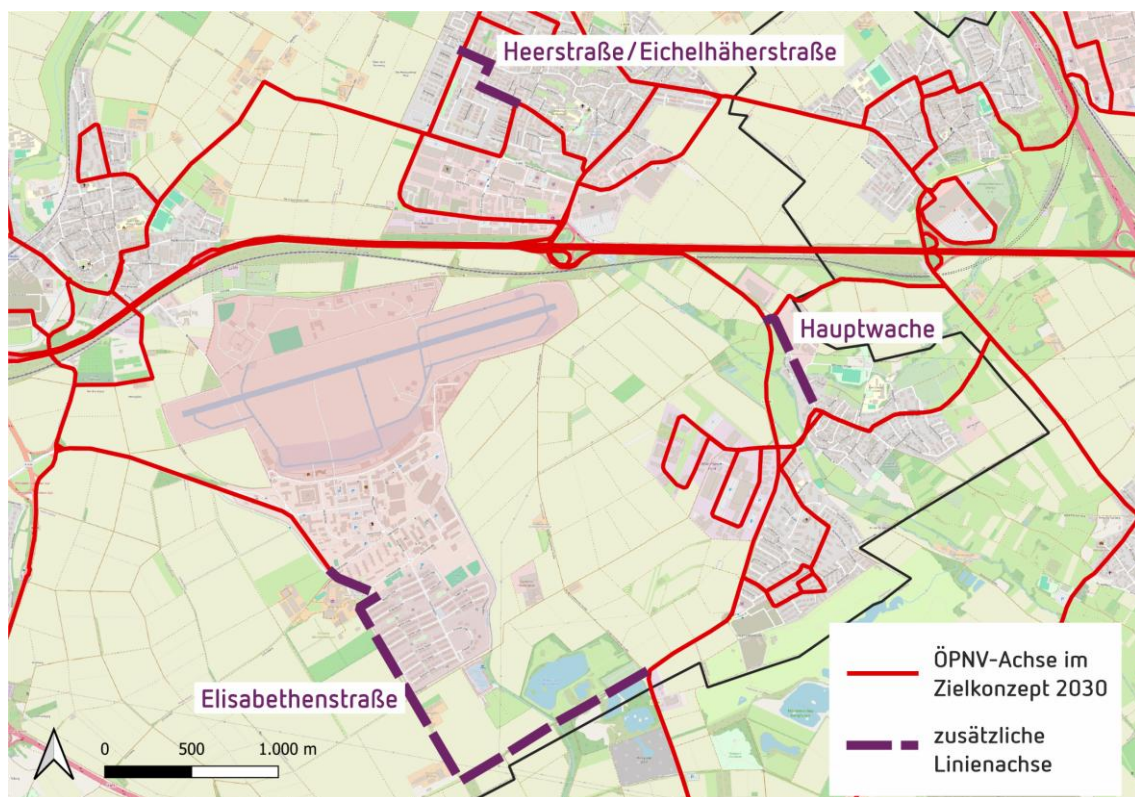


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Außenstadtteile

In den Außenstadtteilen im Wiesbadener Osten gilt es, die Erschließungswirkung durch kleinräumige Verknüpfungen zu erhöhen und dabei auch die Erreichbarkeit benachbarter Siedlungsbereiche zu steigern. Durch das Befahren der Heerstraße bzw. Eichelhäherstraße in Nordenstadt können beispielsweise mit einer Fahrt sowohl das Zentrum Nordenstadts als auch das Neubaugebiet Am Hainpark bedient werden, was die Flexibilität des Linienangebots deutlich erhöht. Gleiches gilt auch für die Straße Hauptwache in Delkenheim, die einen direkteren Linienweg zwischen Nordenstadt und dem westlichen Siedlungsbereich Delkenheims ermöglicht. Mit der Verknüpfung der Domäne Mechthildshausen und Delkenheim kann potenziell eine Netzlücke geschlossen werden, so dass die Vernetzung der östlichen Stadtteile vorangetrieben wird.

Abbildung 148: Zusätzliche Linienachsen in den Außenstadtteilen

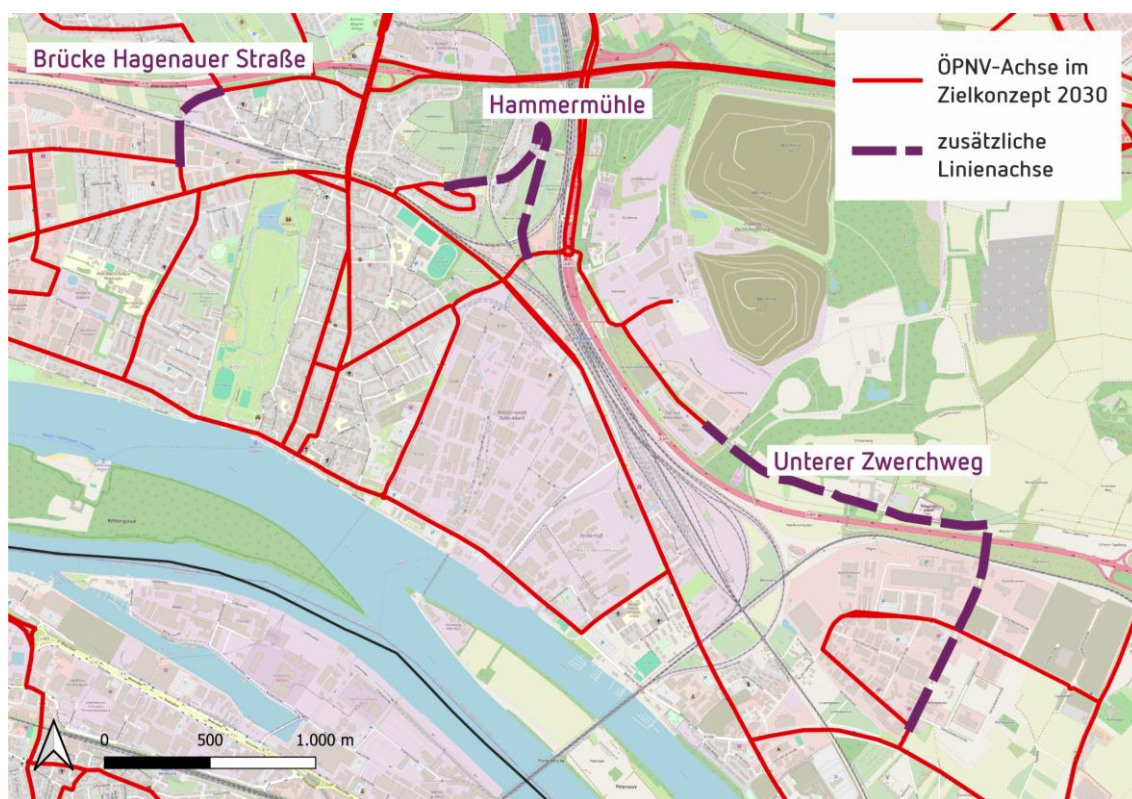


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Biebrich und Mainz-Amöneburg

Im Süden der Stadt Wiesbaden bestehen weitere Optionen, das Liniennetz zu verdichten und damit auch die Verknüpfung wichtiger Zielorte miteinander zu verbessern. Die geplante Überführung über die Rechte Rheinstrecke zwischen der Erich-Ollenhauer-Straße und der Hagenauer Straße ermöglicht eine deutlich verbesserte Anbindung des geplanten Biebricher Bahnhofsquartiers sowie des Biebricher Bahnhofs an den Gräselberg sowie an das Biebricher Zentrum. Die Siedlungsbereiche um das Hofgut Hammermühle können durch eine Verlängerung der am Biebricher Friedhof endenden Linie besser erschlossen und an den Bahnhof Wiesbaden-Ost angebunden werden. Für den Unteren Zwerchweg ist eine Verknüpfung in Richtung Mainz-Kastel denkbar, sodass auch eine direkte Verbindung zwischen den Gewerbegebieten über die Anna-Birle-Straße möglich wird.

Abbildung 149: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Biebrich/Amöneburg



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Dichterviertel und Gräselberg

Das Wohngebiet Gräselberg kann derzeit ausschließlich über die Schiersteiner Straße aus der Innenstadt erreicht werden, während eine Verbindung in Richtung der Waldstraße, zum Sportpark Rheinhöhe und zum Dichterviertel nicht besteht. Eine zu untersuchende Verbindung dieser Zielorte und Stadtteile ist über die Holsteinstraße sowie die Wiesenstraße denkbar. In diesem Zuge kann auch ein durchgehender Linienweg über die Erich-Ollenhauer-Straße betrachtet werden. Um die Durchlässigkeit des Siedlungsgebiets Gräselberg für den ÖPNV in Richtung Schierstein zu erhöhen, ist auch die Öffnung der Wörther-See-Straße zu prüfen. Über diesen Linienweg kann auch eine verbesserte Erschließung des Kallebads erreicht werden.

Abbildung 150: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Rheingauviertel/Gräselberg

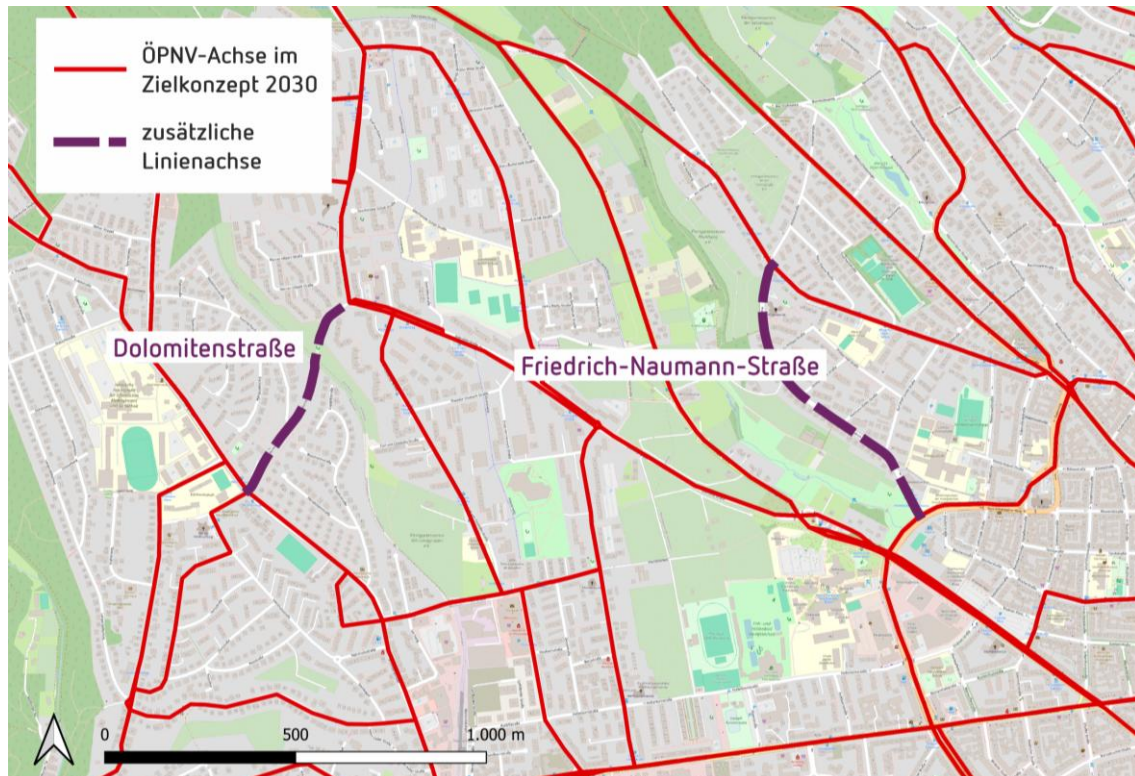


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Klarenthal und Nordost

Im Nordwesten Wiesbadens bestehen zwei Erweiterungsmöglichkeiten des ÖPNV-Netzes, die attraktive Verbindungen zwischen verschiedenen Wohnquartieren herstellen können. Die Verbindung über die Dolomitenstraße und die Goerdelerstraße ist insbesondere vor dem Hintergrund der Aartalbahnreaktivierung der damit verbundenen Errichtung des Haltepunkts Dolomitenstraße relevant. Die Friedrich-Naumann-Straße ist ebenfalls eine zukünftig zu untersuchende Achse, über die unter anderem die Diltheyschule besser an den ÖPNV angeschlossen werden kann.

Abbildung 151: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Klarenthal/Kohlheck

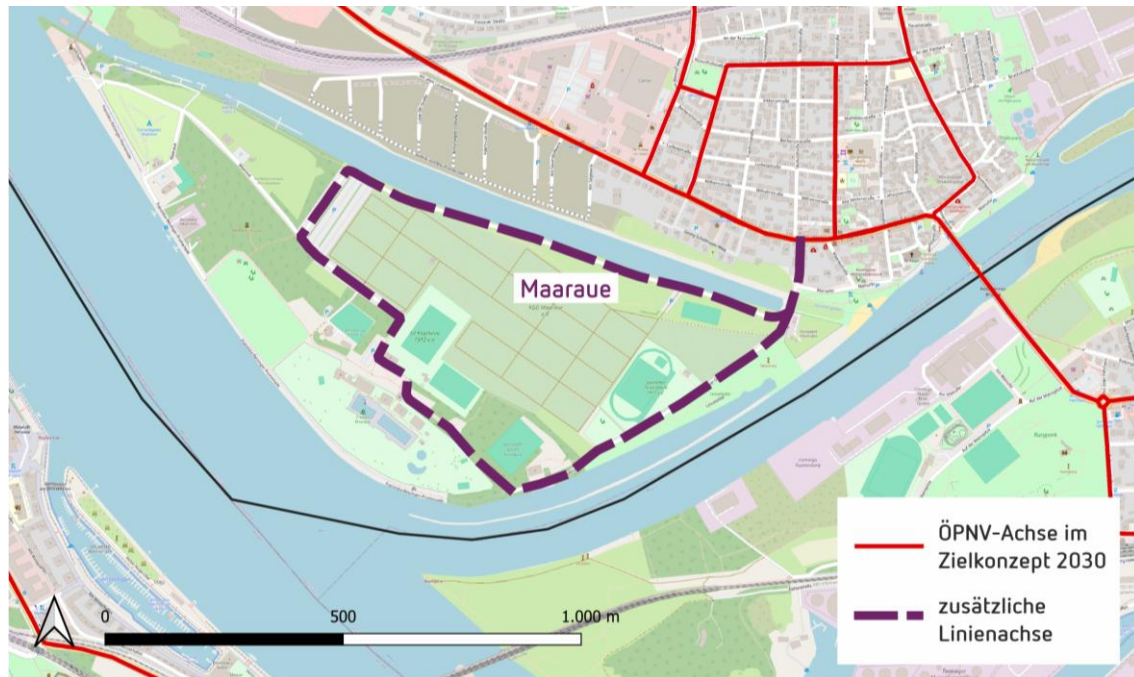


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Maaraue

Das Freizeitziel Maaraue in Mainz-Kostheim ist derzeit nur unzureichend an den ÖPNV angeschlossen. Da das Fahrgastpotenzial für diesen Bereich stark jahreszeiten- bzw. witterungsbedingt ist, ist zu prüfen, wie ein Linienangebot ausgestaltet werden kann. Denkbar sind sowohl saisonale Angebote als auch Bedarfsverkehre.

Abbildung 152: Zusätzliche Linienachsen in Mainz-Kostheim

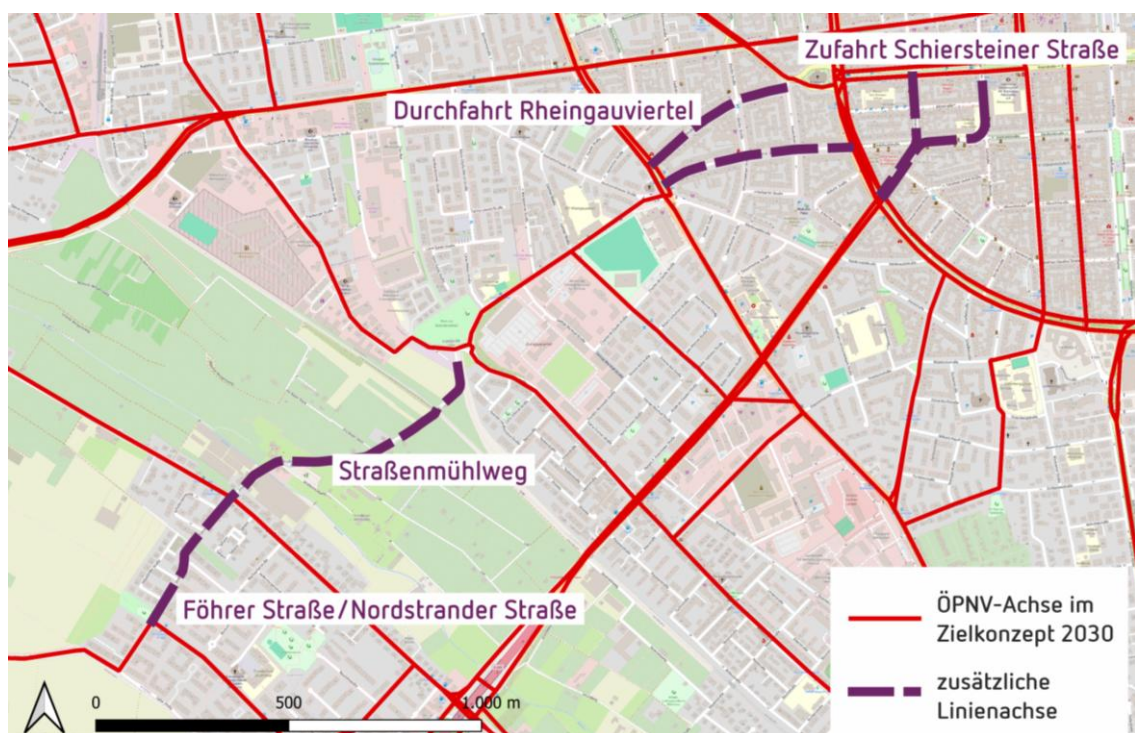


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Rheingauviertel und Sauerland

Das Wohngebiet Sauerland ist aufgrund seiner Lage abseits der Schiersteiner Straße für den ÖPNV nur unter großem Aufwand zu erschließen. Um die Erschließung zu verbessern und die Effizienz des Netzes zu steigern, ist ein Linienweg durch das Rheingauviertel anzustreben. Dieser umfasst potenzielle Linienwege über die Marcobrunner Straße bzw. die Rüdesheimer Straße sowie den Straßenmühlweg. Zur Vereinfachung der Zufahrt auf die Schiersteiner Straße aus der Innenstadt sind zudem Linienführung über Adelheidstraße und Karlstraße bzw. über Wörthstraße zur Rheinstraße zu untersuchen. Insgesamt ist dem Korridor Innenstadt – Rheingauviertel – Sauerland eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken, um der Bedeutung dieser Siedlungsbereiche auch vor dem Hintergrund neuer Siedlungsentwicklungen besser gerecht werden zu können.

Abbildung 153: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Rheingauviertel/Künstlerinnenviertel/Sauerland

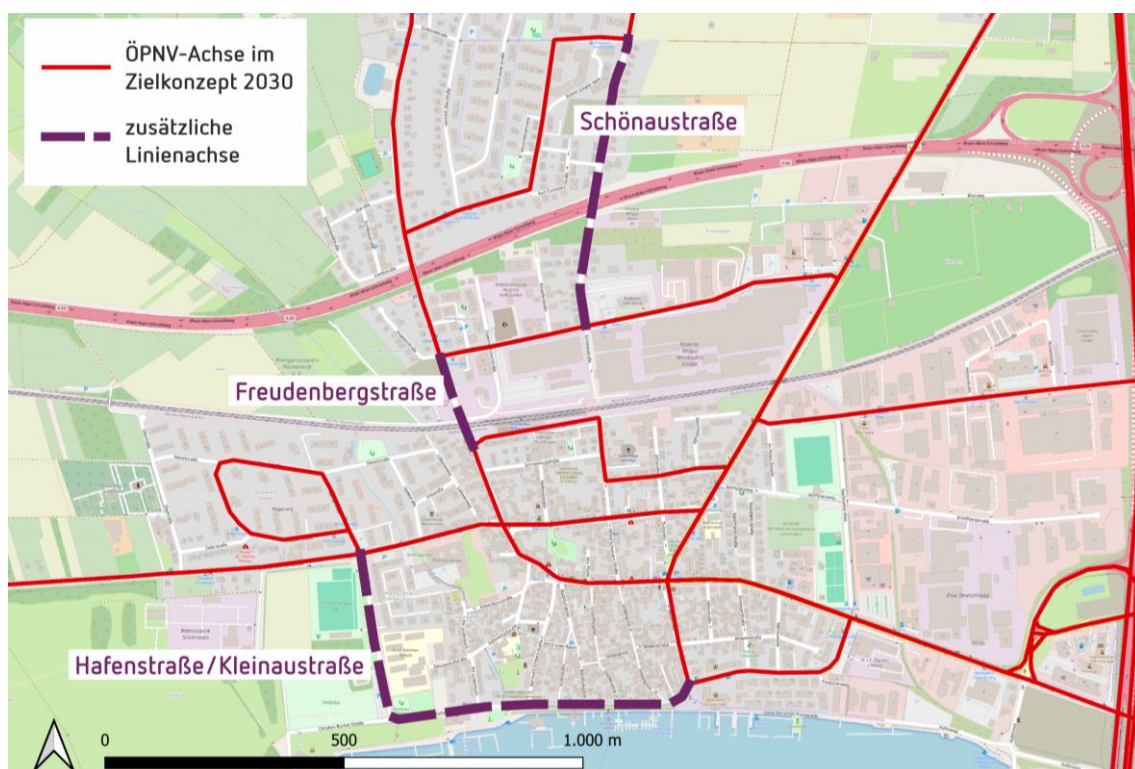


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Schierstein und Freudenberg

Zur schnelleren und direkteren Verbindung von Schierstein und Freudenberg sind sowohl eine direkte Linienführung über die Schönaustraße als auch über die Freudenbergstraße denkbar, die jeweils umwegige Fahrten aus dem Bestandsnetz verhindern können. Für die Realisierung des Abschnitts über die Freudenbergstraße ist dabei der Ersatz des Bahnübergangs durch eine Brücken- oder Tunnellösung erforderlich, um die Fahrplanstabilität im Busnetz zu gewährleisten. Welche der vorgeschlagenen Linienachsen bevorzugt zu untersuchen ist, hängt auch von einer möglichen Verlegung des Haltepunkts Schierstein (vgl. Kapitel 9.1.3) ab. In Schierstein ist zudem die stärkere Anbindung des Hafens als bedeutendes Freizeitziel möglich. Hier ist eine Linienführung über Hafenstraße, Christian-Bücher-Straße und Kleinaustraße zu untersuchen.

Abbildung 154: Zusätzliche Linienachsen in Schierstein und Freudenberg



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

9.5. Zukünftige Erschließungsaufgaben

Ostfeld

Das Ostfeld als größtes Stadterweiterungsprojekt der Landeshauptstadt Wiesbaden ist aufgrund seiner Lage außerhalb der übrigen Entwicklungsachsen und Siedlungsbereiche für die ÖPNV-Entwicklung von besonderer Bedeutung. Da eine Erschließung über bestehende Linienwege nicht in ausreichendem Umfang sichergestellt werden kann, ist die Entwicklung eines zusätzlichen Linienangebots von entscheidender Bedeutung, um bereits frühzeitig ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zu schaffen, das der Bedeutung des Projekts gerecht wird.

Als wesentliche Qualitätsziele im Bereich Mobilität ist die Schaffung eines möglichst autoarmen Stadtteils vorgesehen, der zur leistungsfähigen Anbindung mit dem ÖPNV über eine Schienenanbindung und ergänzende Busanbindungen verfügt. Auf regionaler Ebene wurde die in 2021 begehrte und von der RVS bestätigte Zielabweichung der LH Wiesbaden um die Maßgabe der Schaffung einer Schienenanbindung für das Stadtquartier und den Behördenstandort BKA ergänzt. Bereits im Jahr 2020 hatte die STVV der LH Wiesbaden selbst die Schaffung einer Schienenanbindung in die Qualitätsziele des Satzungsbeschlusses für die förmliche Festlegung des Entwicklungsbereiches aufgenommen. Die Entwicklung des urbanen Stadtquartiers erfolgt auf Grundlage des vorläufigen Zeitplanes in Bauabschnitten im Zeitraum von etwa 2030 – 2037. Die Anpassung des ÖPNV-Angebotes auf die Fertigstellung der Gebäude/Bezugsfähigkeit ist zu berücksichtigen. Die Machbarkeit einer leistungsfähigen und förderfähigen Schienenanbindung wird derzeit geprüft.

Derzeit ist das Ostfeld-Areal lediglich durch die Tangentiallinie 20 des Stadtbus-Netzes erschlossen, die eine Verbindung in Richtung Bierstadt und Sonnenberg einerseits sowie in Richtung Mainz-Kastel und der Mainzer Innenstadt andererseits herstellt. Für die Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsströme für das Gebiet mit bis zu 12.000 Einwohnenden und bis 7.000 Arbeitsplätzen ist der Anschluss an ein hochwertiges ÖPNV-Angebot unbedingt notwendig. Das Ostfeld ist daher im Fall der Realisierung mindestens an das Metrobusnetz der Landeshauptstadt Wiesbaden anzuschließen, um leistungsfähige und bedarfsgerechte Angebote in die Wiesbadener Innenstadt zu schaffen sowie die Verbindung in Richtung Mainz zu stärken. Eine Option ist die Verlängerung der Metrobuslinie M5 aus Südost. Dabei ist eine Verknüpfung des Siegfriedrings mit dem BKA-Standort und dem Ostfeld anzustreben. In Bezug auf das Ostfeld ist für die Erschließung durch den ÖPNV insbesondere die oben beschriebene Anforderung aus der Regionalplanung essenziell, die eine Schienenanbindung vorsieht. Es ist zu berücksichtigen, dass gemäß begleitenden Planungen zur Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer Schienenverkehrsanbindung für das Ostfeld der betreffende Planfall einer Schienenanbindung nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) als nicht wirtschaftlich bewertet wurde. In Kombination mit Kapitel 9.3 und vor dem Hintergrund geltender Beschlusslagen eignet sich das Ostfeld daher im Besonderen als Entwicklungsachse für die Straßenbahn aus Mainz über Mainz-Kastel.

Um sowohl hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit als auch hinsichtlich der Verbindungsvielfalt ein attraktives Angebot zu schaffen, sind dabei insbesondere die folgenden Verbindungen bedeutsam:

- Ostfeld – Wiesbaden Innenstadt über WI-Südost (min. 4x stündlich)
- Ostfeld – Mainz Innenstadt über MZ-Kastel (min. 4x stündlich)
- Ostfeld – Erbenheim – Nordenstadt (min. 2x stündlich)
- Ostfeld – Erbenheim – Bierstadt (min. 2x stündlich)
- Ostfeld – MZ-Amöneburg – Biebrich (min. 2x stündlich)

BA

Der neue BA-Standort westlich des Stadtteils Erbenheim verändert die Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt Wiesbaden deutlich. Im Zielnetz 2030 wird ein Basisangebot zur Erschließung des neuen Arbeitsplatzschwerpunkts entwickelt, welches sowohl eine direkte Verbindung zum

Hauptbahnhof über die Ländchesbahn am geplanten Haltepunkt Erbenheim-West (BKA) als auch eine direkte Verbindung in die Wiesbadener Innenstadt mit der Sprinter-Linie 44 umfasst. In Abhängigkeit von der Standortentwicklung hinsichtlich der städtebaulichen Integration ebenso wie der Entwicklung der Mitarbeitendenanzahl ist dieses Angebot laufend auf seine Eignung für die entstehende Fahrgastnachfrage zu prüfen. Insbesondere im Rahmen von begleitenden städtebaulichen Maßnahmen wie der Realisierung des Ostfelds ist eine Anpassung des Angebots vorzunehmen. Von besonderem Interesse sind dabei Verbindungen nach Mainz-Kastel und Mainz Hauptbahnhof.

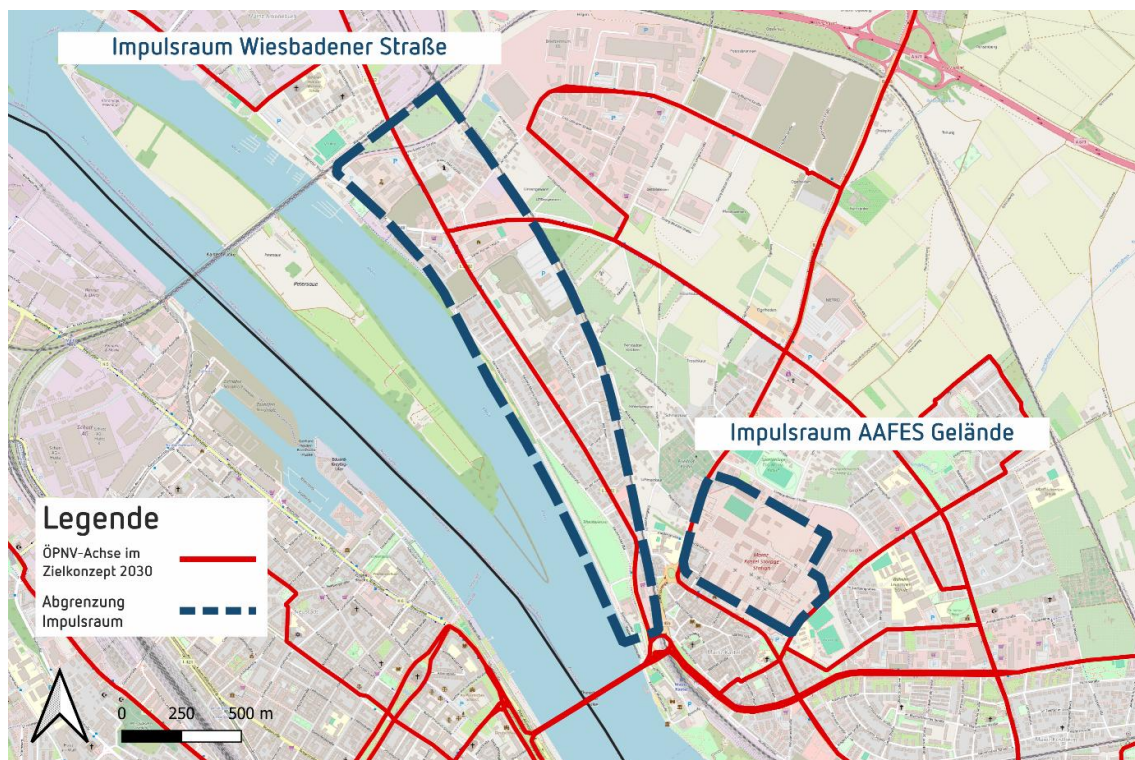
Impulsräume des Stadtentwicklungskonzepts 2030+

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts 2030+ sind bereits umfassende Aussagen zu Potenzialflächen im Sinne einer Siedlungserweiterung auf Wiesbadener Stadtgebiet getroffen worden. Um die zukünftige städtebauliche Entwicklung bestmöglich zu unterstützen, ist die Bereitstellung bedarfsgerechter Mobilitätsangebote von besonderer Bedeutung. Die Angebote des ÖPNV spielen dabei eine besondere Rolle. Da die Wahrscheinlichkeit zur Änderung des eigenen Mobilitätsverhaltens bei Veränderungen der Lebenssituation, beispielsweise bei einem Umzug oder bei einer Veränderung des Arbeitsplatzes, besonders hoch ist, erscheint ein attraktives ÖPNV-Angebot in Neubaugebieten äußerst wert- und wirkungsvoll, um Potenziale zur Verkehrsverlagerung zu nutzen. Eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung kann dabei einen maßgeblichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und ist daher bei den bestehenden Potenzialflächen im Wiesbadener Stadtraum bereits im Planungsprozess zu berücksichtigen. Im Rahmen der laufenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2040 wird das Stadtgebiet auf weitere Siedlungsflächenpotenziale untersucht.

Im Stadtteil Mainz-Kastel befinden sich mit der Wiesbadener Straße und dem AAFES-Gelände zwei definierte Impulsräume der Siedlungsentwicklung. Der Impulsraum Wiesbadener Straße wird als Potenzialfläche für einen gemischten Wohn- und Arbeitsplatzstandort charakterisiert, der auch verschiedene Potenziale für die Einbindung von Grünflächen und Freizeitanlagen aufweist. Durch den Anschluss an das Metrobusnetz ist diese Achse besonders gut für eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung geeignet und bietet für zukünftige Einwohnernde, Beschäftigte und Gäste leistungsfähige ÖPNV-Verbindungen in die Wiesbadener und Mainzer Innenstadt sowie nach Biebrich und Schierstein. Insbesondere bei der Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe ist zu prüfen, ob eine Erweiterung direkter Verbindungen, z. B. nach Erbenheim oder in den Kreis Groß-Gerau geschaffen werden können.

Angrenzend an das Zentrum von Mainz-Kastel befindet sich das AAFES-Gelände, auf dem die Entwicklung von bis zu 875 Wohneinheiten möglich ist. Mit der Entwicklung dieses Gebiets ist eine verstärkte ÖPNV-Anbindung über die Boelckestraße und die Straße In der Witz notwendig. Aktuell werden diese Straßen lediglich durch die halbstündlich verkehrende Linie 20 befahren. Die Entwicklung ist auch im Zusammenhang mit der Entwicklung des Ostfelds zu betrachten, dessen Realisierung eine Verstärkung der Achse Mainz-Kastel – Erbenheim zur Folge hat, welche auch für dieses Gebiet von Relevanz ist.

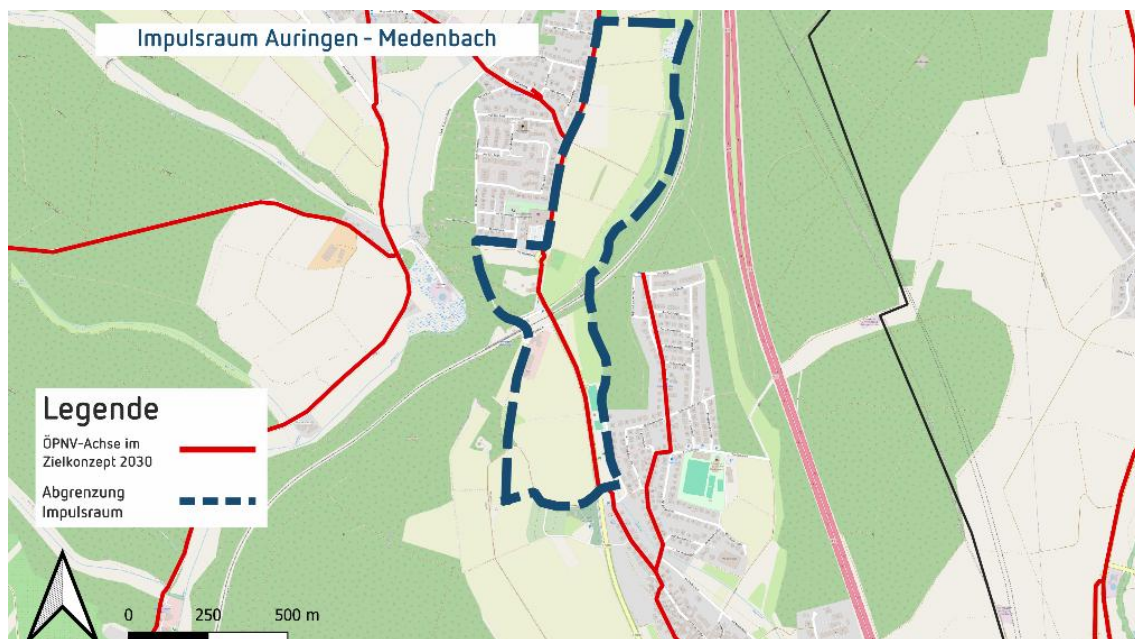
Abbildung 155: Lage der Impulsräume in Mainz-Kastel im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt an der Ländchesbahn ist der Impulsraum Auringen-Medenbach besonders gut für eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung geeignet. Durch die Sprinterbuslinie X41 besteht eine zusätzliche Anbindung, die je nach Dichte und Größe des potenziellen Wohngebiets um weitere Linien bzw. zusätzliche stündliche Fahrten zu ergänzen ist. Sofern ein verdichtetes Wohnquartier entsteht, dass in Teilen einen urbanen Charakter aufweist, ist der Anschluss an das Metrobusnetz zu prüfen, sodass beispielsweise die Linie X41 zu einem Metrobusangebot erweitert werden kann. Auch die Achse Bierstadt – Auringen – Bremthal erhält in diesem Zusammenhang eine größere Bedeutung, auch für die Anbindung des neuen Wohnquartiers an die S-Bahn Rhein-Main.

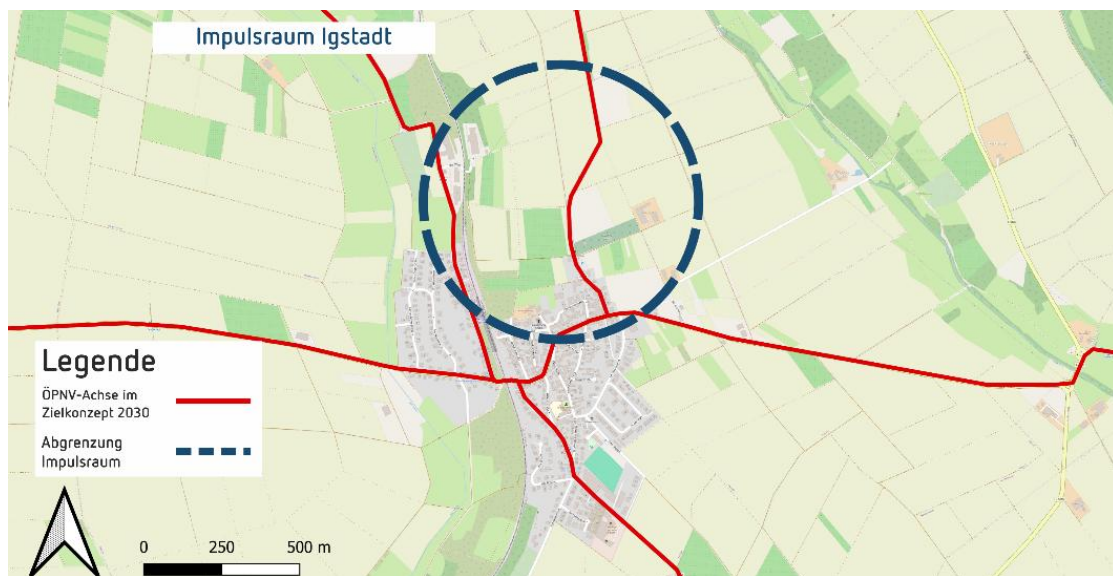
Abbildung 156: Lage des Impulsraums Auringen-Medenbach im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Der Impulsraum Igstadt im Norden des Stadtteils ist bereits durch die Linie 28 sowie den On-Demand-Verkehr im Wiesbadener Osten erschlossen. Insbesondere die Haltestelle Dornkratz sowie der Bahnhof in Igstadt sind dabei wichtige ÖPNV-Zugangspunkte. Aufgrund der Lage abseits der zentrale Sprinter-Achse Bierstadt – Breckenheim ist eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung jedoch schwierig, da ein Parallelverkehr zur Ländchesbahn in Form von zusätzlichen Linienverkehren die Effizienz des ÖPNV-Netzes verringert. Der Fokus in der ÖPNV-Entwicklung des Raums Igstadt sollte daher vorwiegend auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie der zentralen Haltestelle St.-Gallus-Straße gelegt werden. Dabei spielen auch Aspekte der Multi- und Intermodalität eine besondere Rolle.

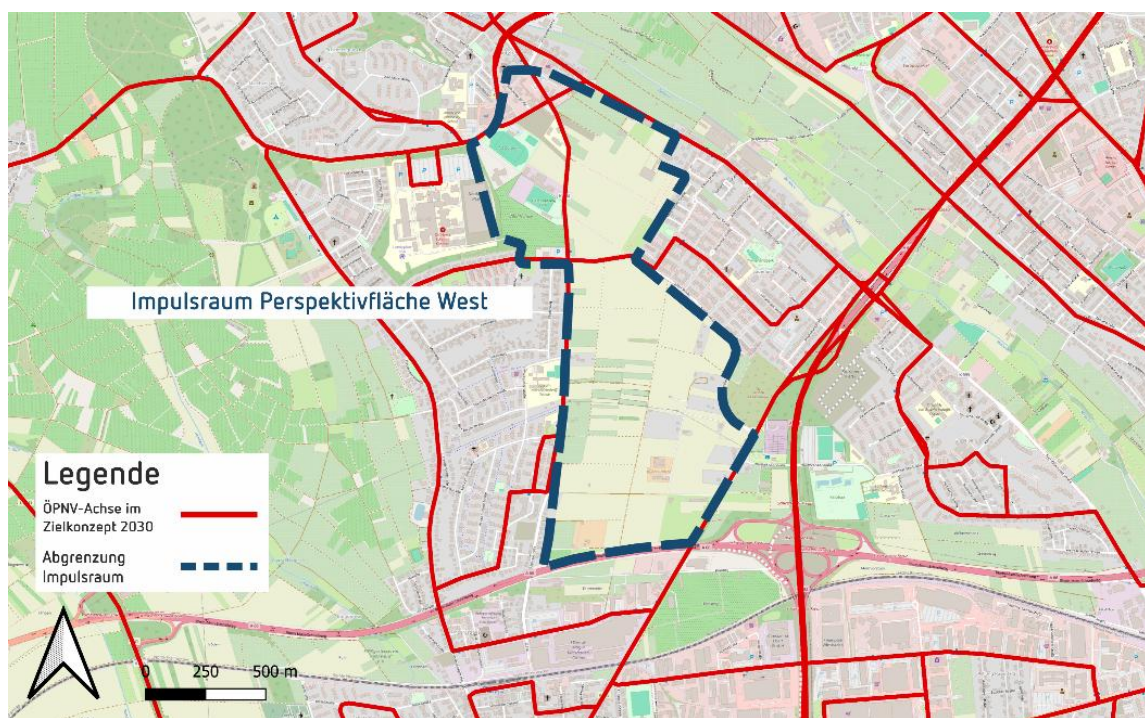
Abbildung 157: Lage des Impulsraums Igstadt im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Die Perspektivfläche West zwischen den Stadtteilen Freudenberg und Sauerland ist aufgrund ihrer Größe von besonderer Bedeutung für die Siedlungsentwicklung in Wiesbaden. Das hohe Potenzial für neue Wohneinheiten und Gewerbeflächen muss dabei auch hinsichtlich der verkehrsbezogenen Auswirkungen betrachtet werden. Mit der ÖPNV-Achse der Linien 13 und 21 über die Sylter Straße ist bereits ein bedeutendes Erschließungselement der Perspektivfläche West hergestellt worden, die insbesondere im nördlichen Bereich des Impulsraums eine Anbindung an Hauptbahnhof und Innenstadt ermöglicht. Zusätzlich ist auch die Stegerwald- bzw. Schönaustraße mit einem Angebot des Stadt- bzw. Sprinterbusses in Nord-Süd-Richtung erschlossen, dass auch direkte Verbindungen auf die Dotzheimer Straße und in die Mainzer Innenstadt ermöglicht. Von besonderer Bedeutung für die Perspektivfläche West ist es, die Siedlungsentwicklung an den ÖPNV-Achsen zu konzentrieren (insb. Schiersteiner Straße, Stegerwaldstraße, Schönaustraße), um eine Vielfalt von Mobilitätsoptionen Einwohnenden und Beschäftigten bereitzustellen.

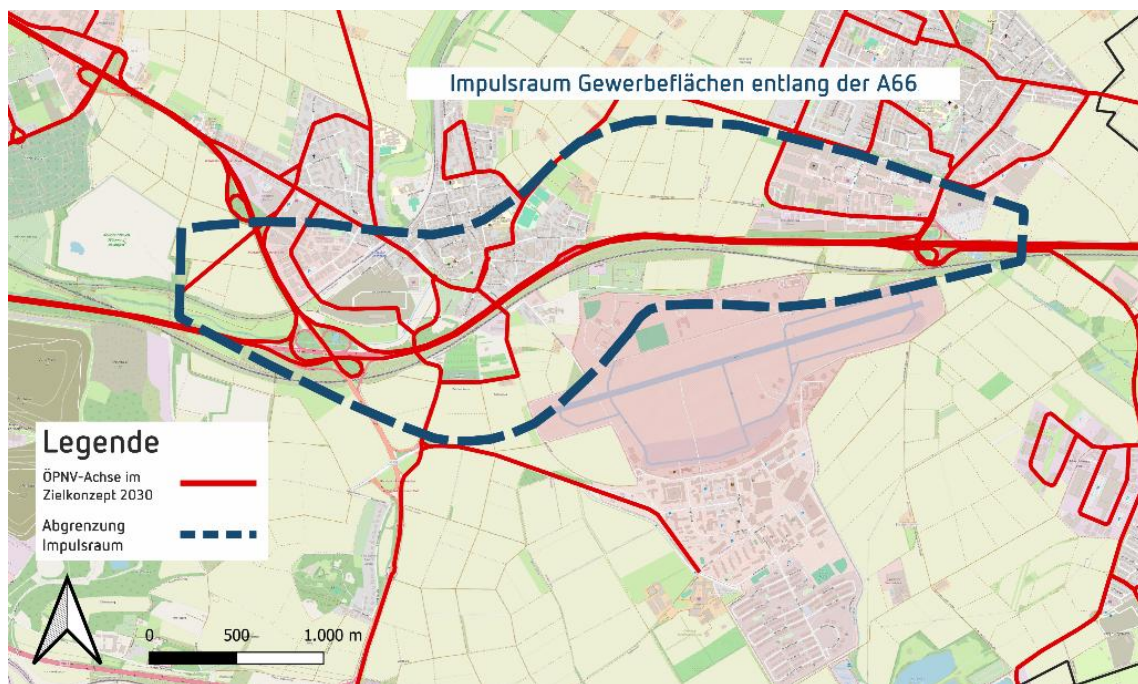
Abbildung 158: Lage der Perspektivfläche West im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Neben dem BKA-Standort umfasst der Impulsraum entlang der A66 weitere Bereiche um Erbenheim und Nordenstadt, die als Gewerbestandort entwickelt werden können. Zu beachten für die ÖPNV-Erschließung ist, dass abhängig von der Dichte der Bebauung und der Art des Gewerbes sehr unterschiedliche Bedienungshäufigkeiten notwendig sein können, um für Beschäftigte ein attraktives Angebot zu schaffen. Aufgrund der Vielzahl verkehrender Linien auf dem betroffenen Abschnitt sowie der geringen Erschließungsbedarfe außerhalb des dargestellten Impulsraums erscheint eine ÖPNV-orientierte Entwicklung von Gewerbequartieren grundsätzlich möglich. Besonders interessant ist auch die Verknüpfung verschiedener Gewerbestandorte, die beispielsweise durch die Linien 10, 26 und 28 verfolgt werden kann. Eine Entwicklung von Gewerbeflächen südlich der A66 ist hingegen aufgrund der vielerorts fehlenden Erschließungsmöglichkeiten nicht ÖPNV-orientiert durchführbar. Ausnahmen bilden die Gebiete im Bereich Delkenheim Hauptwache sowie im Umfeld des Haltepunkts Wallau/Delkenheim an der Wallauer Spange. Mögliche Änderungen können dabei nach Realisierung des Ostfelds entstehen.

Abbildung 159: Lage des Impulsraums an der A66 im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

9.6. Erweiterung des On-Demand-Angebots

Bedarfsverkehre können in der zukünftigen Netzentwicklung einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Netzdichte sowie zur Stärkung multi- und intermodaler Mobilität sein. Aus diesem Grund ist laufend zu prüfen, inwieweit das On-Demand-Angebot sinnvoll und bedarfsgerecht erweitert werden kann. Ziel ist es dabei, durch die Bedarfsverkehre eine Aufwertung des Gesamtnetzes zu erreichen. Unabhängig von der Erweiterung und Ergänzung der geplanten Bediengebiete besteht auch die Möglichkeit, den Komfort des Produkts On-Demand-Verkehr zu erhöhen. Eine Vermarktung als Premiumprodukt, welches gegen einen Komfortzuschlag auch parallel zum

Linienangebot verkehrt sowie ggf. zusätzliche Bediengebiete oder flexible Haltestellen anfährt, ist dabei grundsätzlich denkbar. Diese Entwicklung ist allerdings gegenüber den im Folgenden dargestellten Prüfaufträgen nachgeordnet zu verfolgen.

Erweiterung des On-Demand-Bediengebiets

Das On-Demand-Bediengebiet im Wiesbadener Osten bietet zahlreiche Erweiterungsoptionen, die in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung, der zurückgelegten Relation und der potenziellen Anpassung des Linienangebots bedeutende Verbesserungen der Netzwirkung und der Verbindungsqualität mit sich bringen können. Zu unterscheiden ist hier eine Ausweitung als Ergänzung zum Linienverkehr bzw. eine Erweiterung als Ersatz des Linienverkehrs.

Die Integration der Stadtteile Erbenheim, Bierstadt und Sonnenberg hat weitreichende Folgen für die ÖPNV-Angebotsqualität im Wiesbadener Osten. Da sich in diesen Stadtteilen verschiedene Einrichtungen zur Nahversorgung befinden und diese damit als zentrales Ziel für kleinere Stadtteile verstanden werden können, würde eine Erweiterung des On-Demand-Bedienungsraums auf diese Stadtteile zur Vermeidung von Umstiegen beitragen. Gleichzeitig ist zu beachten, dass mit der Erweiterung des Bedienungsraums eine höhere Betriebsleistung sowie ein höherer Fahrzeugbedarf zu erwarten ist. Die Einführung eines Parallelfahrverbots zum Linienverkehr ist in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung, um die Betriebsleistung zu regulieren.

Für die Linien 846 und 848, die als Vorschlag zum Ersatz für die Linie 46 aus dem Bestandsnetz hervorgehen, bietet sich die Möglichkeit, die von den Linien befahrenen Relationen in den On-Demand-Verkehr zu integrieren. Dies erscheint insbesondere aufgrund der umwegigen Linienführung der Linien attraktiv und erweitert den Gedanken eines klassischen Anruf-Sammeltaxis um die Vorteile einer flexiblen Bedienung, die die Verbindungsvielfalt erhöhen. Auch weitere Ziele wie das Gewerbegebiet Max-Planck-Ring oder das Gewerbegebiet Wallau sind potenziell in On-Demand-Korridore zu integrieren. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebots muss in Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständigem Aufgabenträger erfolgen.

Umstellung des Quartiersbusses Nord auf On-Demand-Korridore

Im Gegensatz zu den Quartiersbuslinien 31, 32 und 33 mit festem Linienweg können On-Demand-Korridorverkehre eine größere Anzahl an potenziellen Relationen bedienen. Insbesondere für den topografisch bewegten Wiesbadener Norden erscheint dies im Hinblick auf den Zugangsweg zur Haltestelle besonders relevant. Auch kann durch die flexible Bedienung von Haltestellen eine stärkere Vernetzungswirkung zum Stadt- und Metrobus erzeugt werden. Bedeutsam im Rahmen einer Umstellung ist es, bei der Korridorfestlegung genau zu prüfen, welche Anschlussbeziehungen gewährleistet werden müssen und inwieweit Parallelfahrverbote notwendig sind, um die Effizienz des Gesamtsystems zu maximieren.

Quartiersbus Süd als On-Demand-Korridor

Der Wiesbadener Süden zeichnet sich durch eine Vielzahl potenzieller Verbindungen aus, die im Linienverkehr entweder wenig Potenzial aufweisen oder aufgrund von Restriktionen im Straßenraum nicht durch Standardfahrzeuge des Stadtbusses befahren werden können. Dabei können zahlreiche Siedlungsbereiche außerhalb der zentralen Siedlungsstrukturen von einem

Bedarfsverkehrsangebot profitieren, die zum Teil auch im Rahmen der ergänzenden Linienachsen enthalten sind (vgl. Kapitel 9.4.4):

- Kallebad und Wörther-See-Straße
- Schierstein: Hafenstraße und Kleinaustraße
- Schierstein: Saarbrücker Allee und Schoßbergstraße
- Biebrich: Gibber Straße
- Biebrich: Friedhof, Bernhard-May-Straße, An der Hammermühle
- MZ-Amöneburg: Unterer Zwerchweg
- MZ-Amöneburg: Biebricher Straße/Polizeidirektion
- MZ-Kastel: Anna-Birle-Straße, Tierpark
- MZ-Kostheim, Maaraue

Zu beachten ist, dass zur Ausschöpfung des Potenzials der genannten Gebiete durch das Bedarfsverkehrsangebot eine Anbindung an ÖPNV-Knoten (z. B. Schierstein Zeilstraße, Biebrich Rheinufer) sowie SPNV-Haltepunkte (WI-Schierstein, WI-Biebrich, WI-Ost, MZ-Kastel) gewährleistet sein muss, um ein möglichst attraktives Gesamtangebot bereitzustellen. Ebenfalls ist auch für dieses Angebot eine Restriktion im Sinne von Parallelfahrverboten zu beachten, die gegebenenfalls um die Verlegung oder den Entfall einzelner Linienteile ergänzt werden muss.

Bedarfsverkehrsangebot auf dem regionalen Quartiersbus

Die Linien 249 und 276 weisen ebenfalls ein Potenzial zur Umstellung auf ein Bedarfsverkehrsangebot auf. Besonders attraktiv erscheint dabei die Anbindung von Orten außerhalb des derzeit befahrenen Linienwegs (z. B. Chausseehaus, Frauenstein-Süd, Wambacher Mühle). Auch besteht so die Option zur Realisierung durchgängiger Verkehre auf dem gesamten Korridor Schlangenbad – Taunusstein, der durch das Linienangebot nur umwegig befahren werden kann. Darüber hinaus bietet sich für das Bedarfsverkehrsangebot die Möglichkeit, zusätzliche Relationen in den Angebotsraum zu integrieren. Dafür sind unter anderem folgende Relationen zu untersuchen:

- Frauenstein – Schierstein
- Klarenthal – Taunusstein
- Frauenstein – Wambach
- Kohlheck – Wambach
- Frauenstein – Rauenthal

9.7. Weitere Prüfaufträge

Haltestellendesign und -kennzeichnung

Die (Wieder-)Erkennbarkeit von Haltestellen als prägendes Element des Stadt- und Straßenbilds ist von entscheidender Bedeutung für die Wahrnehmung des ÖPNV als Gesamtsystem. Insbesondere die Gestaltung von Haltestellenschildern und -masten als Orientierungs- und Informationspunkte hat eine zentrale Bedeutung für die Wahrnehmung des ÖPNV. In der Landeshauptstadt Wiesbaden ist zukünftig zu prüfen, wie das Design von Haltestellenschildern dem Informationsanspruch besser gerecht werden kann.

Für die in der Landeshauptstadt Wiesbaden eingesetzten Haltestellenmasten ist ein einheitliches Design empfehlenswert, welches sich am Corporate Design des mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs beauftragten Verkehrsunternehmens orientiert. Durch die Verwendung von gesättigten Farbtönen besteht die Möglichkeit, die Erkennbarkeit von Haltestellenpositionen im Straßenraum zu verbessern. Um darüber hinaus auch den Informationsgehalt und die Präsentation der Informationen zu verbessern, sind verschiedene Gestaltungsoptionen zu prüfen:

- Verwendung von Informationssäulen anstelle von Masten mit Schild: Möglichkeit zur mehrseitigen Anbringung von Beschriftungen und Aushängen
- Integration digitaler und interaktiv bedienbarer Informationselemente (Touch-Bildschirme) wie zum Beispiel interaktive Liniennetzpläne, Verbindungsauskunft, Verkehrsmeldungen, dynamische Abfahrtszeiten in Echtzeit
- Integration zusätzlicher Aushänge, z. B. Umgebungspläne mit Erreichbarkeitsradien im Fußverkehr, Hinweise zu intermodalen Mobilitätsangeboten etc.
- Gleichmäßige Anordnung der Aushänge und Informationsinhalte an allen Haltestellen
- Gliederung der Beschilderungen und Aushänge nach verschiedenen ÖPNV-Produkttypen
- Anwendung einheitlicher Farbgebung zur Kennzeichnung von Linien an der Haltestelle, in Fahrplänen und in Liniennetzplänen
- Integration von regionalen Busverkehren in einheitlichem Design

Es ist zu prüfen, inwieweit der Einsatz von zwei unterschiedlichen Typen der Haltestellenbeschilderung in Frage kommt. Unabhängig von der Lage und den Nutzungszahlen einer Haltestelle ist die Aufstellung eines Standardmastes mit einheitlichem Design empfehlenswert. Dies betrifft auch solche Haltestellen, die nur von Linien des Regionalbusverkehrs bedient werden. An stark frequentierten Haltestellen sowie an Umsteigehaltestellen ist die Aufstellung einer Informationssäule mit zusätzlichen digitalen Informationsangeboten zu prüfen. Dabei können die in Kapitel 7.6.1 aufgeführten Ausstattungstufen von Haltestellen als Grundlage verwendet werden. Potenzielle Gestaltungsoptionen für Haltestellensäulen bzw. -masten sind in der folgenden Tabelle aufgenommen.

Tabelle 45: Beispiele für Haltestellenbeschilderung

Haltestellentyp und Ausstattung	Beispiel
<p>Standard-Haltestellensäule für Basis- und Komforthaltestellen gemäß 7.6.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Platzsparende Informationssäule mit zweiseitiger Anbringung von Aushängen • Optische Dreiteilung in Kopfbereich Aushang Fußbereich • Einheitliches Design mit Integration von Stadt- und Regionalbuslinien • Aushang mit Haltestellenfahrplan, Liniennetzplan und weiteren Informationsangeboten gemäß Anforderungsprofil 	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Basel Quelle: Eigene Aufnahme</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Freiburg im Breisgau Quelle: Urban Transport Magazine</p> </div> </div>
<p>Premium-Haltestellensäule für Verknüpfungshaltestellen gemäß 7.6.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Breite Informationssäule mit zweiseitiger Anbringung von Informationsangeboten • Optische Dreiteilung in Kopfbereich Touchscreen Fußbereich • Einheitliches Design mit Integration von Stadt- und Regionalbuslinien • Touchscreen mit interaktiver Informationsauswahl 	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Mainz Quelle: Mainzer Mobilität</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Kall Bahnhof mobil.nrw Quelle: RVK</p> </div> </div>

Quelle: Planersocietät

Mobilitätsmanagement

„Mobilitätsoptionen erhöhen, ohne mehr Verkehr zu erzeugen“ ist das Ziel des Mobilitätsmanagements, also die vorhandene Infrastruktur und die bestehenden Ressourcen effizient nutzen. Insbesondere durch das erarbeitete Zielkonzept 2030 werden attraktive Ressourcen im ÖPNV in der Stadt Wiesbaden geboten. Die Stadt Wiesbaden kann durch Koordination und aktiver Beratung innerhalb des Mobilitätsmanagement weitere Anstrengungen unternehmen die Kapazitäten im ÖPNV effizienter auszunutzen.

Das Mobilitätsmanagement gliedert sich dabei in drei Bereiche:

- kommunales Mobilitätsmanagement,
- betriebliches Mobilitätsmanagement,
- schulisches Mobilitätsmanagement.

Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet die Grundvoraussetzungen dar und steuert schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement. Aus gutachterlicher Sicht ist es wünschenswert, dass die Stadt Wiesbaden zukünftig vermehrt Anstrengungen im Bereich des Mobilitätsmanagement unternimmt. Im Selbstverständnis kümmert sich die Stadtverwaltung zukünftig weniger darum, vorhandene Verkehrsströme effizient abzuwickeln, als dass die Mobilitätsbedürfnisse geeignet koordiniert und gesteuert werden. Diesem Ziel kann sich die Stadt Wiesbaden unter anderem mit folgenden Maßnahmen nähern:

- kommunales Mobilitätsmanagement
 - Regelmäßige Mobilitätserhebungen
 - Kampagnen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens
 - Angebot von Mobilitätskonzepten aus einer Hand an Bauträger
 - Neubürgermappen – systematische Aufbereitung mobilitätsrelevanter Inhalte für Menschen, die neu nach Wiesbaden ziehen
 - Informationsangebote zu Mobilitätsoptionen für Gäste und Reisende
 - Angebot eines kostenlosen ÖPNV-Tickets für übernachtende Gäste
 - Angebot eines kostenlosen ÖPNV-Tickets an Wochenenden/ÖPNV-Aktionstage
 - Prämien für die Abschaffung des eigenen Pkw
- Schulisches Mobilitätsmanagement:
 - Analyse/ Systematisierung schulischer Inhalte zum Thema Mobilität an Schulen im Stadtgebiet nach Schulgattung
 - Schulwegeplanung
 - Schulzeitstaffelungen
 - Verkehr/ Mobilität als allgemeines Thema zur Einschulung/ Schulwechsel etc.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - systematische Ansprache ÖPNV relevanter Arbeitgeber
 - Aufbereitung von ÖPNV-relevanten Informationen für Arbeitgeber/ Arbeitnehmer
 - Schnittstelle zwischen interessierten Betrieben und RMV
 - Analyse/ Koordination großer Pendlerströme/ Schichtwechsel im Stadtgebiet

Dazu ist das Mobilitätsmanagement fest in den Strukturen der Stadtverwaltung zu verankern und personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Dadurch können die beispielhaft aufgeführten

Maßnahmen zentral organisiert und verwaltet werden. In allen drei genannten Bereichen ergeben sich darüber hinaus weitere Einsatzmöglichkeiten des Mobilitätsmanagements, die einen effizienteren Einsatz der Mobilität ermöglichen können.

Im Rahmen der Erarbeitung eines Basiskonzeptes zum Mobilitätsmanagement sollte die Thematik der Mobilitätsstationen betrachtet und die Möglichkeiten für eine Realisierung geprüft werden. Hierbei sollen die Forschungs- und Förderprojekte des RMV sowie der Erfahrungen in Mainz berücksichtigt werden. Grundsätzlich sind im Rahmen eines Konzepts für Mobilitätsstationen die folgenden Aspekte zu untersuchen:

- Übergeordnete Zielsetzungen zur Förderung von intermodalen Wegeketten, Definition der grundsätzlichen Funktion und des Zwecks von Mobilitätsstationen für die Landeshauptstadt Wiesbaden
- Standortpotenziale für Mobilitätsstationen: Verknüpfung mit bestehenden intermodalen Angeboten, Verknüpfungspotenziale mit dem ÖPNV, Möglichkeiten zur Verkehrslenkung im MIV, erwartbare Nutzungszahlen je Standort
- Ausstattungskatalog: Prüfung verschiedener Ausstattungsmerkmale auf Funktion, Priorität und Realisierungsmöglichkeiten, Skalierung der Mobilitätsstationen hinsichtlich verschiedener Ausstattungsstufen
- Finanzierungs- und Umsetzungskonzept: Aufzeigen von Fördermöglichkeiten, Abstimmung mit Maßnahmen der Angebotserweiterung im ÖPNV sowie Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet
- Evaluationskonzept: Prüfung des Umsetzungserfolgs von Mobilitätsstationen hinsichtlich Nutzungszahlen, Veränderung des Mobilitätsverhaltens und städtebaulichen Wirkungen

Literaturverzeichnis

HA Hessen Agentur GmbH (2022a): Gemeindedatenblatt: Aarbergen (439001). URL: https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/414000.pdf (Stand: 26.07.2023)

HA Hessen Agentur GmbH (2022b): Datenblatt: Wiesbaden, St. (414). URL: https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/439001.pdf (Stand: 26.07.2023)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) (2023): Ausgewählte Grunddaten für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte. URL: <https://landesplanung.hessen.de/sites/landesplanung.hessen.de/files/2022-11/Regionaldaten.pdf> (Stand: 26.07.2023)

Hessisches Statistisches Landesamt (2022): Statistische Berichte. Die Studierenden an den Hochschulen in Hessen im Wintersemester 2022/23. URL: https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2022-12/BIII1_S_WS2022_23.pdf (Stand: 26.07.2023)

Hessisches Statistisches Landesamt (2023): Statistische Berichte. Die allgemeinbildenden Schulen in Hessen 2022. URL: https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2023-02/BI1_j22.pdf (Stand: 26.07.2023)

Landeshauptstadt Wiesbaden (2019): Merkblatt für Anbieter von Elektro- Tretrollerverleihsystemen in Wiesbaden. Dezernat V – Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr. URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/elektromobilitaet/elektro-tretroller.php> (Stand: 26.07.2023)

Landeshauptstadt Wiesbaden (2022a): Statistisches Jahrbuch 2022 Wiesbaden

Landeshauptstadt Wiesbaden (2022b): kurz & bündig aus Statistik und Stadtforschung - Junge Erwachsene. URL: https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/stadtportrait/JuE_Studierende-kurz-und-buendig.pdf (Stand: 26.07.2023)

Landeshauptstadt Wiesbaden (2023): Wiesbaden – Daten und Fakten. URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/stadtportrait/daten-fakten/index.php> (Stand: 04.05.2023).

Rheingau-Taunus-Kreis (2020): Altersstruktur der Bevölkerung über 45 Jahre am 31. Dezember 2020. URL: https://www.rheingau-taunus.de/fileadmin/forms/statistik/altersstruktur_2020.pdf (Stand: 04.05.2023).

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2020): Analyse der Straßen- und Stadtbahnsysteme in Europa aus technischer und wirtschaftlicher Sicht. VDV/VDV-Industrieforum, Köln