



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

# NVP Wiesbaden / Rheingau-Taunus-Kreis

Vorstellung NVP-Zielnetz und NVP-Basisnetz

Mobilitätsausschuss Wiesbaden 16. Mai 2024

# Agenda

1. Rückblick: Grundlagen der Netzkonzeption
2. NVP-Zielnetz: Iteration Netz 1.0 → Netz 2.0
3. NVP-Zielnetz
4. NVP-Zielnetz: Wirkungsanalyse
5. Maßnahmenbündelung und -priorisierung
6. NVP-Basisnetz
7. Ausblick

# Grundlagen der Netzkonzeption

# Ziele der Netzkonzeption

- Netzkonzeption nach der Methode „Weißes Blatt“
  - ÖPNV wird auf Basis der Daten und Anregungen **komplett neu konzipiert**
  - Neue Verbindungen sind ebenso möglich wie der Wegfall bestehender Relationen
  - Regionaler Ansatz: Berücksichtigung der (Pendler-) Verflechtungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften
- Ziele des neuen Netzes:
  - Erhalt der Stärken des Wiesbadener ÖPNVs (z.B. hohe Taktfrequenz auf den starken Achsen)
  - Erhöhung der Attraktivität des ÖPNVs durch Konkurrenzfähigkeit (schnell, direkt, häufig)
  - Höhere Verständlichkeit/Transparenz durch klare Produkthierarchie
  - Bildung von Kapazitätsachsen (hochwertiges ÖPNV-Netz)
  - Auflösung von Verbindungsdefiziten, z.B. durch Querverbindungen
  - Verbesserung der Erschließungsqualität
  - Verbesserte Anbindung an den SPNV in Wiesbaden und dem Umland

# Einbezogene Neubaugebiete und -projekte im Stadtgebiet

In das NVP-Zielnetz integrierte Projekte:

- Aartalbahn inkl. aller vorgesehener Haltepunkte
- Wallauer Spange inkl. Haltepunkt Wallau/Delkenheim
- Neubaugebiete Bierstadt-Nord, Erbenheim-Süd, Lange Seegewann, Kärntnerviertel, Baugebiet südlich des Dankwardwegs
- Neuentwicklung des BKA-Standorts Erbenheim-West inkl. Haltepunkt an der Ländchesbahn
- Sportpark Rheinhöhe
- Neubau und veränderte Erschließung der Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken in Dotzheim

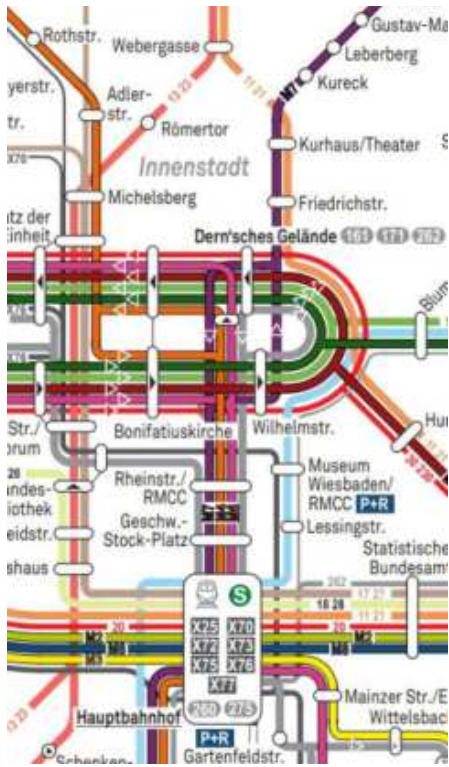
Als Prüfaufträge aufgenommene Projekte:

- Wohnquartier Ostfeld
- Impulsräume aus dem Stadtentwicklungskonzept 2030+

# Iteration Zielnetz 1.0 → Zielnetz 2.0

# Iterationsschritte

Netzentwurf 1.0  
(September 2023)



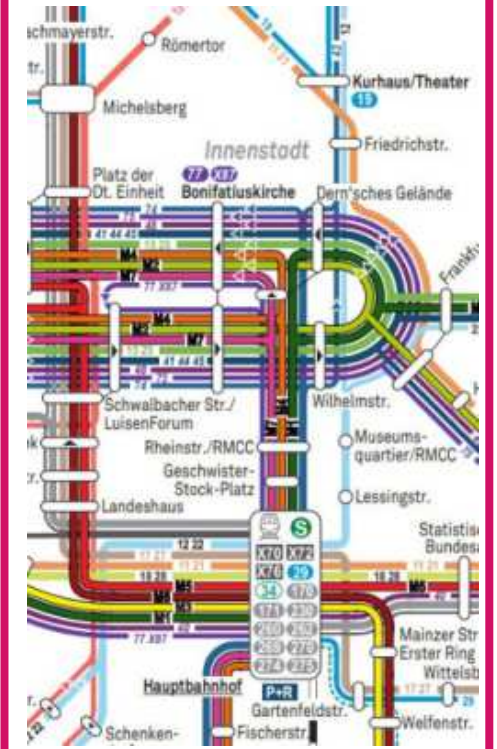
## Beteiligungsprozess

- Online-Ideenmelder [dein.wiesbaden.de](http://dein.wiesbaden.de)
- Workshop Ortsbeiräte
- Politische Mandatsträger
- Abstimmung mit benachbarten und übergeordneten Aufgabenträgern

## Wirkungsanalyse

- Nachfragemodellierung
- Betriebsleistung
- Erschließungsqualität
- Verbindungsqualität

Netzentwurf 2.0  
(Januar 2024)



## Rückmeldungen aus der Beteiligung

- Online-Ideenmelder im Oktober/November 2023
- Beteiligung der Ortsbeiräte am 09.11.2023
- Häufigste Rückmeldungen:
  - Schnellere Verbindungen in die Außenstadtteile (Delkenheim, Frauenstein, Auringen/Medenbach) sowie in umliegende Städte und Gemeinden
  - Mehr Abfahrten auf den Hauptachsen (insb. Dotzheimer Straße und Biebricher Allee)
  - Mehr Direktverbindungen in die Innenstadt
  - On-Demand-Angebote für den Wiesbadener Osten als positiver Ansatz
  - Stärkere Berücksichtigung der Aartalbahn im Linienangebot



# Abstimmung mit benachbarten und übergeordneten Auftraggebern

- Abstimmungstermine mit dem RMV, der LNVG Groß-Gerau, der MTV, der Stadt Mainz und der MVG (aktuell weitere Abstimmung zur Wallauer Spange mit möglichen Anpassungen, vorrangig im Gebiet MTV)
- Weitere Abstimmungen im Rahmen des NVP für den Rheingau-Taunus-Kreis, u.a. VLDW und VHT
- Abstimmung von Linienverläufen in den Gebieten benachbarter Aufgabenträger (z. B. Buslinie nach Gustavsburg, neue Linien über die Schiersteiner Brücke)
- Identifikation betrieblicher Problemstellen, insb. an Endhaltestellen
- Führung von Regional- und Expressbussen in der Innenstadt
- Abstimmung und Vereinheitlichung von Produktkategorien

## Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell

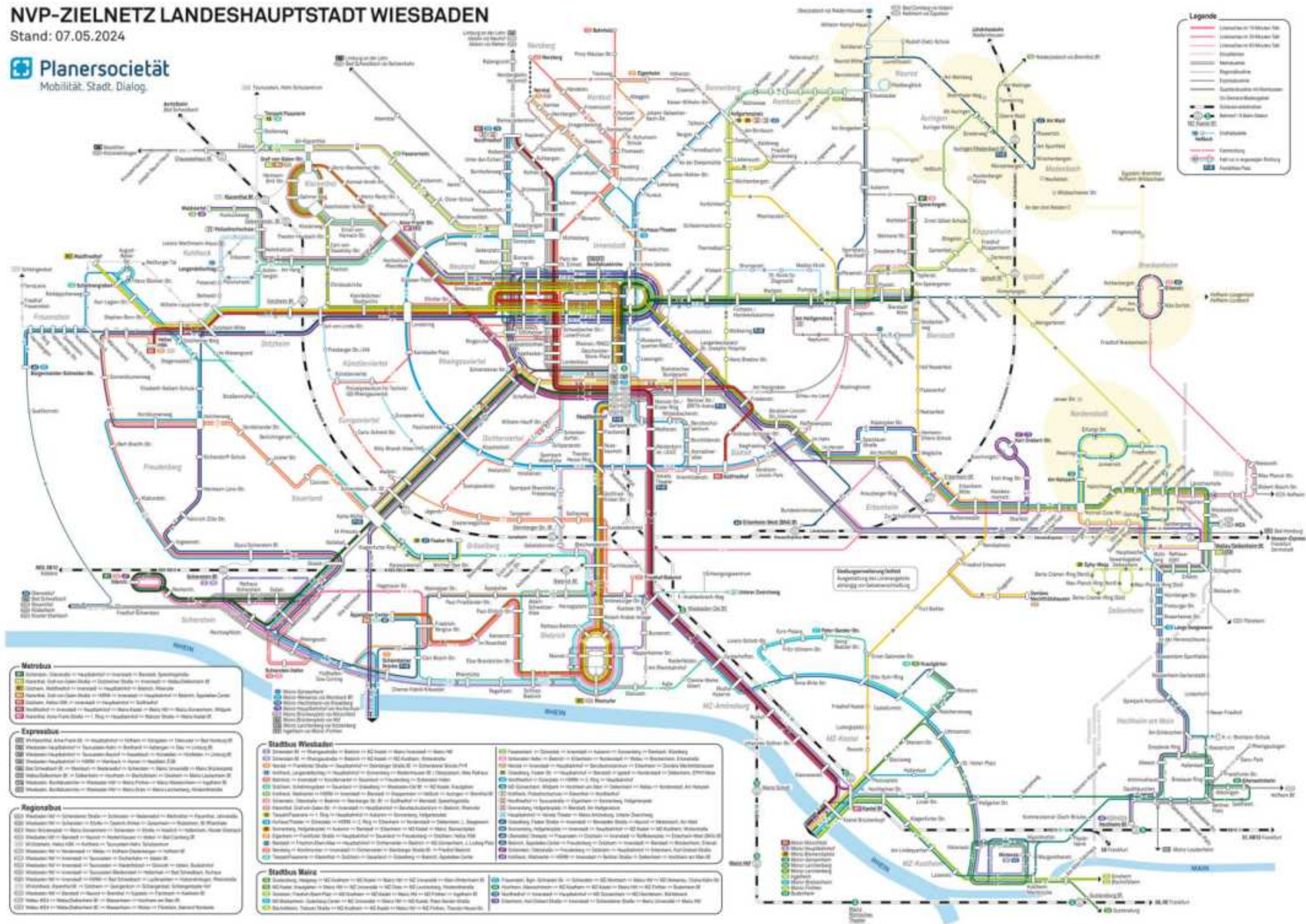
- Deutliche Verbesserungen in der Verbindungsqualität, dafür teilweise Einbußen in der Erschließungsqualität
- Ungleiche Belastungen der Metrobuslinien
  - Besonders hohe Nachfrage auf der Dotzheimer Straße
  - Geringe Nachfrage auf der Relation Hauptbahnhof <> Bierstadt
- Gute Nachfrageergebnisse für tangentielle Verbindungen, auch Quartiersbusse im Wiesbadener Norden
- Gute Nachfrageergebnisse für Verbindungen über die Schiersteiner Brücke nach Mainz und Ingelheim

# NVP-Zielnetz

## Ein neues Liniennetz für Wiesbaden

# NVP-ZIELNETZ LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN

Stand: 07.05.2024



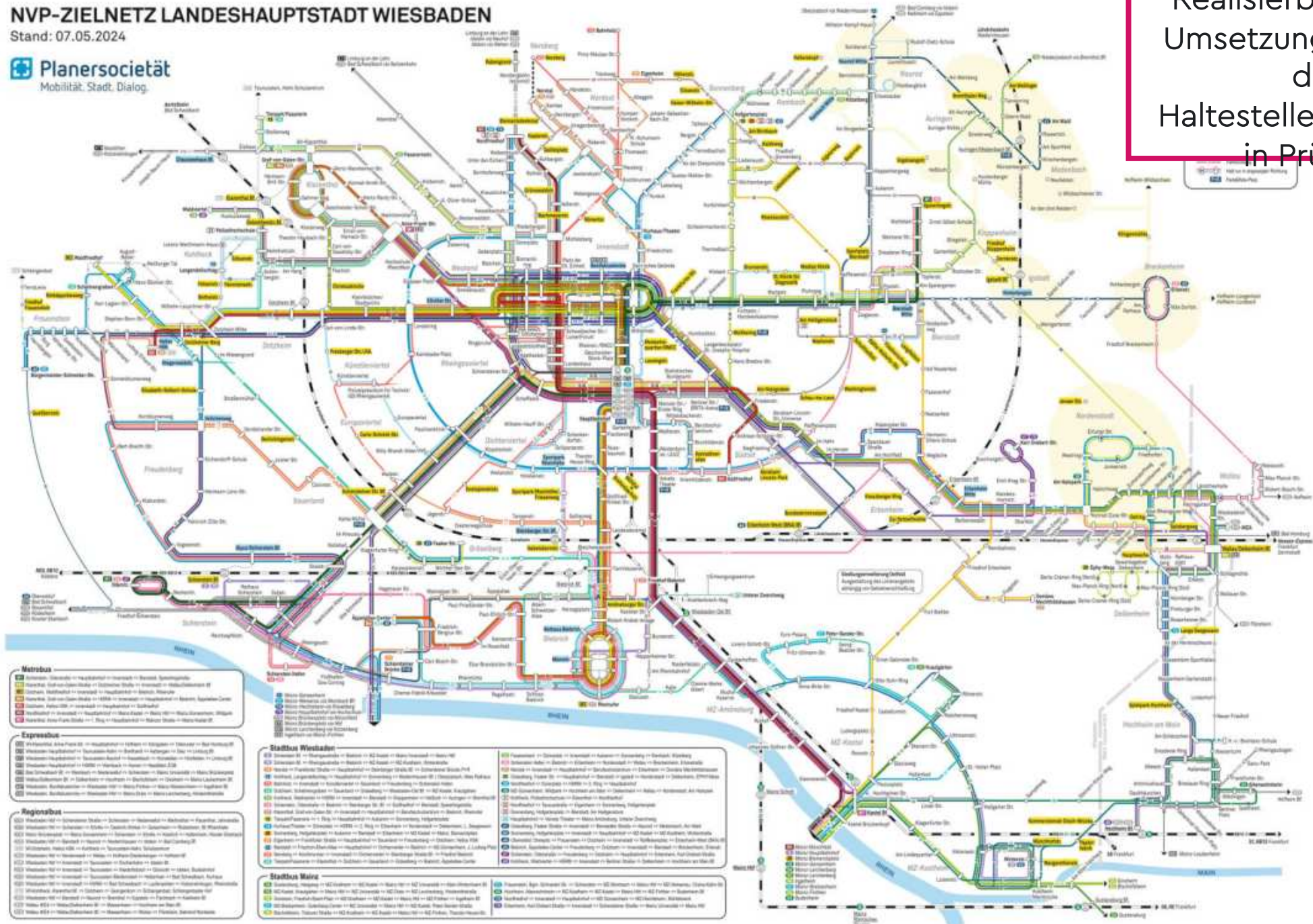






# NVP-ZIELNETZ LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN

Stand: 07.05.2024



Realisierbarkeit und  
Umsetzungszeitraum  
der  
Haltestellenstandorte  
in Prüfung

## Produktebenen

- Grundlegende Produktkategorien aus Netzentwurf 1.0 übernommen
- Zusätzliche Differenzierung im Stadtbusnetz
- Entwicklung eines Linienbezeichnungskonzepts  
(Good Practice, Liniennummernfelder, Vorgehen bei der Bezeichnung neuer Linien)
- Für den Fahrgast bleiben weiterhin drei leicht verständliche Produktebenen im städtischen Netz: Metrobus, Stadtbus, Quartiersbus

Produktebene	Aufgabe	Liniennummer
Metrobus	Direkte und leistungsfähige Verbindung auf den Hauptachsen	M1-M7
Sprinterbus	Schnelle Stadtbuslinien in die Außenstadtteile, City-Express	41-49
Stadtbus-Hauptnetz	Ganztägige Bedienung wichtiger radialer und tangentialer Achsen	9-20
Stadtbus-Nebennetz	Taktverdichtung auf Stadtbus-Achsen in der HVZ/NVZ	21-30
→ IO Quartiersbus	Kleinräumige Verkehre mit Erschließungsfunktion	31-39

# Metrobus

- Verdichtung des Angebots für Nachfrageschwerpunkte
  - Zusätzlicher Metrobus-Ast über Dotzheimer Straße und Carl-von-Ossietsky-Straße
  - Zusätzlicher Metrobus-Ast über die Mainzer Straße zum Bf. Kastel
  - Direktverbindung Hochschule RheinMain <> Hauptbahnhof über den ersten Ring
- Differenzierte Bedienung: Zwei Stadtbusse anstelle eines Metrobusses
  - Innenstadt <> Sonnenberg
  - Biebrich <> MZ-Kastel
- Ersatz von schwach nachgefragten Relationen durch den Stadtbus
  - Hauptbahnhof <> Moltkering <> Bierstadt
  - Hauptbahnhof <> Berufsschulzentrum <> Biebrich
- Linienführung durch die Innenstadt auch über Moritzstraße/Oranienstraße



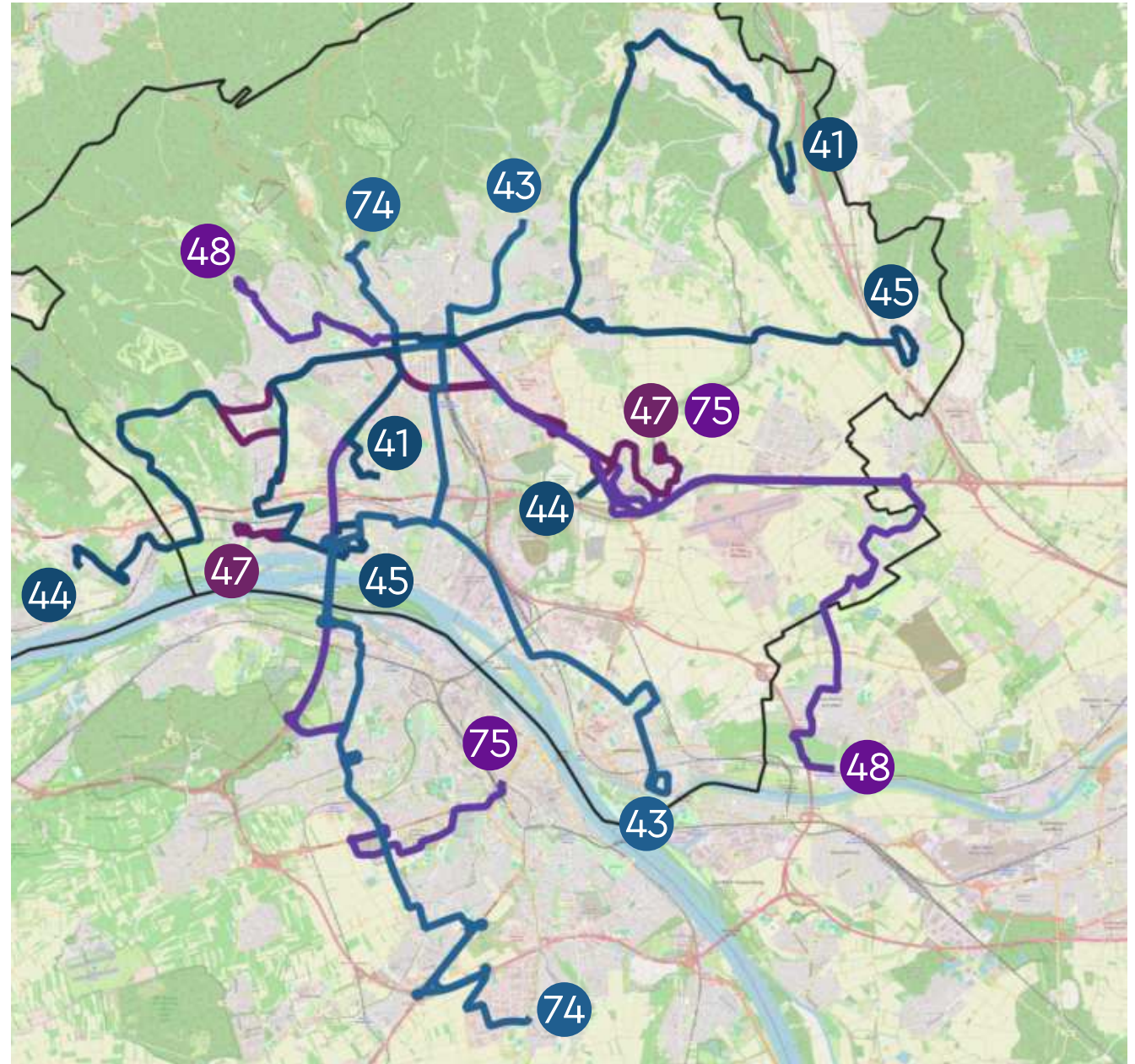
## Stärkung der Hauptachsen

- Ausgeglichenes Bedienungskonzept: 12-16 Abfahrten pro Stunde und Richtung auf den radialen Achsen, Kombination von Angeboten: Metrobus + Stadtbus + Regionalbus
- Abfahrten in Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof in der Regel im 5- oder 7,5-Minuten-Takt

Radiale Achse	Netz 1.0	Netz 2.0	Anmerkungen
Klarenthaler Straße	9 Abfahrten/Stunde	12 Abfahrten/Stunde	Tw. Einsatz von Doppelgelenkbussen
Dotzheimer Straße	8 Abfahrten/Stunde	16 Abfahrten/Stunde	Tw. Einsatz von Doppelgelenkbussen
Schiersteiner Straße	16 Abfahrten/Stunde	16 Abfahrten/Stunde	Tw. Einsatz von Doppelgelenkbussen
Biebricher Allee	10 Abfahrten/Stunde	12 Abfahrten/Stunde	Tw. Einsatz von Doppelgelenkbussen
Mainzer Straße	8 Abfahrten/Stunde	10 Abfahrten/Stunde	Geringeres Nachfragepotenzial
Frankfurter Straße	10 Abfahrten/Stunde	14 Abfahrten/Stunde	
Bierstadter Straße	13 Abfahrten/Stunde	12 Abfahrten/Stunde	Tw. Einsatz von Doppelgelenkbussen

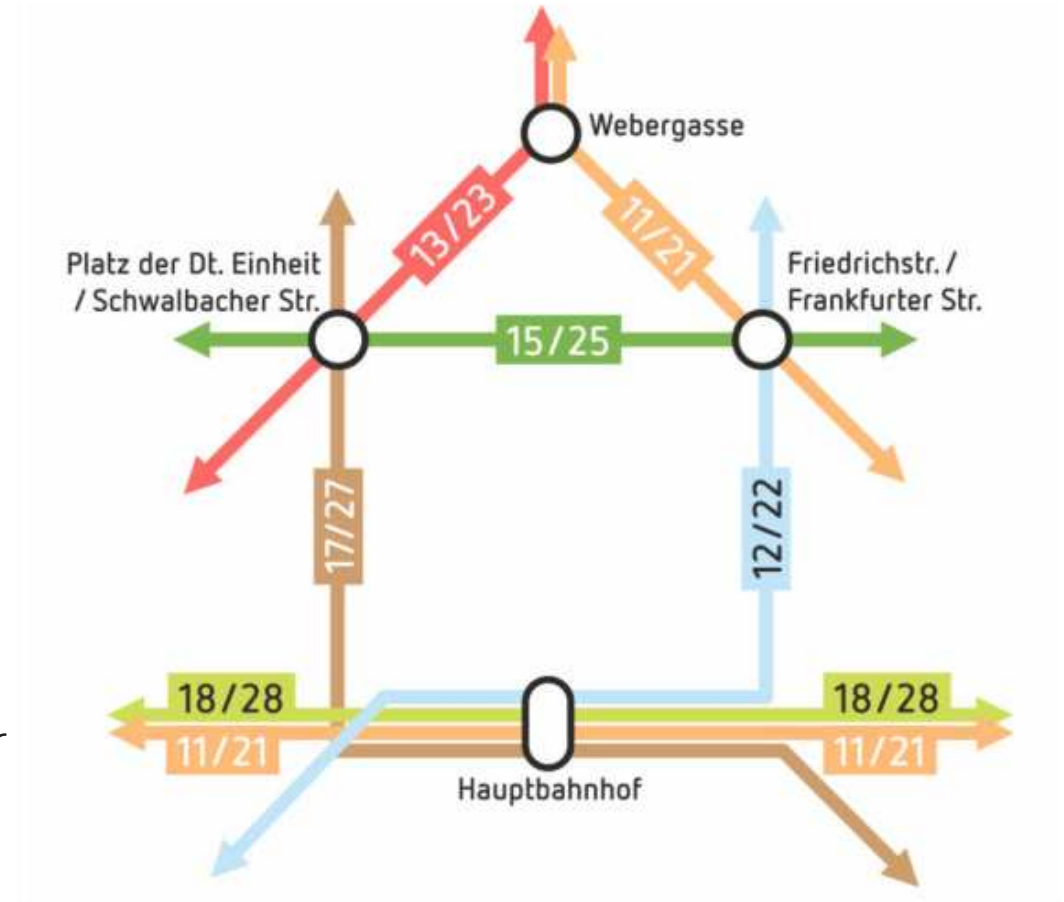
## Sprinterbus

- Zweites Premiumprodukt neben dem Metrobus
- Beschleunigte Buslinien aus den Außenstadtteilen mit direktem Linienweg in die Innenstadt
- Übernahme von Erschließungsfunktionen in den Zielstadtteilen
- Schnelle Verbindungen auf den Hauptachsen durch Auslassen von Halten



## Stadtbus-Achsen

- Aufteilung des Stadtbusnetzes in **Haupt- und Ergänzungslinien**
- **Hauptlinien** verkehren ganztägig im 30-Minuten-Takt
- **Ergänzungslinien** verkehren nur in der HVZ/NVZ im 30-Minuten-Takt
- Höhere Kompatibilität mit dem Stadtbusverkehr in der Stadt Mainz
- Zuordnung von jeweils einer Haupt- und einer Ergänzungslinie zu einer Innenstadtachse



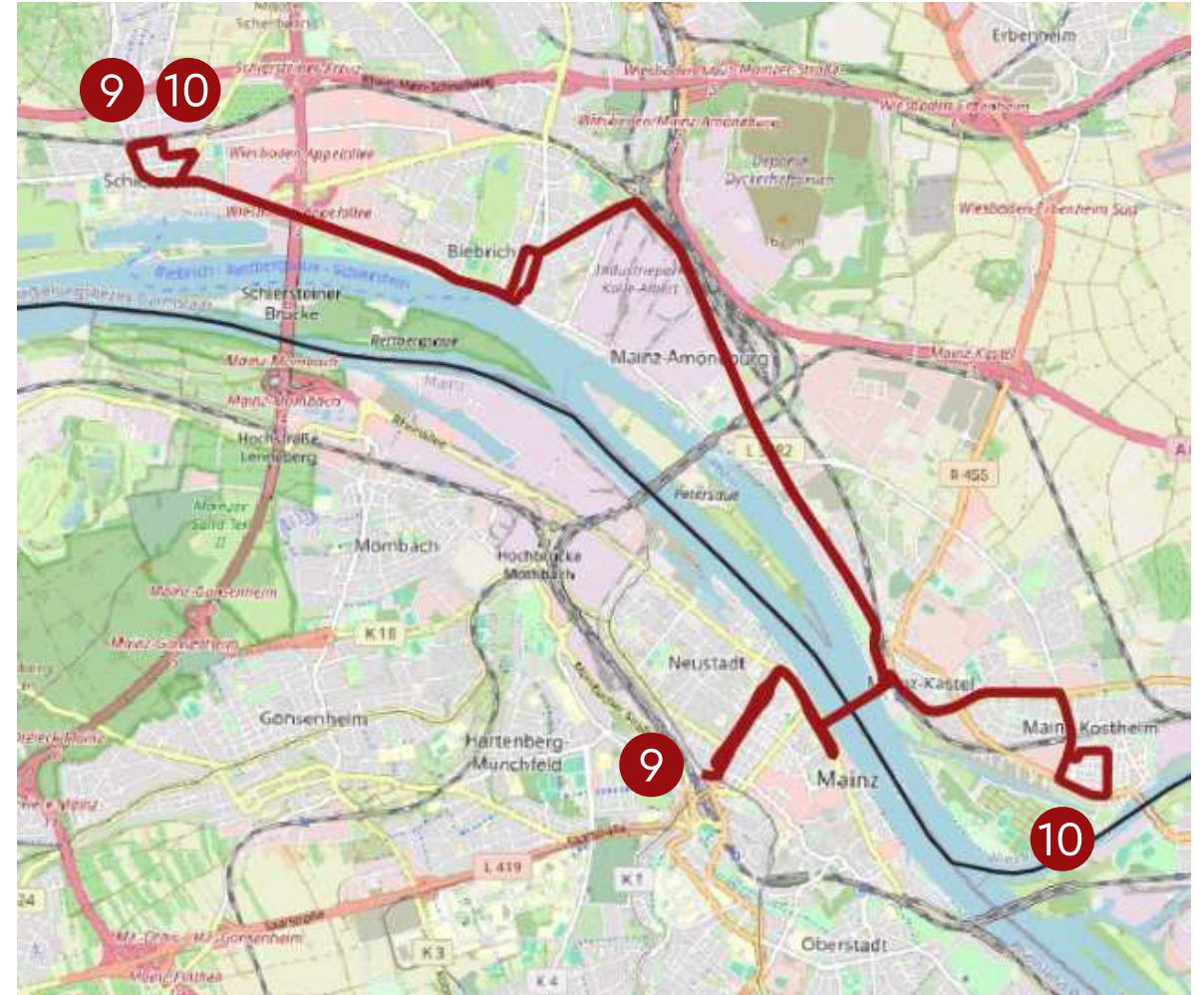
## Stadtbus-Außenäste

- Einheitliches Angebot für die Außenstadtteile bzw. außenliegenden Freizeitziele: Auringen, Breckenheim, Fasanerie, Frauenstein, Igstadt, Kloppenheim, Mechthildshausen, Medenbach, Rambach
- Aus allen genannten Außenstadtteilen jeweils...
  - ...2x stündlich eine schnelle und direkte Verbindung in Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof (z. B. SPNV oder Stadtbus-Sprinter)
  - ...2x stündlich eine ergänzende Verbindung (HVZ/NVZ) in angrenzende Siedlungsbereiche und Zentren (z. B. Breckenheim <> Wallau <> Nordenstadt, Frauenstein <> Freudenberg <> Schierstein)
- Ausnahmen (aufgrund im Vergleich höherer oder niedrigerer Bevölkerungszahl)
  - AKK, Nordenstadt und Delkenheim mit zusätzlichem Linienangebot
  - Heßloch mit 2 stündlichen Abfahrten und zusätzlichem Bedarfsangebot



## Tangentialnetz: Neue Uferlinien 9/10

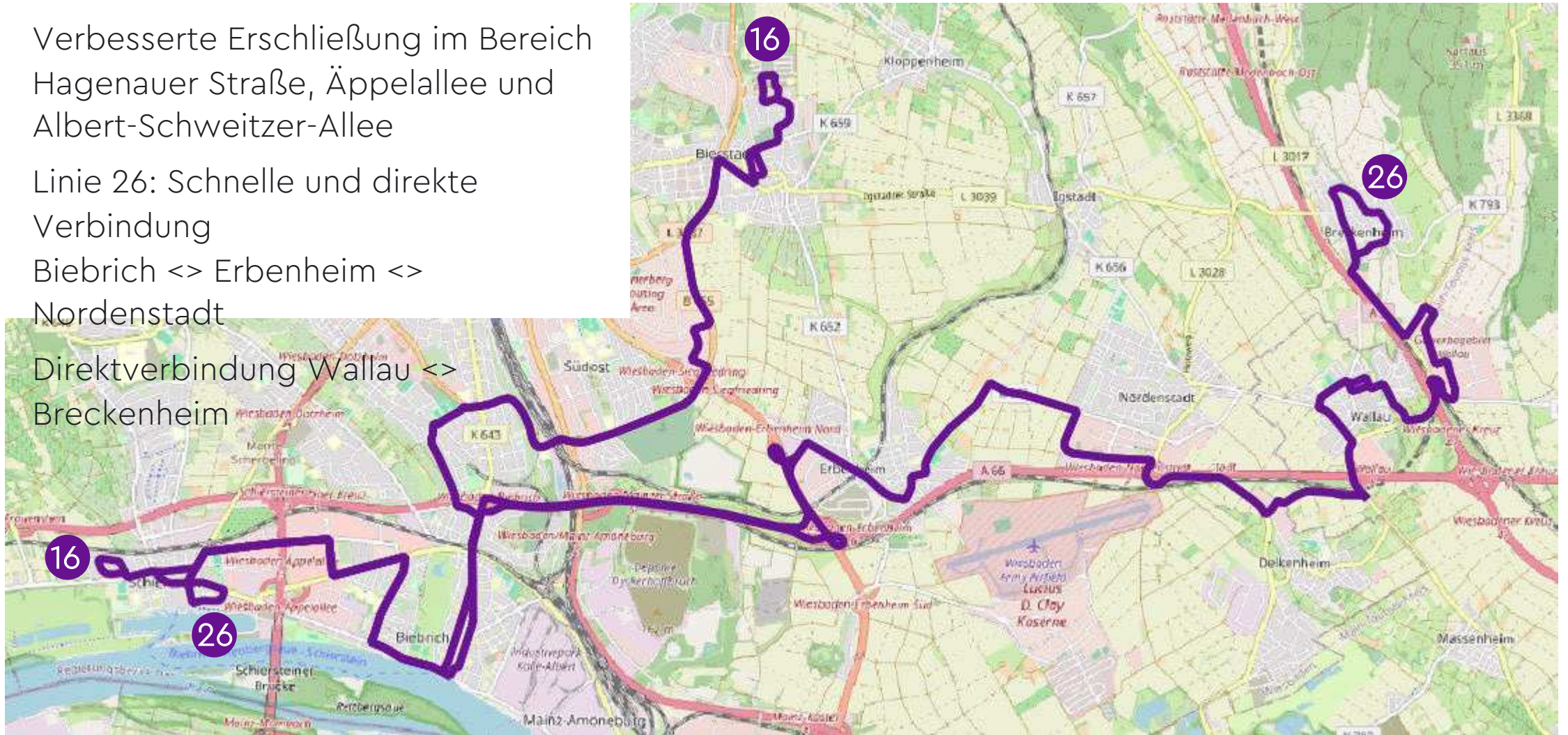
- Verbesserte Verknüpfung von Schierstein und Biebrich mit AKK und Mainz
- Ergänzung der heutigen Linie 9 um die neue Uferlinie 10 in Richtung Mainz-Kostheim
- Gemeinsamer 15-Minuten-Takt im Abschnitt MZ-Kastel <> Schierstein
- Anschluss an den SPNV an den Bahnhöfen MZ-Kastel, WI-Ost und WI-Schierstein





# Tangentialnetz: Südost-Spange 16/26

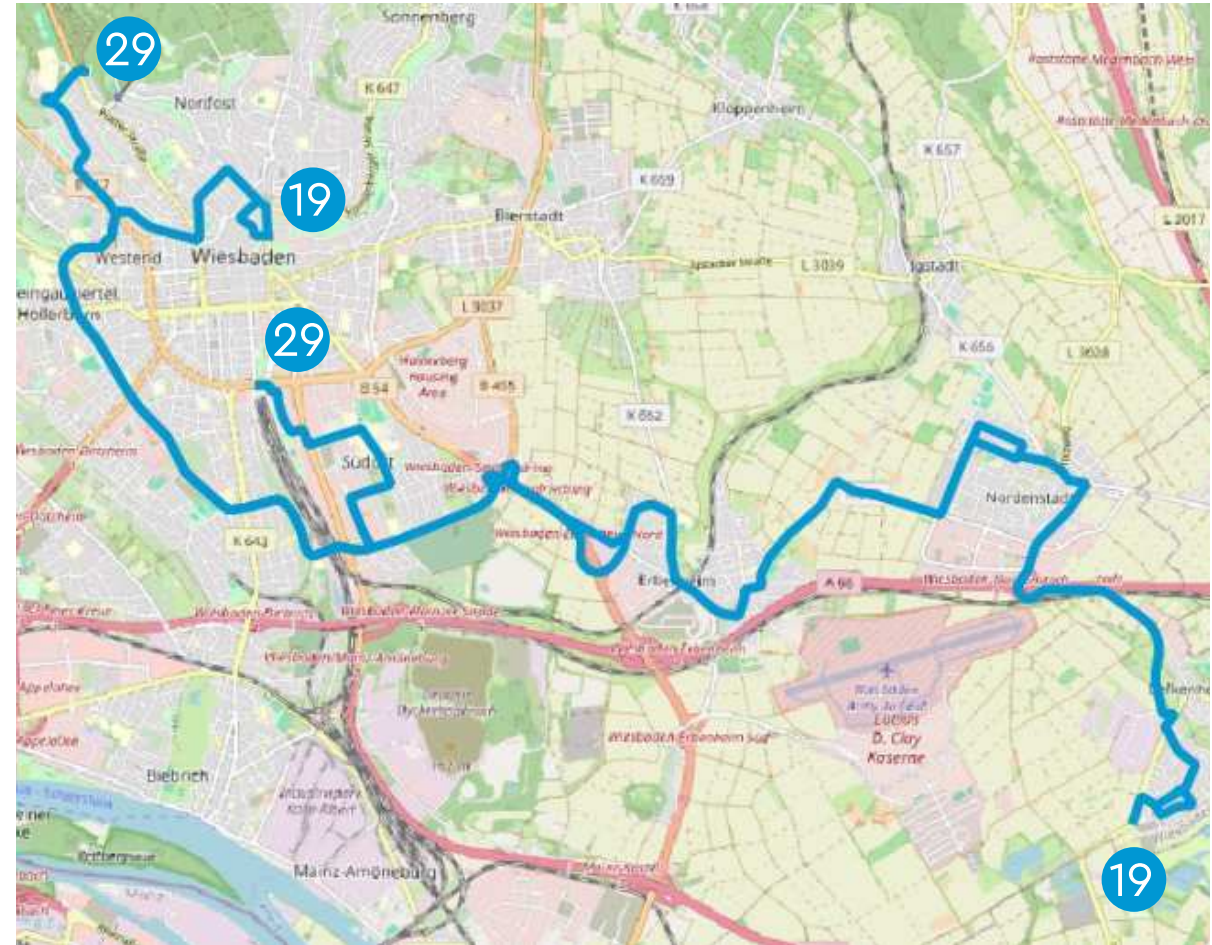
- Verbesserte Erschließung im Bereich Hagenauer Straße, Äppelallee und Albert-Schweitzer-Allee
- Linie 26: Schnelle und direkte Verbindung Biebrich <> Erbenheim <> Nordenstadt
- Direktverbindung Wallau <> Breckenheim





## Tangentialnetz: 19/29 auf dem zweiten Ring

- Erhalt der Verbindungsfunktionen der Linie M9 aus dem Netzentwurf 1.0
- Verknüpfung der Uni-Standorte Unter den Eichen und Kurt-Schumacher-Ring
- Verknüpfung der Schulstandorte am 2. Ring mit Erbenheim, Nordenstadt und Delkenheim
- Anbindung zusätzlich an die Innenstadt (Kurhaus/Theater und Webergasse)
- Anbindung an den Hauptbahnhof über Berufsschulzentrum

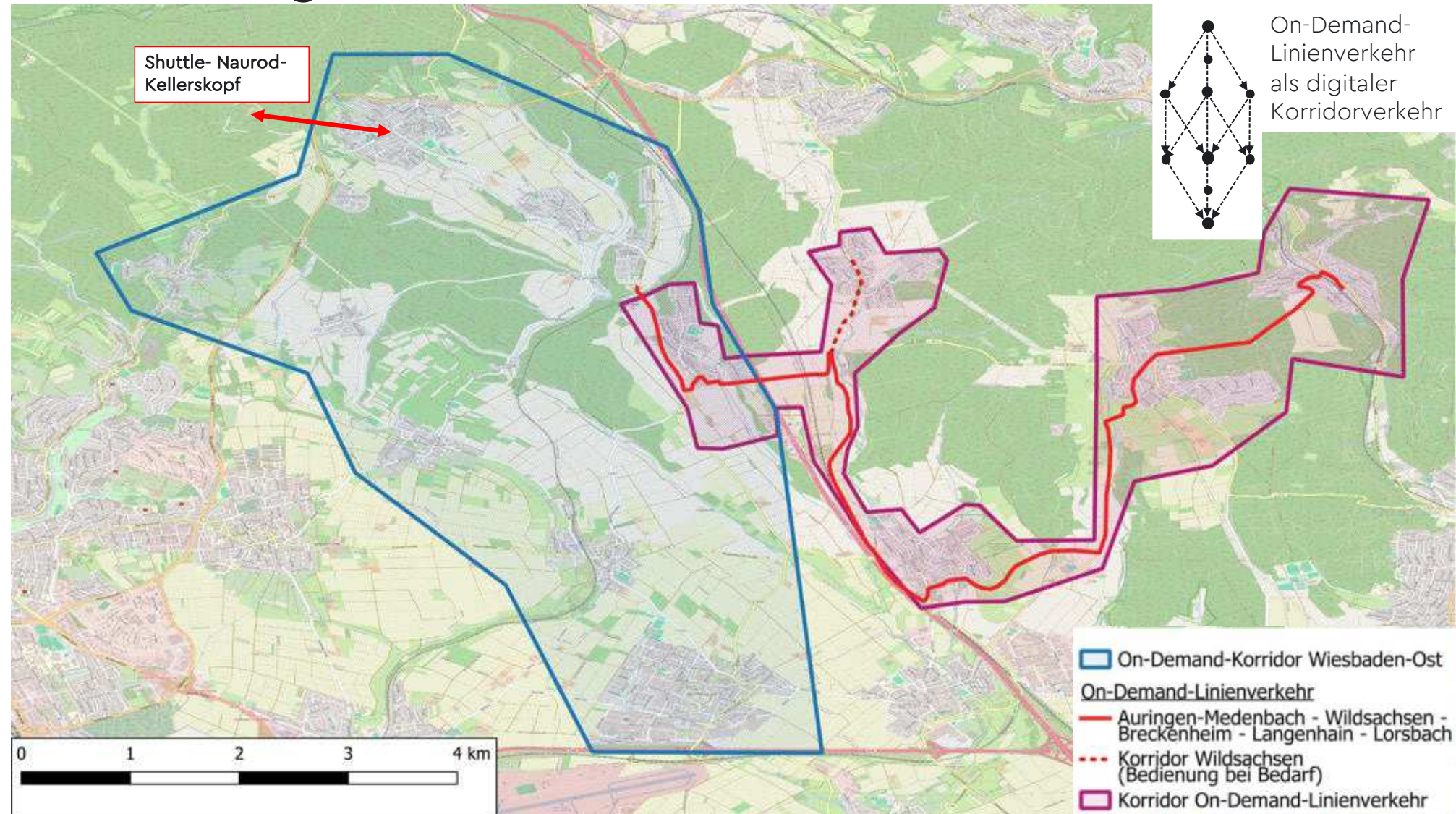


# On-Demand-Angebot im Wiesbadener Osten

- Planungsprämissen:
  - Ergänzendes ÖPNV-Angebot für den Wiesbadener Osten mit Verknüpfung in einzelne Gemeinden des Main-Taunus-Kreises in der Normalverkehrszeit (5:30 bis 20:30 Uhr)
  - Nur buchbar, wenn keine alternative Busverbindung vorhanden ist
  - Im kompletten Osten des Wiesbadener Stadtgebietes in Form von Flächenverkehr als zusätzlicher Service zu den Buslinien des Zielnetzes buchbar (ggf. mit Komfortzuschlag)
  - Max. Wartezeit: 30 bis 60 Minuten; Max. Umweg:  $\frac{1}{2}$ \*Fahrtweite (km)
- Buchungsanfragen und benötigte Fahrzeuge:
  - 50-100 Buchungsanfragen/Tag (Korridor WI-Ost) bei geschätzter durchschnittlicher Fahrtweite von 7,5 km, 20-30 Buchungsanfragen/Tag (Linie Auringen/Medenbach <> Lorsbach) bei Fahrtweite einfach von 19km (ca. 30 Minuten Fahrzeit)
  - 3 bis 4 Fahrzeuge (Kleinbusse) benötigt (Korridor Wiesbaden-Ost)  
2 zusätzliche Fahrzeuge (Kleinbusse) benötigt (Linie Auringen/Medenbach <> Lorsbach)

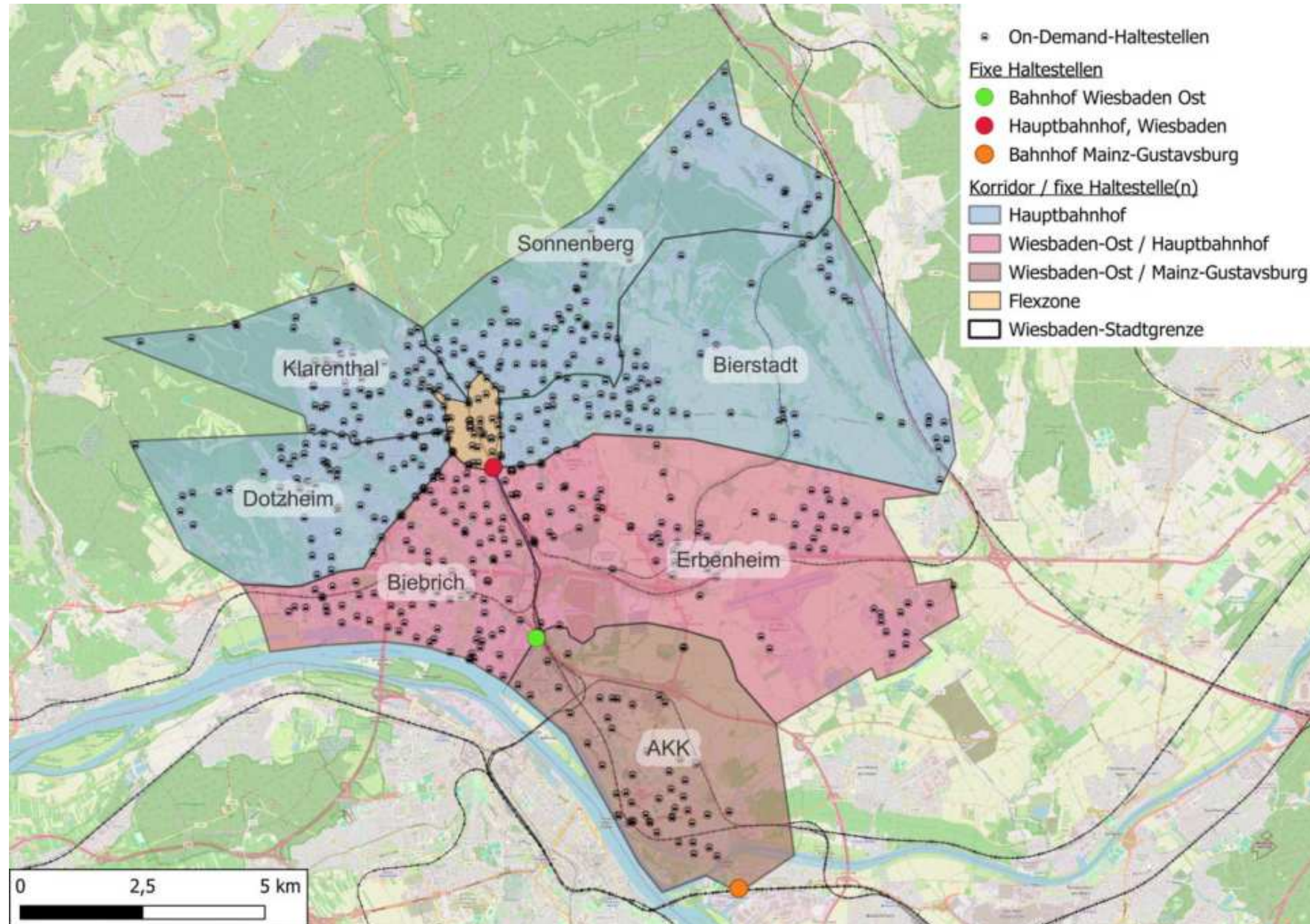


# On-Demand-Angebot im Wiesbadener Osten



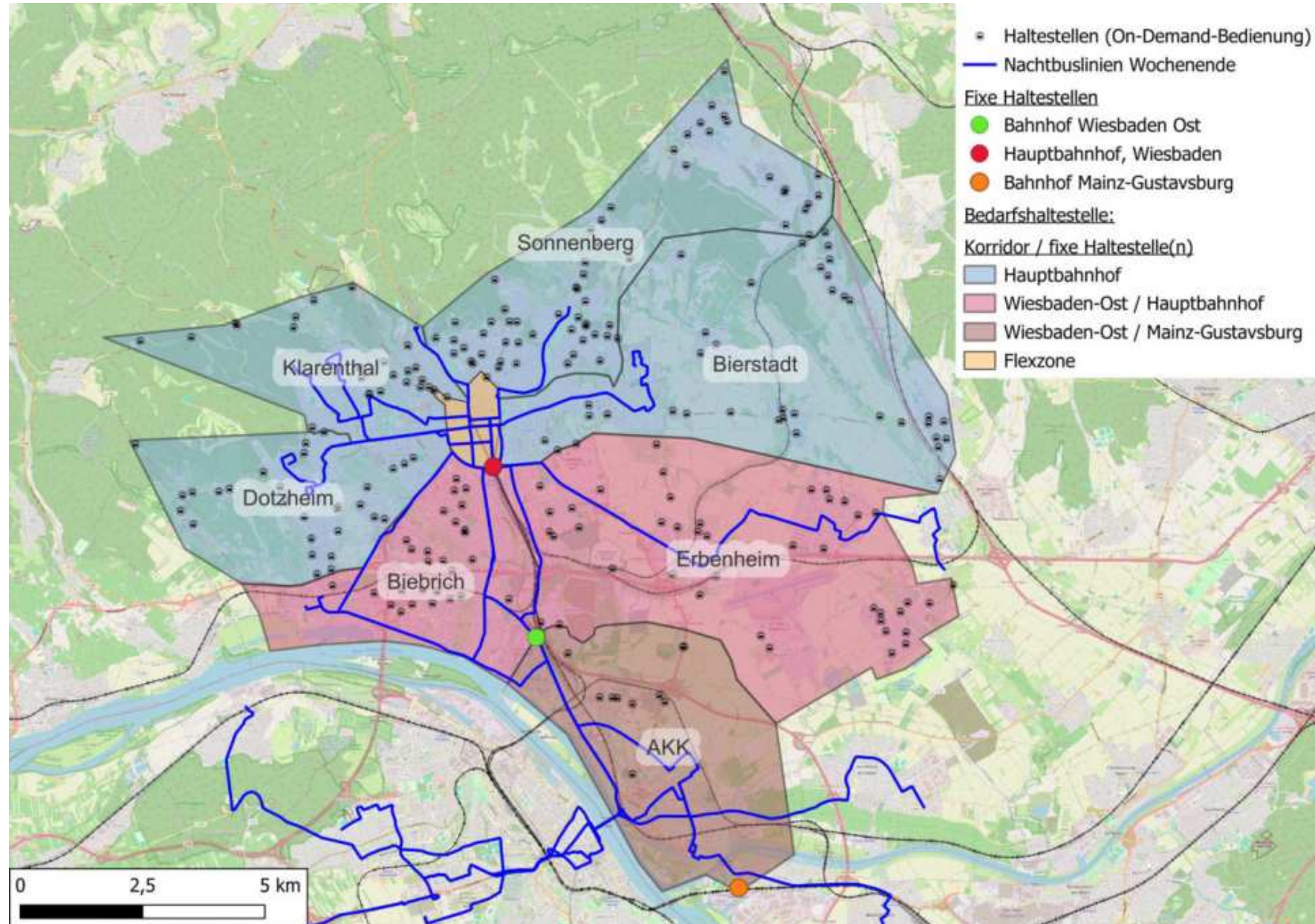


# On-Demand-Konzept Nachtverkehr (Nächte auf Mo-Fr)





# On-Demand-Konzept Nachtverkehr (Nächte auf Sa und So sowie Feiertage)



# On-Demand-Konzept im Überblick

Bedienungsform	Bedienungszeiten	Bedienungsform	Flottenkilometer / Tag	Anzahl benötigte Fahrzeuge
On-Demand-Nachtverkehr (unter der Woche)	Ca. 0:00 bis 4:30 Uhr	On-Demand-Verkehr als Zubringer zu fixen Haltestellen	1.700	14
On-Demand-Nachtverkehr (Wochenende)	Ca. 0:00 bis 4:30 Uhr	On-Demand-Verkehr als Zubringer zu fixen Haltestellen und Ergänzung zu den Nachtbuslinien	1.200	10
On-Demand Wiesbaden Ost	5:30 bis 20:30 Uhr	On-Demand-Verkehr als Flächenverkehr und Ergänzung zu den Buslinien	1.200 – 1.600	3-4
On-Demand Wiesbaden Ost mit On-Demand-Korridorverkehr Auringen - Lorsbach	5:30 bis 20:30 Uhr	On-Demand-Verkehr als Flächenverkehr und Ergänzung zu den Buslinien mit digitalem Korridorverkehr auf der Relation Auringen-Medenbach – (Wildsachsen) – Breckenheim – Langehain - Lorsbach	600 (nur digitaler Korridorverkehr)	2

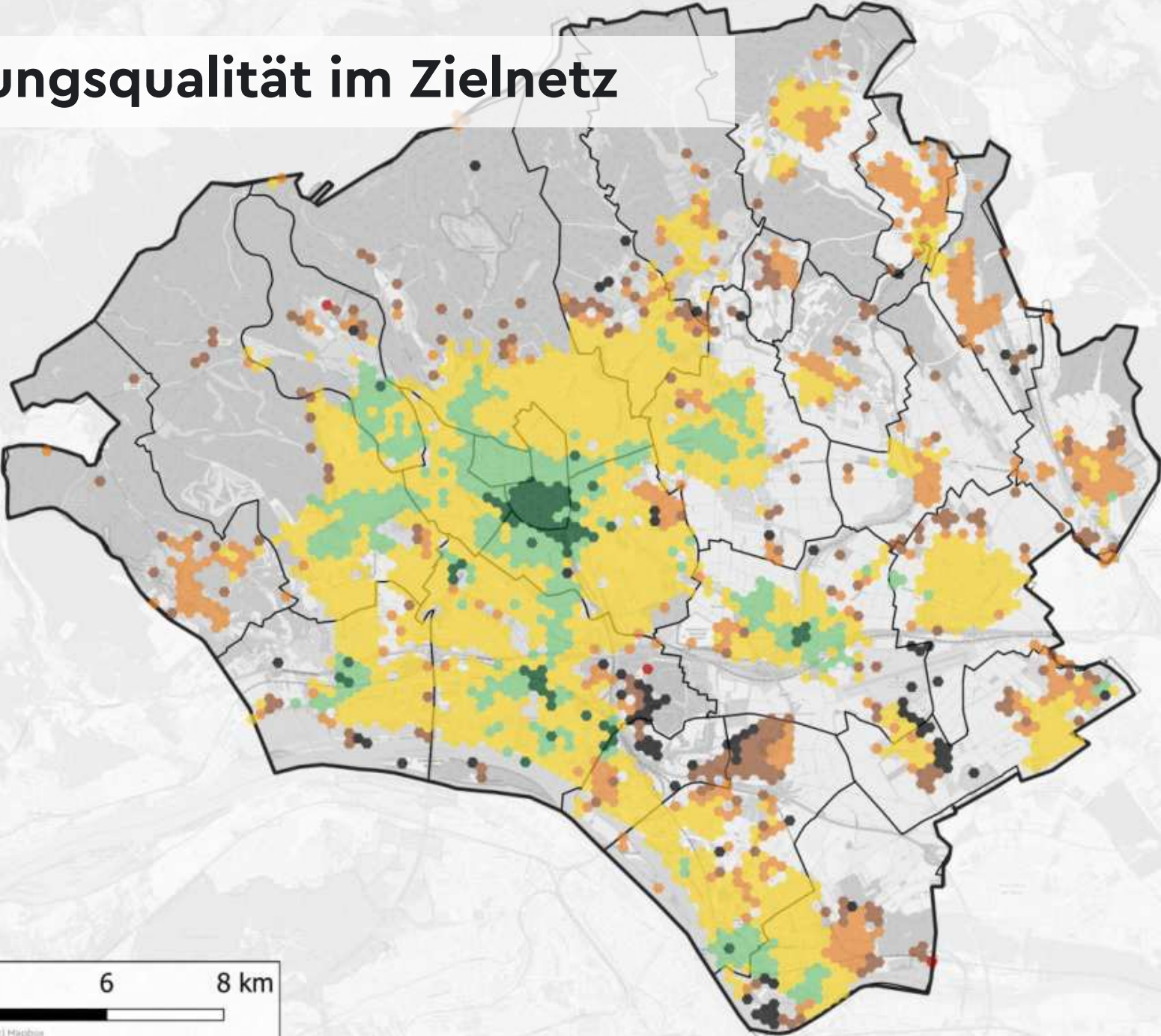
# Wirkungsanalyse des NVP-Zielnetzes

## Überblick Wirkungsanalyse

- Ziele der Wirkungsanalyse
    - Überprüfung der Wirkung von Veränderungen gegenüber dem Bestandsnetz (Kriterien: Nachfrage, Betriebsleistung, Erschließungsqualität, Reisezeiten etc.)
    - Grundlage für Maßnahmenbündelung und Priorisierung
  - Bestandteile der Wirkungsanalyse
    - Vergleich der Betriebsleistung zwischen Bestands- und Zielnetz (Fahrplankilometer je Linie)
    - Entwicklung der Erschließungsqualität
    - Veränderung der Verbindungsqualität (auf Basis des Reisezeitverhältnisses)
- Alle Ergebnisse der Wirkungsanalyse des Zielnetzes werden mit dem Bestandsnetz verglichen

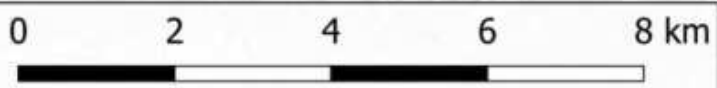


# Erschließungsqualität im Zielnetz



Legend:

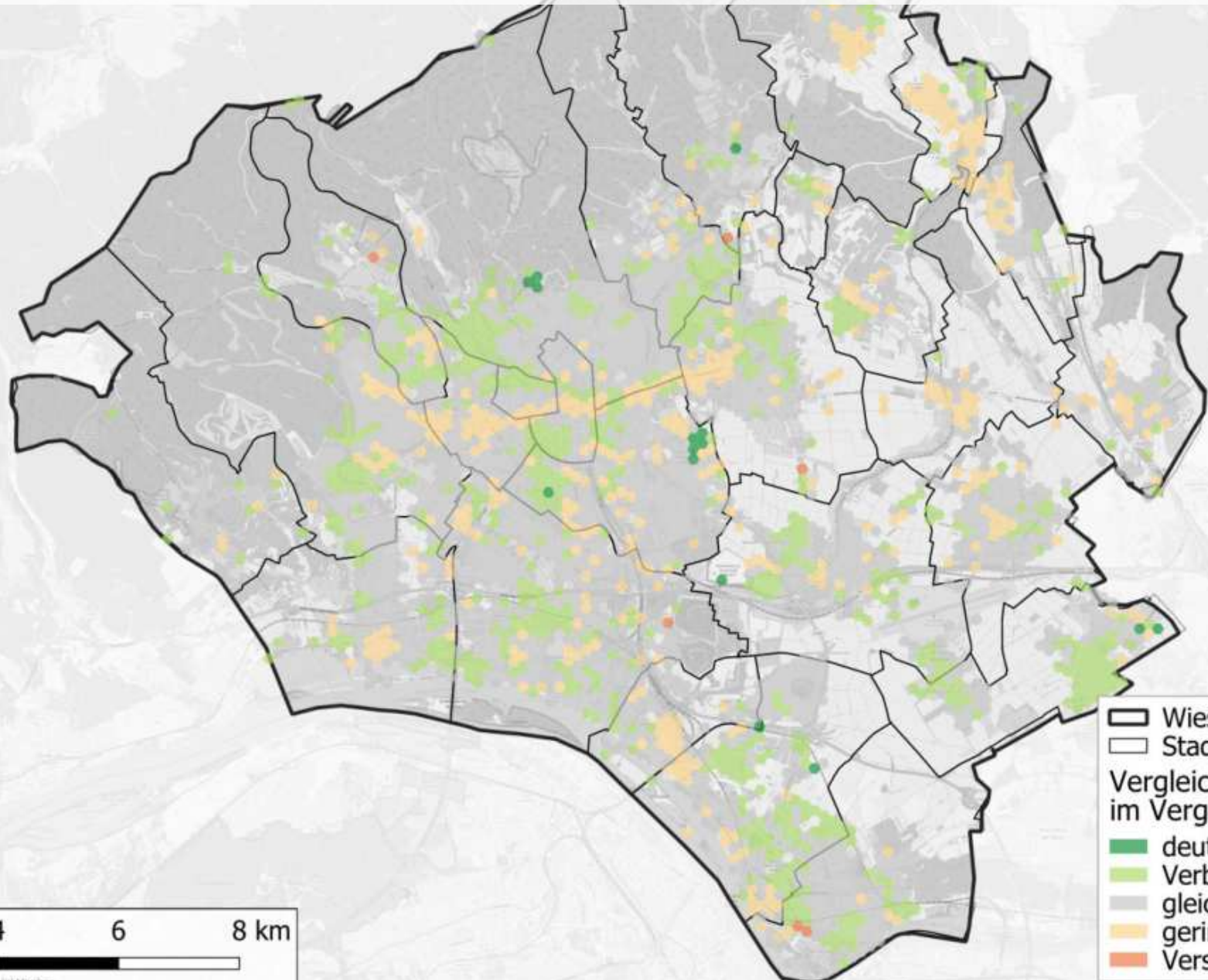
- Wiesbaden-Stadtgrenze
- Stadtteilgrenzen
- Erschließungsqualität Zielnetz
  - A - Hochwertig
  - B - Sehr gut
  - C - Gut
  - D - Befriedigend
  - E - Basis
  - F - Marginal
  - G - Minimal



(c) OpenStreetMap contributors improve this map. (b) Mapbox

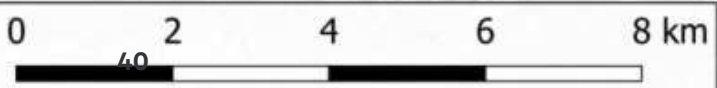


# Vergleich der Erschließungsqualität – Bestandsnetz / Zielnetz



Linien 35 und 36 im Wiesbadener Osten im Bestandsnetz enthalten

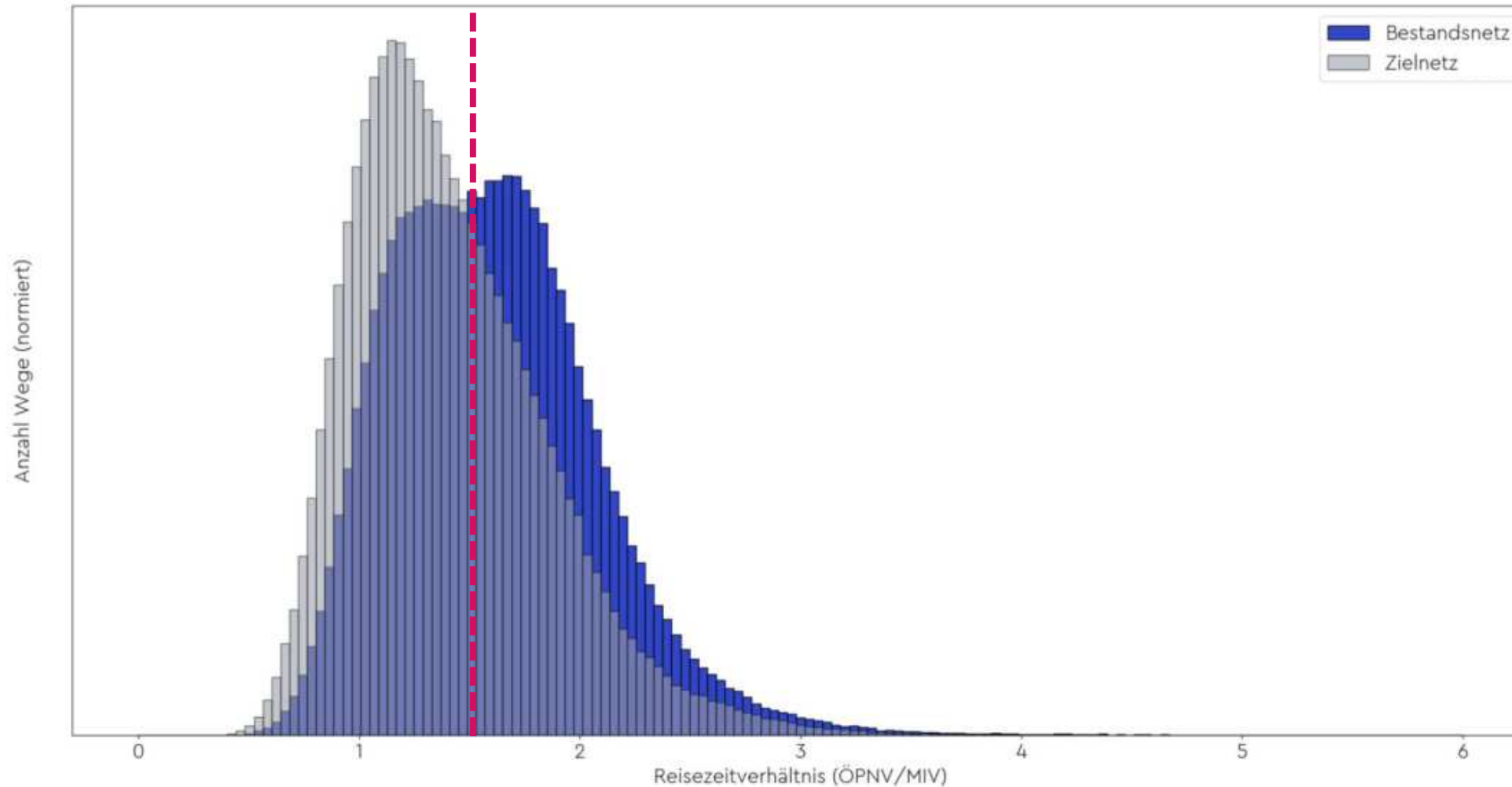
- Wiesbaden-Stadtgrenze
- Stadtteilgrenzen
- Vergleich Erschließungsqualität Zielnetz im Vergleich zum Bestandsnetz
- deutliche Verbesserung
- Verbesserung
- gleiche Erschließungsqualität
- geringe Verschlechterung
- Verschlechterung



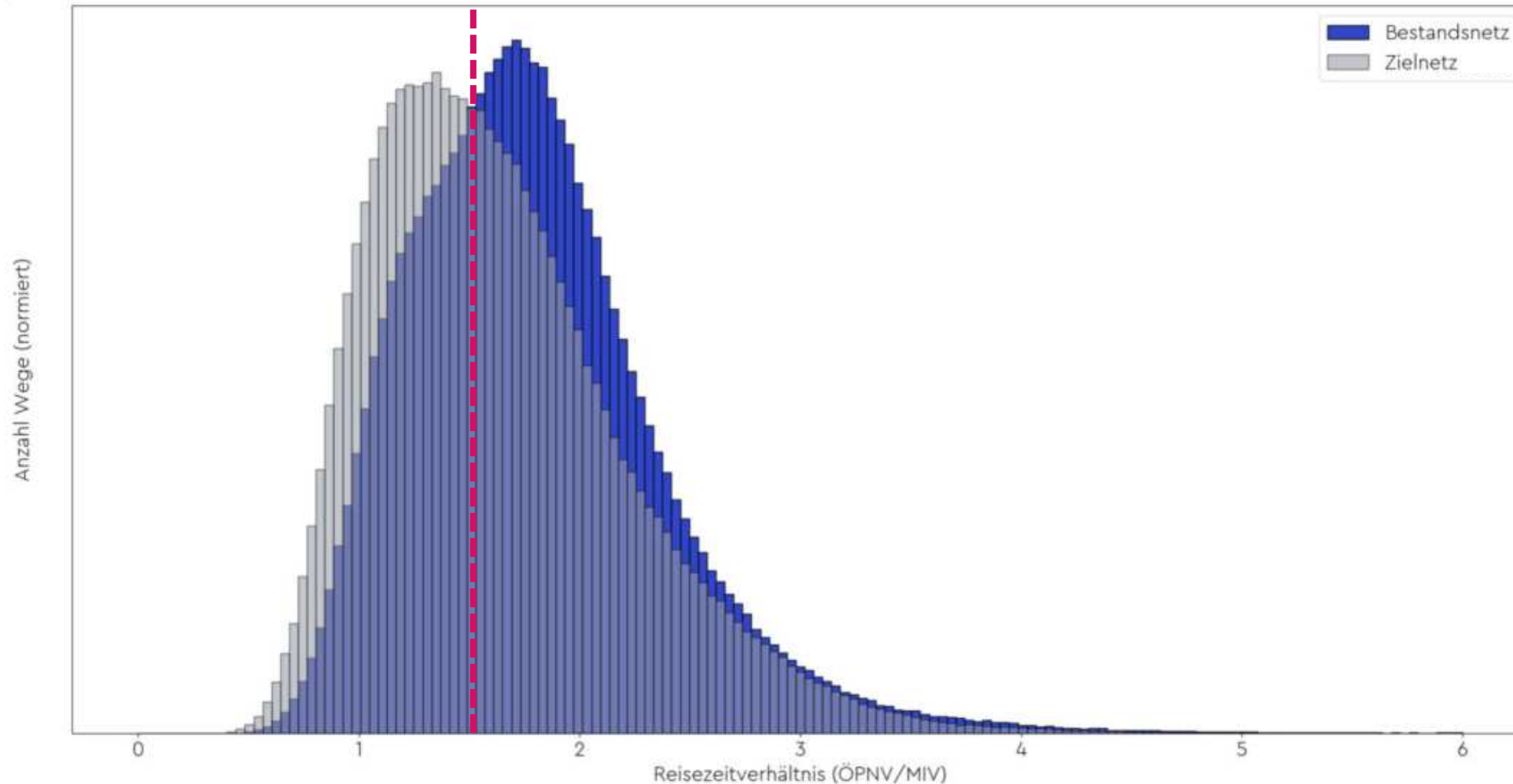
© OpenStreetMap contributors improve this map. © Mapbox



# Vergleich Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV zwischen Bestandsnetz und Zielnetz – Binnenverkehr



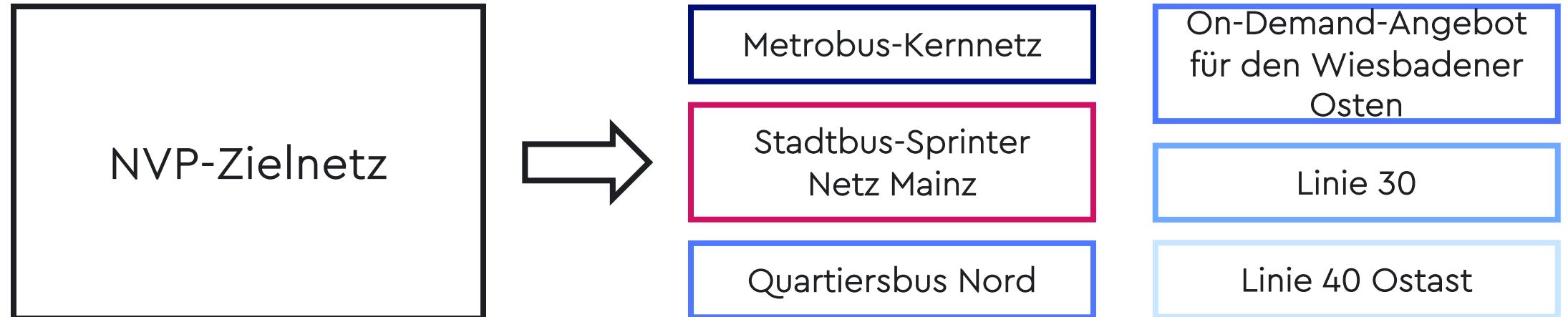
# Vergleich Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV zwischen Bestandsnetz und Zielnetz – Gesamtverkehr



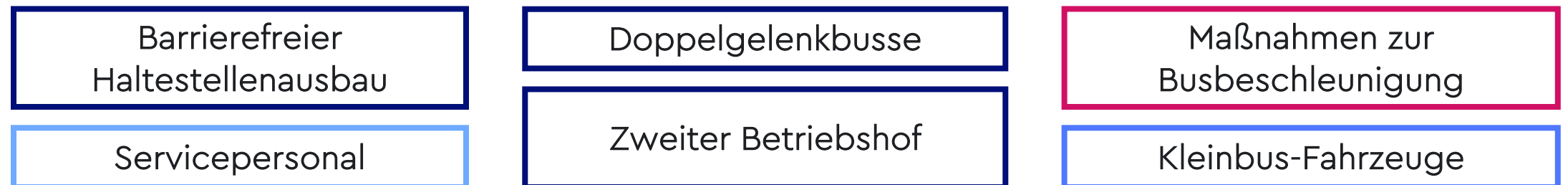
# Maßnahmenbündelung und -priorisierung

# Bündelung von Maßnahmen

- Aufteilung des Zielnetzes in verschiedene Einzelmaßnahmen

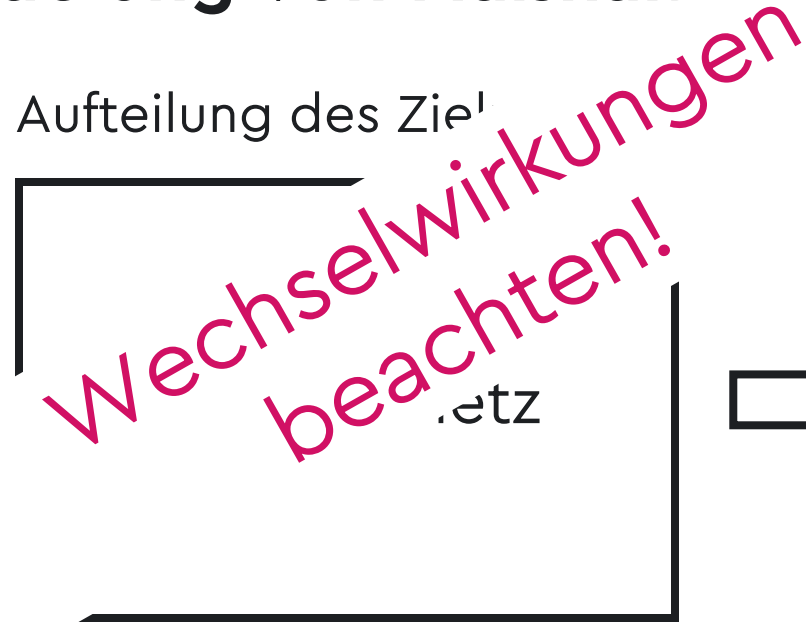


- Ergänzung um weitere Maßnahmen des NVP

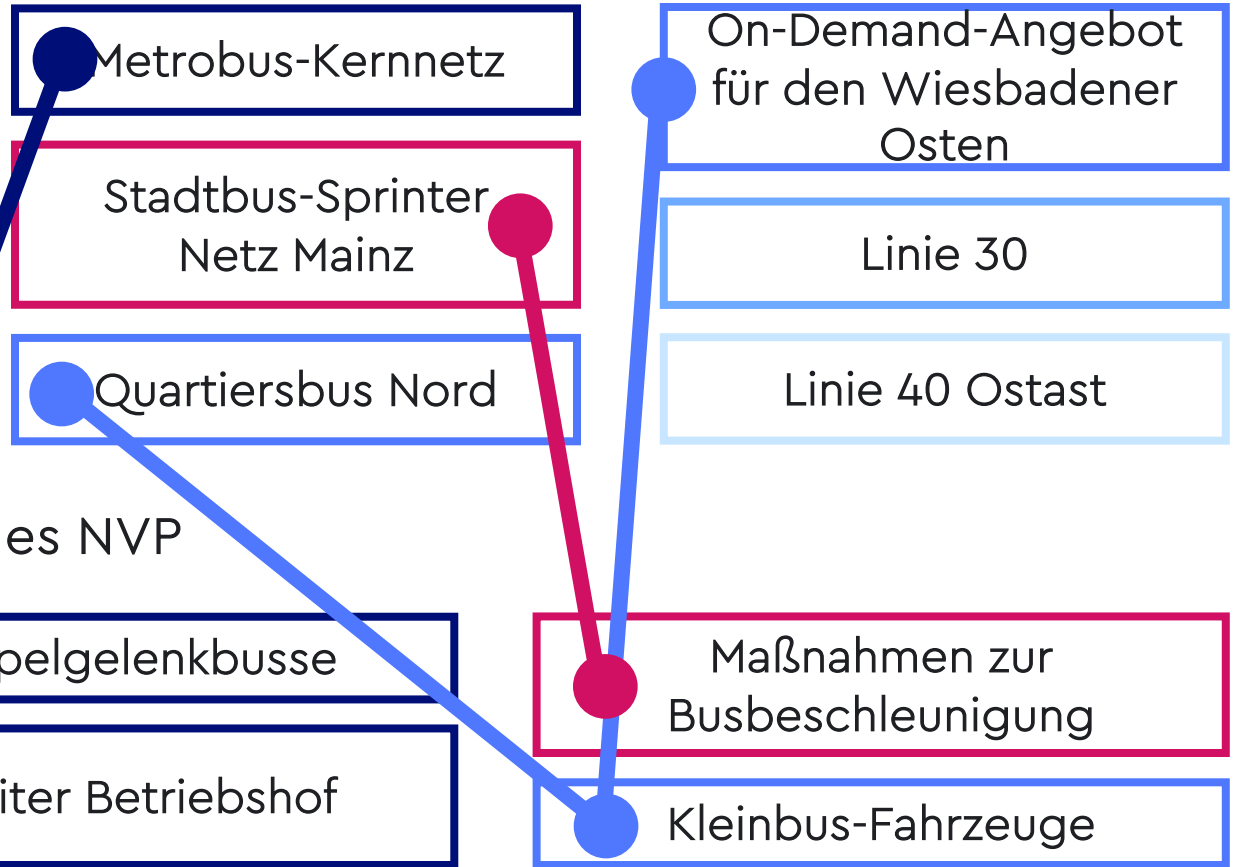


# Bündelung von Maßnahmen

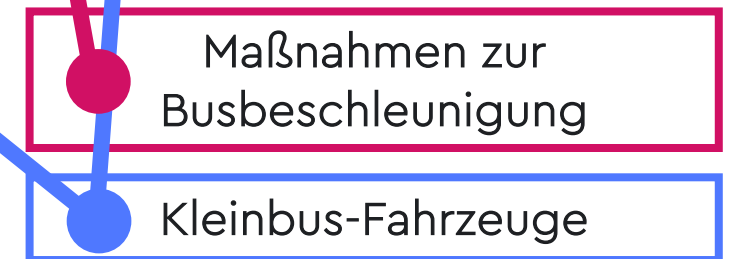
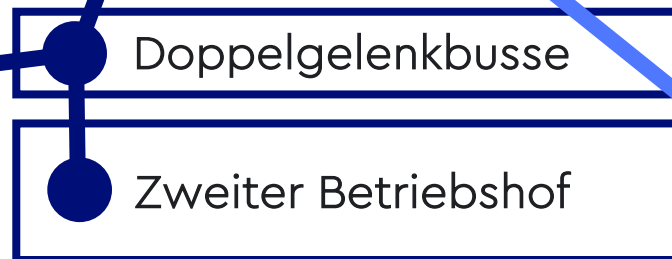
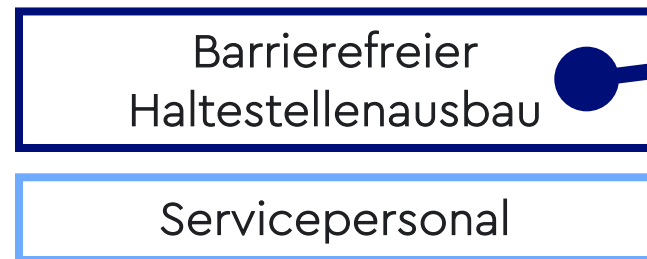
- Aufteilung des Ziel



Schiedene Einzelmaßnahmen



- Ergänzung um weitere Maßnahmen des NVP



# Priorisierung von Maßnahmen

## Kriterien

- Ergebnis der Nachfragemodellierung
  - Netzwirkung der Maßnahme
  - Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen
  - Rechtliche Vorgaben
- 
- Sicherung eines Basisangebots gemäß Netzhierarchie und Anforderungsprofil

## Ergebnisse der Priorisierung

- *Welche Maßnahmen sind für das Funktionieren des Wiesbadener ÖPNV besonders wichtig?*
- *Welche Maßnahmen müssen/sollten in der Umsetzung miteinander kombiniert werden?*
- *Welche Zeithorizonte sind für die Realisierung von Maßnahmen anzustreben?*

# Maßnahmenkonzept

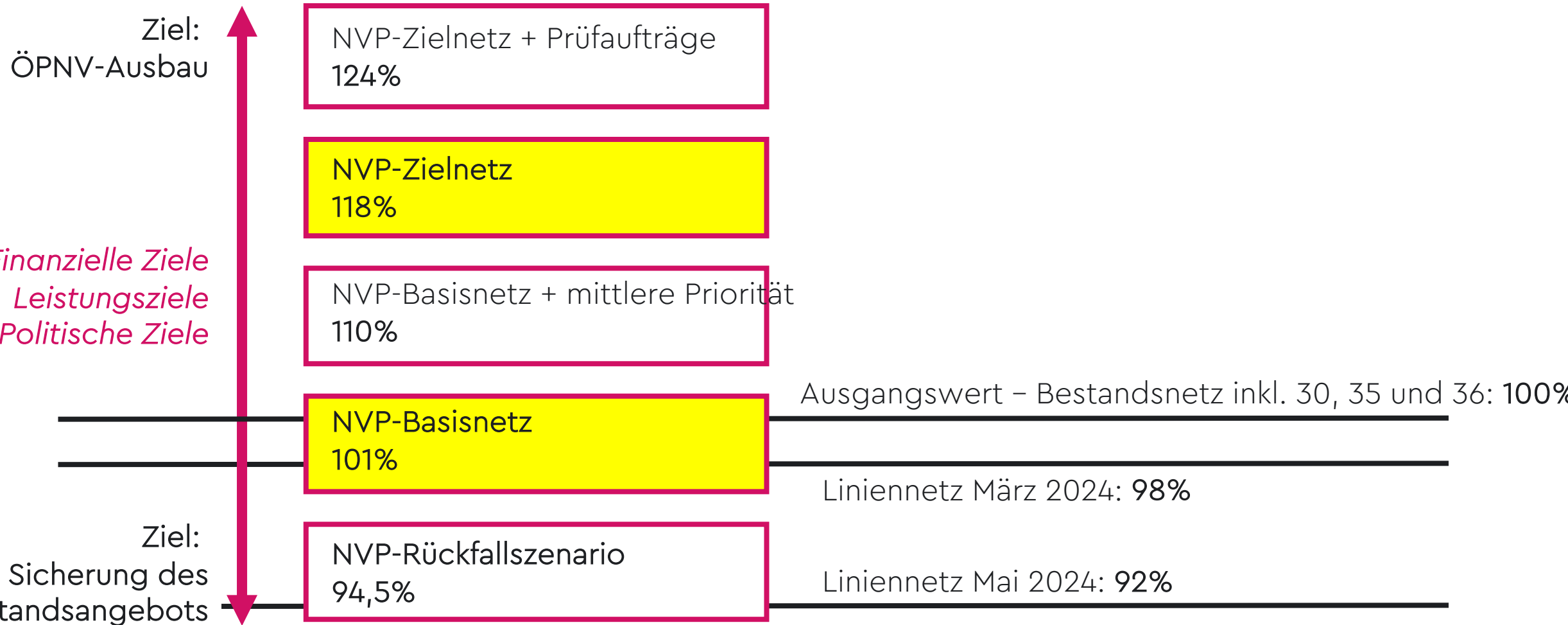
Ziel:  
ÖPNV-Ausbau



*Finanzielle Ziele*  
*Leistungsziele*  
*Politische Ziele*

Ziel:  
Sicherung des  
Bestandsangebots

# Übersicht der Netzstufen mit Betriebsleistung





# NVP-Basisnetz

## Planfall Basisnetz

- Berücksichtigung aller linienbezogenen festen Basismaßnahmen und Basismaßnahmen von hoher Priorität
- Zusätzlich ist die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von 2026 unterstellt:
  - Aartalbahn Ohne-Fall
  - Wallauer Spange Ohne-Fall, kein Haltepunkt Wallau/Delkenheim
  - BKA Ohne-Fall, kein Haltepunkt Erbenheim-West
- Umsetzungshorizont der Maßnahmen im Regionalbusnetz berücksichtigt: Umsetzbarkeit erst nach 2026
  - Ausnahme Anpassungen der Expressbuslinien X26, X72, X76 und X79
  - Ausnahme Linie 170 Wiesbaden <> Rauenthal als Ersatz der Fahrten der Linie 5
  - Veränderte Linienführungen in der Innenstadt für alle Regionalbuslinien umgesetzt









## Enthaltene Netzelemente aus dem NVP-Zielnetz

- Netzhierarchie: Metrobus – Sprinterbus – Stadtbus
- Metrobus-Netz → Dichter Takt für die starken Achsen
- Sprinterbus-Verbindungen → Schnelle Verbindungen für Außenstadtteile und Vororte
- Bedienungszeiträume → keine Kürzungen in den Abendstunden
- Neue Verbindungen nach Mainz und Ingelheim
- Viele Tangenten und Querverbindungen → Zweiter Ring, Südost-Spange, Uferlinien
- On-Demand-Angebot für die östlichen Vororte → Verbindungen zwischen den Außenstadtteilen
- Neuerschließung von Siedlungsgebieten → Erbenheim-Süd, Aukammallee, Europaviertel, Schau-ins-Land

## Nicht enthaltene Netzelemente aus dem NVP-Zielnetz

- Einzelne Tangentialverbindungen
  - Schierstein <> Biebrich <> Erbenheim <> Nordenstadt <> Wallau <> Breckenheim
  - Nordfriedhof <> 2. Ring <> Hauptbahnhof
  - Linienabschnitte Sonnenberg <> Bierstadt; Klarenthal <> Fasanerie
- Einzelne Sprinterbus-Abschnitte (z.B. Frauenstein – Oberwalluf)
- Zusatz-Linien für Außenstadtteile, z. B. Breckenheim, Frauenstein, Rambach, Auringen
- Quartiersbus-Linien 31-33
- Einzelne Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr
  - On-Demand-Verkehr nach Lorsbach/Langenhain
  - Linienangebot Dotzheim <> Frauenstein <> Walluf und Bierstadt <> Auringen <> Bremthal

# Ausblick

## Nächste Schritte & Zeitplan

- Mobilitätsausschuss 16.05.2024: Vorstellung einzelner Elemente aus dem NVP-Zielnetz und NVP-Basisnetz
- Beteiligung der Ortsbeiräte
- Mobilitätsausschuss 27.06.2024: Vorstellung Beteiligungsentwurf des Nahverkehrsplans
- TÖB-Beteiligung
- Finale Beschlussfassung im November 2024