



Gemeinsamer Nahverkehrsplan – Teil A

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 August 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

Johannes Lensch

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	3
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	8
1. Einleitung	10
2. Rahmenvorgaben	11
2.1. Rechtlicher Rahmen	11
2.1.1. Verordnung (EG) 1370/2007	11
2.1.2. Personenbeförderungsgesetz	11
2.1.3. Behindertengleichstellungsgesetz	13
2.1.4. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	14
2.1.5. Bundesimmissionsschutzgesetz	14
2.1.6. Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge	14
2.1.7. ÖPNV-Gesetz Hessen	15
2.1.8. Hessisches Mobilitätsfördergesetz	17
2.2. Planerischer Rahmen	18
2.2.1. Planungen des Bundes	18
2.2.2. Planungen des Landes	20
2.2.3. Regionalplanungen	21
2.2.4. Nahverkehrsplanungen	22
2.2.5. Planungen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	29
2.2.6. Planungen im Rheingau-Taunus-Kreis	34
3. Bestandsanalyse	39
3.1. Raumstrukturanalyse	39
3.1.1. Stadtstruktur und verkehrliche Anbindung	39
3.1.2. Bevölkerungsstruktur	41
3.1.3. Beschäftigte	48
3.1.4. Mobilitätssimulation und Ermittlung der Verkehrsverflechtungen	50
3.1.5. ÖPNV-relevante Zielorte	56
3.2. Nahverkehrsanalyse	59
3.2.1. Verbindungen im Schienen- und Busfernverkehr sowie Schienennahverkehr	60
3.2.2. Regionale und lokale Busverbindungen	64
3.2.3. Stadtverkehre in der Landeshauptstadt Wiesbaden	69
3.2.4. Bedarfsgesteuerte Busverkehre	74
3.2.5. Mikromobilität / Vernetzung	74

3.2.6. Tariflandschaft	75
3.2.7. Mobilitätsverhalten und Modal Split	78
3.2.8. Fahrgastnachfrage	81
4. Mängel- und Potenzialanalyse	83
4.1. Erschließungsqualität	84
4.2. Bedienungsqualität	93
4.3. Verbindungsqualität	96
4.4. Qualität der Schülerbeförderung	107
4.5. Ausrüstungsqualität	113
4.5.1. Barrierefreiheit	113
4.5.2. Haltestellenausstattung	116
4.5.3. Fahrzeuge	122
4.6. Servicequalität	123
5. Ziele	125
Literaturverzeichnis	129

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht von Nahverkehrsplänen umliegender Aufgabenträger	23
Abbildung 2: Netz des HessenExpress	24
Abbildung 3: Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden	39
Abbildung 4: Kreisgebiet des Rheingau-Taunus-Kreises	40
Abbildung 5: Verteilung der Einwohnenden in Wiesbaden im Jahr 2020	43
Abbildung 6: Verteilung der Einwohnenden in Wiesbaden im Jahr 2023	43
Abbildung 7: Bevölkerungsdichte der einzelnen Stadtteile Wiesbadens	44
Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in Wiesbaden zwischen 2013-2020	45
Abbildung 9: Verteilung der Einwohnenden im Rheingau-Taunus-Kreis nach Gemeinden im Jahr 2020	46
Abbildung 10: Bevölkerungsdichte im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2020	47
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis 2013-2020	48
Abbildung 12: Räumliche Verteilung der Beschäftigten in Wiesbaden im Jahr 2021	49
Abbildung 13: Einzelhandelsstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2021	50
Abbildung 14: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation	52
Abbildung 15: Tägliche Verkehrsverflechtungen zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken	53
Abbildung 16: Tägliche Verkehrsverflechtungen zwischen Gemeinden im RTK	53
Abbildung 17: Tägliche Verkehrsverflechtungen zwischen Gemeinden im RTK und Stadtteile in Wiesbaden	54
Abbildung 18: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage in Wiesbaden auf Basis der Mobilitätssimulation	55
Abbildung 19: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis auf Basis der Mobilitätssimulation	55
Abbildung 20: ÖPNV-relevante Ziele in Wiesbaden	56
Abbildung 21: Gewerbeflächen und -gebiete sowie Einzelhandelsstandorte in Wiesbaden	57
Abbildung 22: ÖPNV-relevante Ziele im Rheingau-Taunus-Kreis	58
Abbildung 23: Einzelhandelsstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis	59
Abbildung 24: Schienennetz Wiesbaden & RTK	64
Abbildung 25: Expressbusse Wiesbaden & RTK	65
Abbildung 26: Lokal- und Regionalbus Wiesbaden & RTK	66
Abbildung 27: Schulbuslinien RTK	67
Abbildung 28: Linienbedarfsverkehr RTK	68
Abbildung 29: Stadtbus Wiesbaden	69
Abbildung 30: Schnellbuslinien Wiesbaden	70
Abbildung 31: AST Wiesbaden	71
Abbildung 32: Schulbuslinien Wiesbaden	72
Abbildung 33: Nachtverkehr Wiesbaden	73
Abbildung 34: On Demand-Bedienggebiete im RTK	74
Abbildung 35: Car Sharing in der Wiesbadener Innenstadt	75
Abbildung 36: Modal Split Wiesbaden Gesamtverkehr	79
Abbildung 37: Modal Split Wiesbaden Binnenverkehr	79
Abbildung 38: Modal Split Rheingau-Taunus-Kreis Gesamtverkehr	80
Abbildung 39: Modal Split Rheingau-Taunus-Kreis Binnenverkehr	80
Abbildung 40: ÖPNV-Streckenbelastung in Wiesbaden gemäß mikroskopischer Mobilitätssimulation	81
Abbildung 41: ÖPNV-Streckenbelastung im Rheingau-Taunus-Kreis gemäß mikroskopischer Mobilitätssimulation	82
Abbildung 42: Kriterien bei der Mängel- und Potenzialanalyse	83
Abbildung 43: Komponenten der Erschließungsqualität	84
Abbildung 44: Ermittlung der Haltestellenkategorie auf Basis der Methodik der Schweizer Güteklassen mit fünf Kategorien	85
Abbildung 45: Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien	85
Abbildung 46: Ermittlung der Güteklassen der Erschließung	86
Abbildung 47: Erschließungsqualität in Wiesbaden nach klassischem Ansatz	86
Abbildung 48: Erschließungsqualität im Stadtzentrum von Wiesbaden	87
Abbildung 49: Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis nach klassischem Ansatz	88
Abbildung 50: Erschließungsqualität in Taunusstein nach klassischem Ansatz	88
Abbildung 51: Exemplarisches Beispiel der Bewertung eines Weges nach der nutzerzentrierten Erschließungsqualität	89
Abbildung 52: Erschließungsqualität in Wiesbaden nach nutzerzentriertem Ansatz	90
Abbildung 53: Erschließungsqualität im Stadtzentrum von Wiesbaden nach nutzerzentriertem Ansatz	91
Abbildung 54: Erschließungsqualität im RTK nach nutzerzentriertem Ansatz	92
Abbildung 55: Erschließungsqualität in Taunusstein nach nutzerzentriertem Ansatz	93
Abbildung 56: Vergleich der Abfahrten der Busse in Wiesbaden mit der Verkehrsnachfrage	95

Abbildung 57: Vergleich der Abfahrten der Busse im Rheingau-Taunus-Kreis mit der Verkehrsnachfrage.....	96
Abbildung 58: Ermittlung der Reisezeit beim ÖPNV	97
Abbildung 59: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Wiesbaden	98
Abbildung 60: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Wiesbaden	98
Abbildung 61: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Mainz	99
Abbildung 62: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Darmstadt.....	99
Abbildung 63: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Rheingau-Taunus-Kreis.....	100
Abbildung 64: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Rheingau-Taunus-Kreis.....	100
Abbildung 65: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Mainz-Bingen.....	101
Abbildung 66: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg.....	101
Abbildung 67: Darstellung der 25 attraktivsten Relationen mit mehr als 1.000 Wegen täglich zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1-1,5)	102
Abbildung 68: Darstellung der 25 meistgenutzten Relationen in Wiesbaden sowie zwischen Wiesbaden und dem Umland	103
Abbildung 69: Darstellung der 25 unattraktivsten Relationen mit mehr als 1.000 Wegen täglich zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1,5-2,8)	103
Abbildung 70: Reisezeitverhältnis auf Relationen mit mehr als 1000 Wegen/Tag im Rheingau-Taunus-Kreis	104
Abbildung 71: Reisezeitverhältnis auf Relationen mit mehr als 1000 Wegen/Tag zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden	105
Abbildung 72: Verbindungsqualität vom Wiesbadener Hauptbahnhof mit keinem bzw. einem Umstieg.....	106
Abbildung 73: Verbindungsqualität vom Busbahnhof Taunusstein mit keinem bzw. einem Umstieg	107
Abbildung 74: Schematische Darstellung des mikroskopischen Modells der Schülernachfrage	108
Abbildung 75: Relationen der Schüler bis Klasse 10 innerhalb des RTK	109
Abbildung 76: Fahrzeugbedarf im Schülerverkehr RTK	109
Abbildung 77: Verteilung der Fahr- und Wartezeiten von Grundschülern im RTK	110
Abbildung 78: Wegeaufteilung nach Einhaltung der Beförderungskriterien der Grundschulen.....	111
Abbildung 79: Verteilung der Fahr- und Wartezeiten von Schülern an weiterführenden Schulen im RTK	111
Abbildung 80: Wegeaufteilung nach Einhaltung der Beförderungskriterien der weiterführenden Schulen.....	112
Abbildung 81: Umstiegspunkte im Schülerverkehr	113
Abbildung 82: Merkmale für Barrierefreiheit an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	114
Abbildung 83: Barrierefreie Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden.....	115
Abbildung 84: Barrierefreiheit der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis	116
Abbildung 85: Wartehallen an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	118
Abbildung 86: Haltestellenausstattung in der Landeshauptstadt Wiesbaden	119
Abbildung 87: Haltestellen mit DFI-Anzeiger in der Landeshauptstadt Wiesbaden	120
Abbildung 88: Haltestellen mit ausreichender Beleuchtung in der Landeshauptstadt Wiesbaden	121
Abbildung 89: Radabstellanlagen an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	122
Abbildung 90: Räumlich-schematische Zielsetzung für die Landeshauptstadt Wiesbaden.....	125

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beschaffungsquoten des SaubFahrzeugBeschG.....	15
Tabelle 2: Schienenverkehr nach Deutschlandtakt (Dritter Gutachterentwurf 06/2020)	19
Tabelle 3: Bedienungsstandards des RMV für regionale Linienverkehre	25
Tabelle 4: Maßnahmen in der LHW des NVP 2015	29
Tabelle 5: Maßnahmen im RTK des NVP 2015.....	34
Tabelle 6: Einwohnende in LHW nach Stadtteilen in den Jahren 2020 und 2023	41
Tabelle 7: Einwohnende im RTK nach Gemeinden in den Jahren 2020 und 2023	45
Tabelle 8: Grundlagendaten der Mobilitätsanalyse	51
Tabelle 9: Schienenpersonenfernverkehr in Wiesbaden	60
Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis.....	61
Tabelle 11: Bahnstationen in der LHW.....	62
Tabelle 12: Bahnstationen im RTK	63
Tabelle 13: Tarifstrukturen im RMV	76
Tabelle 14: Betriebszeiten in Wiesbaden nach Betriebstag und Verkehrszeiten	94
Tabelle 15: Kategorisierung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV in Qualitätsstufen	97
Tabelle 16: Verteilung der Schulstart und -endzeiten.....	108

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 A

Gemeinsamer Teil

Rahmenbedingungen & Analyse

1. Einleitung

Ein einleitendes Kapitel für den Nahverkehrsplan wird im Anschluss an die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durch die Auftraggeber verfasst.

2. Rahmenvorgaben

2.1. Rechtlicher Rahmen

2.1.1. Verordnung (EG) 1370/2007

Die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates gilt seit dem Jahr 2009 und enthält Vorgaben zur Finanzierung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für den ÖPNV. Die Verordnung bezieht sich auf sämtlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße. In der Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises ist hiervon der Busverkehr betroffen. Für die Vergabe des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist als Aufgabenträgerorganisation der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zuständig. Gemäß Art. 3 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 erfolgt die Gewährung „ausschließliche[r] Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen [...] im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.“

Die Europäische Union hat mit dieser Verordnung einen europäischen Binnenmarkt zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen erschaffen, sodass in Ergänzung zu allgemeinen Vorgaben öffentlicher Aufträge auch Verkehrsdienstleistungen nach festen Kriterien vergeben werden. Neben den Kriterien, wie diese Leistung vergeben werden soll, regelt die Verordnung, unter welchen Bedingungen Ausgleichszahlungen gewährt werden können, ohne den Wettbewerb zu gefährden.

Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind über Vorabbekanntmachungen im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Diese sollen Anforderungen an Fahrplan, Beförderungsentgelt sowie an Standards enthalten.

2.1.2. Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die zentrale gesetzliche Grundlage, um den kommunalen und nachbarschaftlichen öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland zu planen, zu organisieren und zu betreiben. Das Gesetz regelt Verkehrsleistungen bis zu einer Strecke von 50 km und einer Fahrzeit von bis zu einer Stunde. Wesentliche Inhalte sind die Genehmigungspflicht von Linienverkehren und deren Ausgestaltung sowie die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Dabei enthält das Gesetz auch Vorgaben für den Nahverkehrsplan.

Der Aufgabenträger hat hierzu eine „ausreichende [...] den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende [...] Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ (§ 8 Abs. 3 S. 1 PBefG) sicherzustellen und Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV sowie dessen Umweltqualität zu formulieren. Verkehrsmittelübergreifende Verkehrsangebote sind zu integrieren. Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten

Menschen in den Vordergrund. Dazu sollte „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit“ (§ 8 Abs. 3 S. 3 PBefG) erreicht werden. Ziel des Nahverkehrsplans ist es, Aussagen über erforderliche Maßnahmen zu treffen und dies zeitlich zu terminieren. Falls dieses Ziel nicht erreicht werden kann, sind im Nahverkehrsplan die Einschränkungen präzise zu benennen und dies zu begründen (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG). Vor dem Hintergrund der bereits verstrichenen Frist aus dem PBefG ist eine schnellstmögliche Umsetzung anzustreben.

Im Rahmen der Verordnung (EG) 1370/2007 sind eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträgen finanziert werden, von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen zu unterscheiden. Diese werden zusätzlich zu den genannten Erträgen bezuschusst. Grundsätzlich ist der eigenwirtschaftliche Verkehr zu bevorzugen, wenn dieser die Anforderungen an eine angemessene Bedienung erfüllt. In

§ 8 Abs. 4 S. 1 PBefG wird dazu die Voraussetzung gestellt, „Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...] eigenwirtschaftlich zu erbringen“. Gemeinwirtschaftliche Leistungen zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan vorgegebenen Qualitäten sind nach Verordnung (EG) 1370/2007 zu behandeln. Bei einer entsprechenden Ausschreibung oder Vergabe kann auf die Inhalte des Nahverkehrsplans hingewiesen werden (vgl. §§ 8 Abs. 4; 8a Abs. 1 PBefG).

- **Eigenwirtschaftlich:** Der Betrieb trägt sich von den „Einnahmen“ der Geschäftshandlung. Dazu zählen Fahrgeldeinnahmen, aber auch Ausgleichsleistungen aus der Schülerbeförderung (§ 45a PBefG), der kostenlosen Beförderung von Menschen mit Behinderung (§§ 145ff. SGB IX) oder Ausgleichszahlungen von Tarifharmonisierungsverlusten in Tarifverbünden
- **Gemeinwirtschaftlich:** Teile oder gesamte Verkehrsleistungen, die sich nicht eigenwirtschaftlich tragen. Die Ausschreibung muss nach den Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007 erfolgen unter bestimmten Voraussetzungen dann auch europaweit.

Es besteht für Kommunen und Kreise im Falle von gemeinwirtschaftlich finanzierten Leistungen neben einer Leistungsvergabe im Wettbewerbsverfahren (Ausschreibung) die Möglichkeit, Verkehrsleistungen an einen internen Betreiber zu vergeben (Direktvergabe). Eine Direktvergabe ist nur möglich,

- wenn das Leistungsvolumen einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1 Mio. EUR unterschreitet oder 300.000 km nicht überschreitet. Diese Werte verdoppeln sich, wenn die Direktvergabe an ein Unternehmen erfolgt, das über maximal 23 Fahrzeuge verfügt,
- wenn der Aufgabenträger gegenüber dem Verkehrsunternehmen direkt weisungs- und kontrollberechtigt ist,
- wenn sich das Verkehrsunternehmen an keinen Ausschreibungen beteiligt, außer denen des eigenen Bedienungsgebiets.

Bedeutung des PBefG für die Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis

In der Landeshauptstadt Wiesbaden wird der Verkehr mit Bussen im Stadtgebiet von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH (ESWE Verkehr) erbracht. An der ESWE Verkehr ist die WVW Wiesbaden Holding GmbH zu 94,87 % beteiligt, an dieser ist wiederum die Landeshauptstadt Wiesbaden zu

100 % beteiligt. Die Übrigen 5,13 Prozent werden unmittelbar von der Landeshauptstadt Wiesbaden gehalten. Um diese Verkehrsleistungen auch zukünftig rechtssicher betreiben zu können, wurde die Direktvergabe der Verkehrsleistung durch die Landeshauptstadt Wiesbaden im Oktober 2015 in einer Vorabkennzeichnung bekannt gegeben. Diese Direktvergabe setzt die Bedingungen für den Busverkehr in der Landeshauptstadt ab dem 1.10.2017 für 10 Jahre fest.

Der Verkehr mit Bussen im Rheingau-Taunus-Kreis wird von der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) organisiert. Diese ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft des Rheingau-Taunus-Kreises. Die Vergabe in 7 Losen ist über eine Laufzeit von 8 Jahren mit Betriebsaufnahme am 11.12.2022 erfolgt. Zuschläge in der europaweiten Ausschreibung erhielten die ALV Oberhessen und die ESE Verkehrsgesellschaft für jeweils 2 Lose sowie die DB Regio Bus Mitte GmbH für insgesamt 3 Lose.

Der ÖPNV muss, um ein attraktives und nachfrageorientiertes Angebot bieten zu können, den allgemeinen gesellschaftlichen Trends folgen. Im gesellschaftlichen Diskurs wird dabei im Bereich der Digitalisierung ein Werkzeug gesehen, um Ressourcen effizienter einzusetzen. Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurden daher, neben vielen weiteren Anpassungen, mit dem Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und dem gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) zwei neue Verkehrsformen eingeführt. Die Novelle hat ermöglicht, dass u. a. öffentliche Angebote im On-Demand-Ridepooling als Linienverkehr eingestuft werden und beim Einsatz von Mietwagen das Pooling-Verbot aufgehoben wurde. Der vorliegende Nahverkehrsplan soll den Vorgaben des PBefG entsprechen, um den Zielsetzungen an ein attraktives ÖPNV-Angebot nachzukommen.

2.1.3. Behindertengleichstellungsgesetz

Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) hat das Ziel „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“ (§ 1 Abs. 1 S. 1 BGG).

Im Gesetz werden die Begrifflichkeiten „Menschen mit Behinderungen“ und „Barrierefreiheit“ definiert. Menschen mit Behinderungen sind nach BGG „Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“ (§ 3 S. 1 BGG).

Der Begriff der Barrierefreiheit ist im Nahverkehr insbesondere auf bauliche Anlagen (z. B. Haltestellen), Verkehrsmittel sowie auf den Bereich visuelle und akustische Information und Kommunikation anzuwenden. Diese sind so zu gestalten, dass sie von Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4 BGG). Behinderungsbedingte Hilfsmittel sind dabei zulässig. (vgl. § 4 BGG)

2.1.4. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, indem der Bund den Ländern mehr Verantwortung und finanzielle Unterstützung gestattet. Der Fokus der Förderung liegt vorrangig auf schienengebunden Vorhaben.

Nach GVFG können u. a. folgende Vorhaben:

- Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart sowie Seilbahnsysteme (mit Beachtung der Voraussetzungen nach dem Beihilferecht der Europäischen Union)
- Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur

mit bis zu 75 % der jeweils zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. (vgl. § 2 Abs. 1 i. V. m. § 4 Abs. 1 Nr. 1 GVFG) Die Bahnen sollen dabei so geführt werden, dass sie durch geeignete Bauformen oder durch ein Fahrleitsystem bevorrechtigt werden, also nach Möglichkeit überwiegend auf ihrem eigenen Bahnkörper geführt werden.

Außerdem sollen bis zum Jahr 2030 der Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen sowie die Umsteigeanlagen des schienengebundenen ÖPNV in der kommunalen Baulast mit bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Ein Förderkriterium für Umsteigeanlagen ist z. B. der Ausbau von Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben.

Der Förderung durch das GVFG ist u. a. vorausgesetzt, dass das jeweilige Vorhaben in einem Nahverkehrsplan oder einem gleichwertigen Plan vorgesehen ist.

2.1.5. Bundesimmissionsschutzgesetz

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) regelt durch § 38 BImSchG die Beschaffenheit und den Betrieb von Fahrzeugen sowie Bau und Änderung von Straßen und Schienenwegen zum Schutz der Umwelt vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnlichen Vorgängen. In § 38 Abs. 1 BImSchG sind Grenzwerte für Emissionen von Kfz und Schienenanlagen festgesetzt, die nicht überschritten werden dürfen. Außerdem sollen vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß begrenzt werden. Im Nahverkehrsplan ist zu definieren, welches Verkehrsmittel in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten das emissionsärmste Angebot darstellt (vgl. § 41 Abs. 1 i. V. m. § 50 BImSchG).

2.1.6. Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

Auf der Ebene der Europäischen Union (EU) wird das Ziel einer emissionsarmen Mobilität verfolgt. Dazu haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union am 20. Juni 2019 die Richtlinie 2019/1161 über die Förderung umweltverträglicher und energieeffizienter

Straßenfahrzeuge beschlossen (CVD: Clean Vehicles Directive)¹. Mit dieser Richtlinie werden zwingend einzuhaltende Grenzwerte für die Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen durch öffentliche Behörden und Unternehmen beschlossen. Die Richtlinie wurde in deutsches Recht übertragen, sodass sich entsprechende Regelungen im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) befinden. Das Gesetz definiert dabei den Begriff des „sauberen Fahrzeug“ sowie des „emissionsfreien Fahrzeug“.

Saubere Fahrzeuge nach diesem Gesetz sind Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Voraussetzung ist, dass die „Kraftstoffe die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen oder der DIN EN 15940, Ausgabe Oktober 2019 entsprechen“ (§ 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG). Im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 müssen 45 %, und im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 65 % der neu beschafften Fahrzeuge saubere Fahrzeuge sein. Emissionsfreie Fahrzeuge sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor, die weniger als 1 g CO₂/kWh ausstoßen. Mindestens die Hälfte der sauberen Fahrzeuge müssen emissionsfrei sein (vgl. Tabelle 1). Diese Quote ist laut Gesetz neben dem Kauf von Straßenfahrzeugen im entsprechenden Bezugsjahr auch auf Leasingverträge, Mietverträge oder Mietkaufverträge von Straßenfahrzeugen anzuwenden.

Tabelle 1: Beschaffungsquoten des SaubFahrzeugBeschG

Fahrzeugklasse	Beschaffungsquote 1. Referenzzeitraum, 02.08.2021 bis 31.12.2025	Beschaffungsquote 2. Referenzzeitraum, 01.01.2026 bis 31.12.2030
Sauberes Fahrzeug	45 %	65 %
Emissionsfreies Fahrzeug	22,5 %	32,5 %

Quelle: Planersocietät nach SaubFahrzeugBeschG

2.1.7. ÖPNV-Gesetz Hessen

Das Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG HE) konkretisiert die übergeordneten Regelungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Für den straßengebundenen ÖPNV betrifft dies den Verbundbusverkehr, den regionalen Busverkehr sowie lokale Angebote von Straßenbahn, Oberleitungsbus, Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie alternative, vom Linienverkehr unabhängige Bedienungsformen (Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi, Anrufbus und Fahrgemeinschaften).

Die Stärkung des ÖPNV zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommen ist ein wichtiges Ziel des ÖPNVG HE. Dieser soll daher „vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient“ gestaltet werden (vgl. § 3 ÖPNVG HE).

¹ Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

Die allgemeine Anforderung ist im übergeordneten Sinne die ausreichende Verkehrsbedienung zur Verstärkung der Daseinsvorsorge. Dabei ist die aktuelle und perspektivische Mobilitätsnachfrage zur berücksichtigen. Das Land Hessen fordert weitergehend als Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

- eine regelmäßige Bedienung,
- möglichst kurze Reisezeiten sowie Sicherheit für Anschlüsse und Übergänge,
- Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit,
- aktuelle Fahrgastinformationen,
- ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem und
- ausreichende Kapazitäten.

Außerdem verweist das ÖPNVG HE auf die Verknüpfung der unterschiedlichen ÖPNV-Angebote und die gebotene Intermodalität mit anderen Verkehrssystemen. Ebenfalls zu beachten sind die Umweltverträglichkeit und die soziale Bedeutung.

Die von den Verkehrsverbünden (Aufgabenträgerorganisationen) entwickelten Verbundtarife sind von den Verkehrsunternehmen anzuwenden.

In Hessen sind gemäß der Zielsetzung des PBefG zur Barrierefreiheit Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationen so zu gestalten, dass „sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen“ (§ 4 Abs. 6 ÖPNVG HE).

Zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der ausreichenden Bedienung sind die Aufgabenträger und damit die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatus-Städte. Dies beinhaltet vor allem die Entwicklung und Planung des Angebots, die Bestellung der Verkehre und die Übernahme der Aufgaben zur Erfüllung der oben beschriebenen allgemeinen Anforderungen. Die Aufgabenträger entsprechen den zuständigen Behörden.

Regelungen zu den aufzustellenden Nahverkehrsplänen werden unterschieden zwischen verbundweiten Nahverkehrsplänen (für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busverkehr) und lokalen Nahverkehrsplänen (für den übrigen Personennahverkehr). Hier sind gleichermaßen die Aufgabenträger für Aufstellung und Verabschiedung zuständig. Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:

- eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der Feststellungen aus der Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose,
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,

- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 S. 3 des Personenbeförderungsgesetzes,
- ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
- Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept (§ 14 Abs. 4 ÖPNVG HE).

Die Nahverkehrspläne müssen die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung beachten bzw. berücksichtigen und den Anforderungen an die Ziele und den allgemeinen Anforderungen des Gesetzes, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (vgl. § 14 Abs. 3 ÖPNVG HE).

Die lokalen Nahverkehrspläne sind nach dem Gegenstromprinzip aus verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln (vgl. § 14 Abs. 6 ÖPNVG HE). Bei der Aufstellung ist das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören sowie nach § 8 Abs. 3 S. 6 und § 14 Abs. 1 und 2 PBefG als Beteiligte die vorhandenen Unternehmenden einzubeziehen und falls vorhanden Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören (vgl. § 14 Abs. 4 Nr. 7 ÖPNVG HE).

Die Nahverkehrspläne sollen in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht werden. Spätestens alle fünf Jahre ist über eine Neuaufstellung der NVP zu entscheiden.

2.1.8. Hessisches Mobilitätsfördergesetz

Das hessische Mobilitätsfördergesetz (MobFöG HE) ist seit 2018 gültig und hat zum Ziel, die Verkehrsverhältnisse und die nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu verbessern, indem es gezielt Projekte fördert, für die Fördermittel in Höhe von 100 Millionen Euro jährlich zur Verfügung stehen. Nach § 2 MobFöG HE sind Gemeinden, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und die sonstigen Vorhabenträger des öffentlichen Personenverkehrs und des kommunalen Straßenbaus antragsberechtigt. Dies umfasst sowohl die Landeshauptstadt Wiesbaden als auch die RTV als Aufgabenträger, sodass diese die Planung sowie den Ausbau von Bushaltestellen im Aufgabenträgergebiet koordinieren und umsetzen. Für den Erhalt und die Weiterreichung von Förderung im Rheingau-Taunus-Kreis sind Vereinbarungen mit den Gemeinden abzuschließen.

Förderfähige Vorhaben sind u. a.:

- der Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, einschließlich Seilbahnen, und nicht bundeseigenen Eisenbahnen (§3 S. 1 Nr. 1a MobFöG HE),
- die Reaktivierung von Schienenstrecken (§3 S. 1 Nr. 1b MobFöG HE),

- der Bau und Ausbau von Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteiganlagen und Bahnhöfen (§3 S. 1 Nr. 1c MobFöG HE),
- die Einrichtung von Beschleunigungs- und Informationssystemen (§3 S. 1 Nr. 1d MobFöG HE),
- die Beschaffung von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen, die ihre Antriebsenergie überwiegend aus einer Batterie oder einer Brennstoffzelle beziehen (§3 S. 1 Nr. 1e MobFöG HE),
- die Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen (§3 S. 1 Nr. 1g MobFöG HE),
- der Bau oder Ausbau von Carsharing- und Fahrradverleihstationen (§3 S. 1 Nr. 2g MobFöG HE) sowie Umsteigeparkplätzen und Quartiersgaragen (§3 S. 1 Nr. 2h MobFöG HE).

Zu beachten ist auch die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz. Hier bestehen Durchführungserlasse für Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV (nach §3 S. 1 Nr.1 MobFöG HE) und für Infrastrukturmaßnahmen im kommunalen Straßenbau (nach §3 S. 1 Nr.2 MobFöG HE). Die Erlasse enthalten jeweils zu den jeweiligen förderfähigen Vorhaben Ziele, eine Aufzählung der Antragsberechtigten, den konkreten Gegenstand der Förderung sowie eine beihilferechtliche Einordnung.

2.2. Planerischer Rahmen

2.2.1. Planungen des Bundes

Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans

Der durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2016 aufgestellte Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält Aus- und Neubauprojekte des Bundes an Straßen-, Schienen- und Wasserwegen. Das darin enthaltene Vorhaben Nr. 4 (Projektnummer 2-004-V03) zum Zielnetz I des Korridors Mittelrhein tangiert unter anderem die Stadt Wiesbaden. Geplant ist die Errichtung einer zweigleisigen Verbindungsspange zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main, die auch als Wallauer Spange bezeichnet wird.

Ebenfalls wird die Landeshauptstadt Wiesbaden durch das Projekt 2-004-V04 des Bundesverkehrswegeplans tangiert, welches eine Neubaustrecke für den Güterverkehr im Korridor Mittelrhein umfasst, die im Bereich Wiesbaden-Schierstein von der Bestandsstrecke abzweigt. Dabei werden auch westliche Bereiche des Rheingau-Taunus-Kreises tangiert. Dem Projekt wird derzeit durch den Bundesverkehrswegeplan kein Bedarf zugewiesen.

Deutschlandtakt

Mit dem Deutschlandtakt befindet sich ein bedeutendes Projekt des Bundes in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren der Schienenbranche aktuell in der Vorbereitung. Dieses zielt darauf ab, auf Basis eines deutschlandweiten integralen Taktfahrplans notwendige Infrastrukturen zu dessen Umsetzung zu errichten und Bahnhöfe zu Taktknoten weiterzuentwickeln. Zu beachten ist dabei, dass für die Projekte des Deutschlandtakts derzeit keine Finanzierungsgrundlage vorliegt und darüber hinaus der Umsetzungszeitraum nicht eindeutig definiert ist, sodass kein fester Zeitpunkt für das Erreichen des angestrebten Zielzustands feststeht. Der Wiesbadener Hauptbahnhof ist im Regionalverkehr als Taktknoten zu den Taktminuten 00 und 30 definiert, sodass attraktive (Umsteige-)Verbindungen entstehen. Auch der Knoten Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis bietet nach den Entwurfsinhalten mehrere Umsteigeoptionen zu den Taktminuten 0 und 30.

Der auf Grundlage der von den SPNV-Aufgabenträgern definierten Linien und Verbindungen erstellte dritte Gutachterentwurf sieht eine Anbindung des Wiesbadener Hauptbahnhofs durch insgesamt drei Fernverkehrslinien vor, die Wiesbaden mit Leipzig, Dresden und Berlin sowie mit Düsseldorf, Köln und Stuttgart verbinden. Im Nahverkehr sind drei neue stündliche Expressverbindungen nach Frankfurt bzw. Darmstadt vorgesehen. Während bei den Produkten Regionalbahn und Regionalexpress (Nahverkehrszug) keine zusätzlichen Fahrten vom Wiesbadener Hauptbahnhof geplant sind, ist eine Erweiterung der S-Bahn-Verkehre konzipiert, die zusätzliche Fahrten zum Frankfurter Hauptbahnhof über Frankfurt-Höchst und in Richtung Ludwigshafen und Mannheim über Mainz beinhaltet. Gleichzeitig entfällt die Verbindung der heutigen S9 über die Eisenbahnbrücke Hochheim in Richtung Rüsselsheim und Frankfurt Flughafen, sodass beide Orte lediglich mit Fahrt über Mainz erreicht werden können. Dies wird durch einen bis durchgehenden 15-Minuten-Takt bis Wiesbaden auf der nördlich des Mains verkehrenden Linie S1 ausgeglichen. Auf der Ländchesbahn zwischen Wiesbaden und Niedernhausen sind keine Veränderungen vorgesehen, allerdings entfallen die nach Limburg an der Lahn durchgebundenen Fahrten in der HVZ.

Auf den Bahnstrecken im Rheingau-Taunus-Kreis kommt es ebenfalls zu Angebotserweiterungen. So ist für die rechte Rheinstrecke ein 30-Minuten-Takt bis Assmannshausen ebenso vorgesehen wie die Einführung einer stündlichen Expressverbindung nach Koblenz und Neuwied. Ein deutlich dichteres Angebot ist auch für die Main-Lahn-Bahn vorgesehen, auf der zukünftig ein halbstündliches Angebot mit Nahverkehrs- sowie ein stündliches Angebot mit Expresszügen vorgesehen ist. Zwischen Idstein und Limburg an der Lahn entsteht durch das Angebot einer zusätzlichen stündlichen Nahverkehrsverbindung ein ungefährer 15-Minuten-Takt. In der HVZ ist diese Verbindung von Idstein bis nach Frankfurt durchgebunden. Darüber hinaus ist eine Verbindung über die derzeit nicht befahrene Aartalbahn von Limburg an der Lahn über Hahnstätten und Bad Schwalbach nach Wiesbaden geplant.

Tabelle 2: Schienenverkehr nach Deutschlandtakt (Dritter Gutachterentwurf 06/2020)

Produkt	Bezeichnung	Relation	Takt
Fernverkehr	FV 12	Wiesbaden – Berlin Gesundbrunnen	zweistündlich
	FV 13	Wiesbaden – Dresden	zweistündlich
	FV 31	Düsseldorf – Wiesbaden – Stuttgart	zweistündlich

Produkt	Bezeichnung	Relation	Takt
Express	HeEx 2	Wiesbaden – Darmstadt	halbstündlich
	HeEx 5	Wiesbaden – Bebra	stündlich
	E 10 RP	Frankfurt – Wiesbaden-Biebrich – Rüdesheim – Neuwied	stündlich
	E 20 HE	Frankfurt – Niedernhausen – Limburg	stündlich
Nahverkehrszug	N 10.a RP	Frankfurt – Wiesbaden – Rüdesheim – Koblenz-Gondorf	stündlich
	N 10.b RP	Frankfurt – Wiesbaden – Rüdesheim – Assmannshausen	stündlich
	N 20 HE	Frankfurt – Niedernhausen – Limburg	stündlich
	N 21.a HE	Frankfurt – Niedernhausen – Limburg	stündlich
	N 21.b HE	(Frankfurt – Niedernhausen –) Idstein – Limburg	stündlich
	N 22.a HE	Wiesbaden – Niedernhausen	stündlich
	N 22.b HE	Wiesbaden – Niedernhausen	stündlich
	N 22.c HE	Wiesbaden – Niedernhausen	stündlich
	N 75 HE	Wiesbaden – Aschaffenburg (– Miltenberg)	halbstündlich
	N 90 RP	Limburg – Bad Schwalbach – Wiesbaden	stündlich
S-Bahn	S 1.a HE	Wiesbaden – Rödermark-Ober Roden	halbstündlich
	S 1.b HE	Wiesbaden – Rödermark-Ober Roden	halbstündlich
	S 2.a HE	Niedernhausen – Dieburg	halbstündlich
	S 2.b HE	Niedernhausen – Dietzenbach Mitte	halbstündlich
	S 8.a HE	Wiesbaden – Hanau	halbstündlich
	SRN 5	Wiesbaden – Sinsheim (– Eppingen)	halbstündlich

Quelle: Planersocietät auf Grundlage des BMVI (2020)

2.2.2. Planungen des Landes

Auf der Ebene des Landes Hessen besteht die Hessenstrategie Mobilität 2035, die im Rahmen des Programms Mobiles Hessen 2030 entwickelt wurde und übergeordnete Zielaussagen zum Ausbau von Infrastrukturen, zur Digitalisierung sowie zur Nahmobilität enthält. Im Rahmen des Programms unterstützt das Land Hessen insbesondere bei der Realisierung von Projekten im

Schienenverkehr, darunter auch die Streckenreaktivierung im Raum Wiesbaden sowie Erweiterungen des SPNV-Angebots in der Rhein-Main-Region. Darüber hinaus beteiligt sich das Land auch an der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten mit einem besonderen Fokus auf kleinen Stationen. Ein Engagement des Landes besteht auch bei Projekten zur Förderung der Elektromobilität im ÖPNV, unter anderem in der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Der Integrierte Klimaschutzplan 2025 des Landes enthält ebenfalls mehrere Aussagen zur Entwicklung des Mobilitätssektors und des ÖPNV. Unter den prioritären Maßnahmen zum Klimaschutz werden eine Stärkung des ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum und auf Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus. Auch die Ausweitung der Schienenverkehrsangebote wird als prioritäre Maßnahme definiert. Darüber hinaus ist eine Elektrifizierung der ÖPNV-Fahrzeugflotten als weitere Maßnahme vorgesehen. Zur Klimaanpassung ist die Anpassung der Haltestellenanlagen an Extremwetterereignisse angestrebt, z. B. durch die Verschattung von Haltestellenbereichen.

2.2.3. Regionalplanungen

Der im Jahr 2010 beschlossene Regionalplan Südhessen ordnet die Stadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis in die Metropolregion Rhein-Main ein. Während die Stadt Wiesbaden mit den Nachbargemeinden Taunusstein und Walluf zum Verdichtungsraum zählen, ist der Rheingau-Taunus-Kreis dem Ordnungsraum zugeordnet. Für den Ordnungsraum sind "leistungsfähige Verkehrsverbindungen auf den Nahverkehrs- und Regionalachsen durch attraktive Angebote insbesondere des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zu gewährleisten" (Regierungspräsidium Darmstadt 2007). Im Verdichtungsraum ist zusätzlich die "Ausweisung von Wohnbaugebieten [...] an den Haltepunkten insbesondere des schienengebundenen ÖPNV vorzusehen" (Regierungspräsidium Darmstadt 2007). Die Achsen Frankfurt – Wiesbaden – Rüdesheim – Koblenz, Wiesbaden – Groß-Gerau – Darmstadt sowie Frankfurt – Idstein – Limburg sind als Regionalachsen definiert, auf denen der Ausbau und die Weiterentwicklung des ÖPNV Priorität hat. Dies gilt auch für die überörtliche Nahverkehrsachse Wiesbaden – Niederrhein – Idstein.

Der Regionalplan enthält verschiedene Grundsätze zur Entwicklung des ÖPNV. Für die Stadt Wiesbaden als Oberzentrum gilt:

- Erfüllung der Funktion als Verknüpfungspunkte großräumiger und regionaler Verkehrssysteme
- Erreichbarkeit des Oberzentrums aus seinem Verflechtungsbereich in der Regel innerhalb einer Stunde

Für die Mittelzentren Bad Schwalbach, Eltville, Geisenheim, Idstein, Rüdesheim und Taunusstein bestehen folgende Grundsätze für den ÖPNV:

- Erfüllung der Funktion als Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr
- Erreichbarkeit des Mittelzentrums aus seinem Mittelbereich innerhalb einer Stunde bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit

Für die Unterzentren Aarbergen, Niedernhausen und Oestrich-Winkel legt der Regionalplan den Grundsatz fest, dass diese ihre Funktion als Verknüpfungspunkte im Öffentlichen Nahverkehr erfüllen. Das ÖPNV-Angebot in Kleinzentren muss eine bedarfsgerechte Verknüpfung mit den benachbarten Zentren herstellen.

Darüber hinaus beinhaltet der Regionalplan verschiedene Maßnahmen für den SPNV, darunter die folgenden:

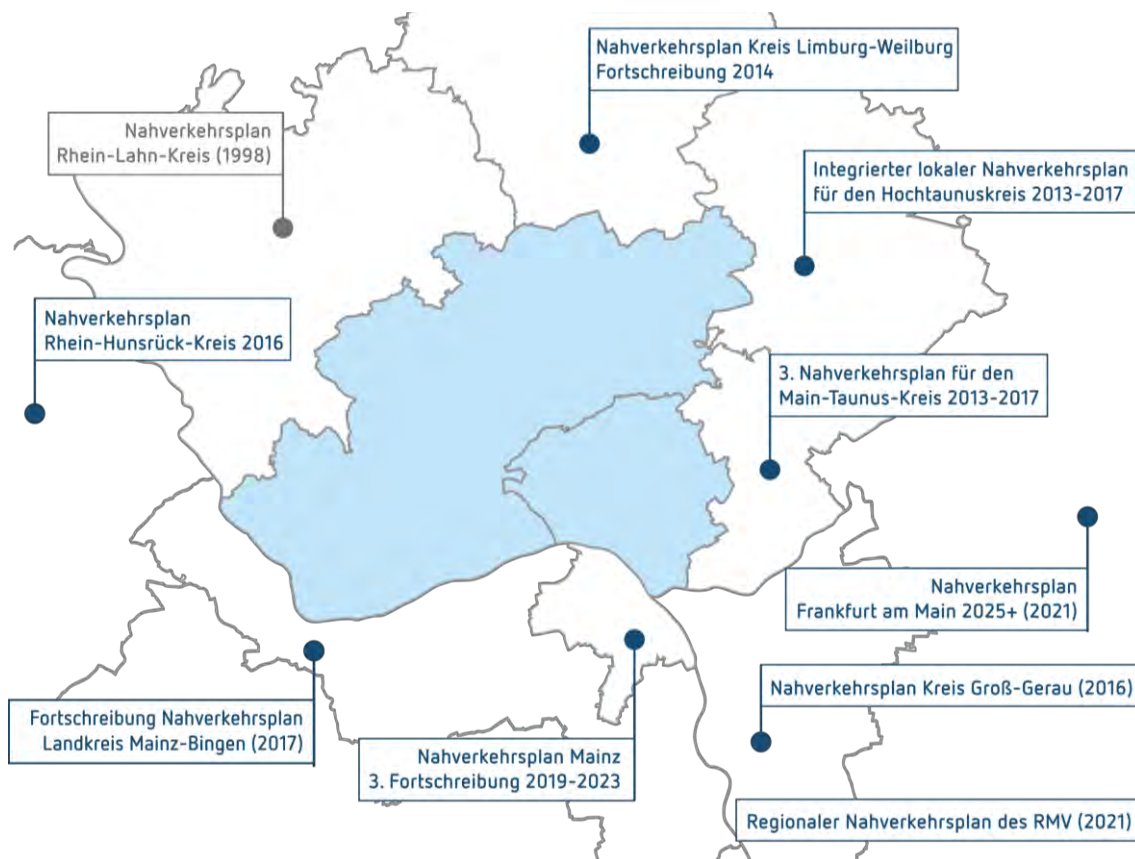
- Realisierung der Verbindungsspanne Wallau zur Verbesserung der Verbindung Wiesbaden – Frankfurt im Schienenverkehr
- Neuer S-Bahn-Haltepunkt Mainz-Kostheim
- Sicherung des ehemaligen Trassenverlaufs der Aartalbahn Wiesbaden – Bad Schwalbach – Diez für eine Wiederinbetriebnahme
- Modernisierung der Ländchesbahn Wiesbaden – Niedernhausen
- Einführung eines vertakteten Regional-S-Bahnbetriebs auf der Strecke Wiesbaden – Rüdesheim

Der Regionalplan Südhessen befindet sich derzeit in Neuaufstellung. Dieser schreibt mit Stand Dezember 2024 die Vorhaben zur Verbindungsspanne Wallau, zur Einrichtung des Haltepunkts Wallau/Delkenheim und zur Trassensicherung der Aartalbahn fort.

2.2.4. Nahverkehrsplanungen

Die Nahverkehrspläne umliegender Städte und Landkreise können auf den Linienbetrieb konkret, aber auch auf die Angebotsstandards im Allgemeinen bedeutenden Einfluss in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis nehmen. Um die in diesen Plänen vorgenommenen Konzeptionen im Rahmen dieses Nahverkehrsplans berücksichtigen und ggf. Angleichungen vornehmen zu können, ist eine Betrachtung der Nahverkehrsplanungen von neun umliegenden Kreis- und Stadtgebieten sowie des übergeordneten Aufgabenträgers unumgänglich (vgl. Abbildung 1). Aufgrund ihrer fehlenden Aktualität werden die Planungen des Rhein-Lahn-Kreises nicht berücksichtigt.

Abbildung 1: Übersicht von Nahverkehrsplänen umliegender Aufgabenträger



Quelle: Planersocietät

Regionaler Nahverkehrsplan des RMV

Die aktuelle Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV beinhaltet Zielaussagen und Maßnahmen für das gesamte Verbundgebiet aus 15 Landkreisen und vier kreisfreien Großstädten im Süden Hessens, darunter auch die Stadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis. In diesem Zuge wird der Zeitraum bis Ende 2030 betrachtet, wobei besonders weitreichende Aufgaben auch auf Zeiträume nach 2030 ausgeweitet werden können, für die in einer erstellten Vision bereits langfristige Entwicklungen mit informellem Charakter dargestellt werden. Der Plan enthält zahlreiche Aussagen zur Entwicklung des Schienennetzes und der Verkehrsknoten, der Fahrzeugflotte, der Tarifstrukturen und zur Digitalisierung des ÖPNV. Der prognostizierten und geplanten Verkehrsentwicklung liegt dabei die Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreise im RMV-Gebiet von 2017 bis 2035 zugrunde. Während für die Stadt Wiesbaden eine deutliche Bevölkerungszunahme von bis zu 15% prognostiziert wird, wird für den Rheingau-Taunus-Kreis ein leichter Bevölkerungsrückgang von bis zu 5% erwartet.

Der RNVP sieht für die Stadt Wiesbaden bis zum Jahr 2030 einige Veränderungen im SPNV-Angebot vor. Als neues hochwertiges Nahverkehrsprodukt ist die Einführung des HessenExpress (HE) für den schnellen Expressverkehr auf insgesamt neun Linien geplant. Der Wiesbadener Hauptbahnhof soll nach dem bestehenden Konzept von insgesamt drei HessenExpress-Linien angebunden werden (vgl. Abbildung 2). Die neue Linie HE 1 verbindet Wiesbaden mit dem Frankfurter Hauptbahnhof mit Halt am Frankfurter Flughafen. Ebenfalls von Wiesbaden über den Frankfurter Flughafen verkehrt die aus dem bestehenden RB 58 entwickelte Linie HE 9, die über Frankfurt Süd

und Offenbach weiter nach Hanau bzw. Aschaffenburg geführt wird. Ergänzend dazu ist die Einrichtung der neuen Linie HE 7 geplant, die Wiesbaden über den Frankfurter Flughafen mit Darmstadt verbindet. Mit der Einführung des HessenExpress erhält der Wiesbadener Hauptbahnhof damit den derzeit fehlenden Anschluss an den Expressverkehr im Rhein-Main-Gebiet. Auch der Rheingau-Taunus-Kreis ist durch die Linie HE 2, die zwischen Limburg an der Lahn und Frankfurt verkehrt, mit den Halten Idstein und Niedernhausen in das geplante Netz des HessenExpress integriert. Die Linie HE 2 soll dabei das bestehende Angebot der Linie RE 20 ersetzen.

Abbildung 2: Netz des HessenExpress



Quelle: RMV (2020)

Zusätzlich zum Konzept des HessenExpress sind weitere Veränderungen im SPNV-Netz geplant. So soll die neue Linie RE 19 eine direkte Verbindung von Koblenz über Rüdesheim, Eltville und Mainz-Kastel zum Frankfurter Hauptbahnhof anbieten und damit die bestehende Linie RE 9 ersetzen sowie die Expressverkehre ergänzen. Im Vergleich zum derzeitigen Fahrplan, in welcher der RE9 nur in der HVZ verkehrt, ergibt sich zwischen Eltville und Frankfurt somit zukünftig ein stündliches Expressangebot. Jede zweite Fahrt des RE 19 wird nach Koblenz verlängert. Das S-Bahn-Zielkonzept 2030 für die S-Bahn Rhein-Main sieht für die Stadt Wiesbaden weiterhin eine jeweils halbstündliche Anbindung mit den S-Bahn-Linien S 1 und S 8 vor. Aufgrund der Einführung des HessenExpress erfolgt eine Prüfung dazu, ob und inwieweit dadurch das bestehende halbstündliche Angebot der Linie S 9 auf dem Abschnitt zwischen Wiesbaden und Rüsselsheim angepasst werden kann. Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis ist mit der Linie S 2 weiterhin

halbstündlich bzw. in der Hauptverkehrszeit viertelstündlich an Hofheim, Frankfurt-Höchst und Frankfurt Hauptbahnhof angebunden. Die für Wiesbaden angeregte S-Bahn-Station Mainz-Kostheim für die Linien S 1 und S 9 kann laut RMV aufgrund der Fahrplanlage aktuell nicht realisiert werden. Im informellen S-Bahn-Zielkonzept 2030+ ist eine Taktverdichtung der Linie S 1 bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof auf einen 15-Minuten-Takt skizziert, die ggf. mit zusätzlichen Ausbaumaßnahmen im Bahnhof verbunden wäre.

Zur Aufstellung von Standards sind die Teile des RMV-Gebiets in einen Kernraum und eine umliegende Region gegliedert und die SPNV-Linien gemäß ihrer Verbindungsfunktion zwischen oder innerhalb dieser Räume zugeordnet. Der RMV klassifiziert die Stadt Wiesbaden als Teil des Kernraums, während der Rheingau-Taunus-Kreis der Raumkategorie *Region* zugeordnet wird. Aufbauend auf dieser Kategorisierung werden in Tabelle 3 die relevanten Verbindungen dargestellt. Die Linie RB 21 zwischen Wiesbaden und Niedernhausen bzw. Limburg an der Lahn zählt abweichend zu den Verbindungen der Region, für die ein (zwei)stündliches Angebot mit 16 Betriebsstunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h angestrebt ist.

Tabelle 3: Bedienungsstandards des RMV für regionale Linienverkehre

Raumtyp	Kernraum	Verbindung Kernraum – Region
Produktkategorie	HE und RE als regionale Expressverbindungen, RB und S-Bahn als regionale Verbindungen	HE als regionale Expressverbindung, RB als regionale Verbindung
Fahrtenhäufigkeit und Grundtakt	30/60 HE und RE, 15/30 RB und S 18 Betriebsstunden (HE und RE), 20-21 Betriebsstunden (RB und S) Hauptverkehrszeit (HVZ) (Mo-Fr): bedarfsgerechte Verdichtung Schwachverkehrszeit (SVZ) (auch Sa/So): bedarfsgerechte Ausdünnung	60 HE, RE und RB 18 Betriebsstunden (HE, RE, RB) Hauptverkehrszeit (HVZ) (Mo-Fr): bedarfsgerechte Verdichtung Schwachverkehrszeit (SVZ) (auch Sa/So): bedarfsgerechte Ausdünnung
Betriebszeit Betriebstage: täglich	HVZ: 5-9 Uhr und 13-20 Uhr (HE und RE); 5-10 Uhr und 13-20 Uhr (RB und S) SVZ: täglich abends ab 22 Uhr (HE und RE) sowie ab 23 Uhr (RB und S); sonntags morgens bis 12 Uhr (HE und RE), bis 10 Uhr (RB) sowie bis 8 Uhr (S) SVZ (Nachtverkehr): 0-4 Uhr (HE und RE); 1-4 Uhr (RB und S)	HVZ: 5-10 Uhr und 13-20 Uhr (HE) 5-9 Uhr und 13-20 Uhr (RB) SVZ (täglich abends und sonntags morgens): nur für Kernraum definiert SVZ (Nachtverkehr): 0-4 Uhr (RB)

Raumtyp	Kernraum	Verbindung Kernraum – Region
Angestrebte mindestens Durchschnittsgeschwindigkeit	60 km/h (HE und RE) 50 km/h (RB) 45 km/h (S)	75 km/h (HE und RE) 60 km/h (RB)
Platzangebot	Sitzplatzverfügbarkeit 100 % (Normalverkehrszeit (NVZ) und SVZ) 65 % Besetzungsgrad bezogen auf Sitzplätze 2. Klasse und Stehplätze bis zu 15 Minuten Fahrzeit (HVZ)	

Quelle: Planersocietät auf Grundlage von RMV (2020)

Die geplanten Maßnahmen zur Entwicklung des SPNV sind stark durch das Projekt der Wallauer Spange geprägt, welche eine neue Verbindung zwischen der Bahnstrecke Breckenheim-Wiesbaden und der Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main in Richtung Frankfurt herstellt. Diese Verknüpfung beider Strecken ermöglicht mit den Linien HE 1, HE 7 und HE 9 deutlich kürzere Reisezeiten zwischen Wiesbaden und Frankfurt bzw. Darmstadt. An den Wiesbadener Stadtteil Delkenheim angrenzend soll auf der Gemarkung des Hofheimer Stadtteils Wallau ein neuer Haltepunkt Wallau-Delkenheim errichtet und von zwei Hessenexpresslinien bedient werden. Für die Aartalbahn zwischen Diez, Bad Schwalbach und Wiesbaden besteht bereits eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung.

Neben axialen Projekten sind auch mehrere punktuelle Projekte bis 2030 vorgesehen. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität des S-Bahn-Verkehrs ist der Umbau des Bahnhofs Niedernhausen geplant. Für die Realisierung des seitens der Stadt Wiesbaden angeregten Haltepunkts Niedernhausen Rhein-Main-Theater besteht nach den Untersuchungen des NVP keine fahrplantechnische Machbarkeit. Eine Verlegung des Bahnhofs Rüdesheim am Rhein ist hingegen aufgrund der fehlenden Umsetzbarkeit eines barrierefreien Ausbaus am bestehenden Standort geplant und betrifft die Linien RB 10 und RE 19. Ein barrierefreier Ausbau ist darüber hinaus auch bei einigen weiteren Stationen vorgesehen; insbesondere für den Ausbau von Stationen entlang der Ländchesbahn und der Main-Lahn-Bahn sind dafür bereits Projekte in das landesweite Ausbauprogramm aufgenommen.

Im regionalen straßengebundenen ÖPNV sind im RNVP neue Expressbus-Korridore definiert worden, die zukünftig einer genaueren Untersuchung unterzogen werden sollen. Für den Rheingau-Taunus-Kreis betrifft dies die Korridore Kronberg-Bad Camberg/Idstein sowie eine Verbindung von Wiesbaden-Schierstein über Niederwalluf nach Katzenelnbogen. Darüber hinaus sind für die Linien Wiesbaden-Limburg, Wiesbaden-Nastätten-Miehlen und Bad Schwalbach-Walluf Taktverdichtungen angestrebt. Für die von Wiesbaden verkehrenden Regionalbuslinien sind nur geringfügige Anpassungen in Form von vereinzelt ausgeweiteten Betriebszeiten und der Optimierung von parallelen Bedienungen geplant.

Frankfurt

Für das Stadtgebiet Frankfurts liegt ein aktueller Nahverkehrsplan vor, welcher im Zeitraum bis 2025+ eine Gültigkeit beansprucht. Neben dem straßengebundenen ÖPNV wird in der Stadt

Frankfurt ein erheblicher Teil der innerstädtischen ÖPNV-Verkehre durch schienengebundene Verkehrsmittel abgewickelt, welche einer längeren Planungs- und Betriebszeit bedürfen. Vor diesem Hintergrund blickt der Nahverkehrsplan in einem zweiten Szenario über den eigentlichen Bezugsrahmen hinaus.

Der Nahverkehrsplan formuliert für den Nahverkehr in Frankfurt folgende Ziele:

- Möglichst den ÖPNV-Anteil im Modal Split zu erhöhen
- Ausreichende Kapazitäten für die wachsende Stadt bereitzustellen
- Wachstum unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zu ermöglichen

In der Maßnahmenformulierung nehmen die Stadt Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis keine hervorgehobene Rolle ein. Aus der Perspektive der Stadt Frankfurt sind unter anderem die Pendelbewegungen von Arbeitnehmenden in den Osten (Main-Kinzig-Kreis) und den Süden (Offenbach Stadt und der Landkreis Offenbach) dominant.

Mainz

Für das Stadtgebiet von Mainz liegt ein aktueller Nahverkehrsplan vor, dessen 3. Fortschreibung von 2019 bis 2023 gültig ist. Die Erarbeitung einer 4. Fortschreibung begann zu Beginn des Jahres 2024. Nach der Novellierung des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz vom 13.02.2021 ist für kommunale Aufgabenträger allerdings der 5-Jahres-Turnus nicht mehr verpflichtend.

Als zentrale Neuerung beschreibt das Maßnahmenkapitel des Mainzer Nahverkehrsplans die Einführung einer eindeutigen, transparenten und wiederkehrenden Taktfamilie im ÖPNV, die auf den SPNV und die Netze der angrenzenden Landkreise abgestimmt sein soll. So sollen:

- schnelle Hauptachsen rechnerisch alle 7,5 Minuten bedient werden (abwechselnd alle 7 oder 8 Minuten)
- mindestens alle 15 Minuten Verbindungen in die Stadtteile angeboten werden
- mindestens alle 30 Minuten Verbindungen in die Stadtquartiere angeboten werden
- mindestens alle 30 Minuten Verbindungen auf den Tangentialachsen angeboten werden

Nach Wiesbaden ein- und ausfallende Verkehre sollen im Rahmen des Taktfamilien-Konzepts gesondert abgestimmt werden. Zur Entwicklung des Achsennetzes definiert der Nahverkehrsplan drei Relationskategorien zwischen den Stadtteilen, wendet diese jedoch nicht auf Verbindungen in Wiesbadener Stadtteile an. Als bedeutender Umsteigepunkt nach Wiesbaden wird der Bahnhof Mombach definiert. Folgende Veränderungen des Linienangebots in Richtung Wiesbaden sind vorgesehen:

- Angebotsreduzierung Campus – SWR – Mombach (– Wiesbaden)
- Neue Querverbindung Hechtsheim Gewerbegebiet – Bretzenheim – Hartenberg-Münchfeld – Gonsenheim – Mombach (– Wiesbaden)
- Neue Tangentialverbindung mit neuen Direktverbindungen nach Hechtsheim, Bretzenheim, Gonsenheim und nach Wiesbaden

- Neue Direktverbindung Hindenburgstraße – Kastel – Wiesbaden

Für den Korridor zwischen dem Mainzer und dem Wiesbadener Hauptbahnhof wird ein durchgehender Nachtverkehr im Busverkehr angestrebt.

Weitere lokale Nahverkehrspläne

Das in diesem Nahverkehrsplan zu bearbeitende Untersuchungsgebiet aus Landeshauptstadt Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis grenzt an sieben benachbarte Kreise und kreisfreie Städte. Neben der oben beschriebenen kreisfreien Stadt Mainz grenzen der Kreis Mainz-Bingen, der Rhein-Hunsrück-Kreis, der Rhein-Lahn-Kreis, der Kreis Limburg-Weilburg, der Hochtaunus-Kreis, der Main-Taunus-Kreis und der Landkreis Groß-Gerau an Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis.

Alle diese Gebietskörperschaften sind Aufgabenträger im Sinne der jeweiligen Landesnahverkehrsgesetze. Innerhalb der formellen Beteiligung des Nahverkehrsplans sind benachbarte Aufgabenträger zu beteiligen. Es liegen für alle benachbarten Kreise Nahverkehrspläne oder ÖPNV-Konzepte vor.

Prägnante Zielsetzungen benachbarter Aufgabenträger und Nahverkehrspläne sind:

- Im Kreis Groß-Gerau ist Gestaltungsleitbild das multimodale Mobilitätssystem. Das Leitbild formuliert das Ziel einer stärkeren Vernetzung aller Verkehrsträger, so dass eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssystems ermöglicht werden kann.
- Im Rhein-Hunsrück-Kreis liegen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans unter anderem die Stärkung des ÖPNV im Freizeitverkehr und die Gewinnung neuer Kundengruppen zugrunde. Dazu sollen flexible Bedienformen installiert und touristische Angebote in den Sommermonaten ausgeweitet werden.
- Im Kreis Limburg-Weilburg sollen zunehmend auch Kunden im Freizeit-, Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr gebunden und neu hinzugewonnen werden. Dabei muss das Angebot ökonomischen Tatsachen Rechnung tragen. Primär wird das bestehende Angebot mit Verbesserungen im Wochenendverkehr und der Einführung flexibler Bedienformen fortgeschrieben
- Im Hochtaunuskreis ist ein integrierter Nahverkehrsplan erarbeitet worden. Die Maßnahmenentwicklung steht unter dem Zeichen der Bestandssicherung.
- Der dritte Nahverkehrsplan für den Main-Taunus-Kreis erarbeitet in drei Szenarien die mögliche ÖPNV-Entwicklung. Neben der Fortschreibung des Status Quo wird im Optimierungsszenario 1 ein Zustand beschrieben, in dem Bedienformen entsprechend der Nachfrage optimiert werden (flexible Bedienformen), während die Bedienungsstandards im Optimierungsszenario 2 deutlich reduziert werden. Die Autoren empfehlen die Umsetzung des Optimierungsszenario 1.
- Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis Mainz-Bingen ist der weitere Ausbau der ÖPNV-Verbindungen innerhalb des Landkreises und die Verbindung der einzelnen Zentren untereinander. Darüber hinaus sollen die Verbindungen zu den angrenzenden Städten und Landkreisen gestärkt werden. Insbesondere im Berufsverkehr

werden dabei auch die Verbindungen in den Rheingau-Taunus-Kreis und nach Wiesbaden berücksichtigt.

2.2.5. Planungen in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Umsetzungsbilanz des vorherigen Nahverkehrsplans

Bereits der 2015 erarbeitete Nahverkehrsplan bearbeitet die Belange des ÖPNV der Landeshauptstadt und des nördlich angrenzenden Rheingau-Taunus-Kreis gemeinsam. Trotz der gemeinsamen Bearbeitung sind die inhaltlichen Arbeiten in zwei Teilberichte aufgeteilt, sodass separate Anforderungsprofile und Konzeptionen bestehen.

Für das Stadtgebiet Wiesbadens formuliert der Nahverkehrsplan folgende Maßnahmen:

Tabelle 4: Maßnahmen in der LHW des NVP 2015

Maßnahme	Umsetzungsstand
Linie 3 – Verlängerung von Haltestelle Rheinufer zur Haltestelle Zeilstraße	Nicht erfolgt
Linie 5 – Verlängerung zu Haltestelle Karl-Drebert-Straße	Erfolgt
Linie 5 – Taktverdichtung auf 10 Minuten	Nicht erfolgt
Linie 8 – Aufteilung des Fahrtwegs	Erfolgt
Linie 9/ 14 – Fahrwegerweiterung mit erweiterter Bedienung auch in SVZ	Erfolgt
Linie 15 – Anbindung Neubaugebiet Hainweg	Erfolgt
Linie 15 – 10-min-Takt bis Nordenstadt	Erfolgt
Linie 15 – Verdichtung des Takts im Abendverkehr auf 30-min-Takt	Erfolgt
Linie 15/48 – Erschließung neues Wohngebiet „Lange Seegewann“ - Delkenheim	Haltestelle baulich angelegt, derzeit noch keine Bedienung
Linie 16/20 – Verlängerung von Rambach nach Naurod mit Durchbindung auf die Linie 20	Erfolgt
Linie 16/20 – Bei Verlängerung nach Naurod stündliche Bedienung der Haltestelle „Erbsenacker“	Erfolgt
Linie 16/20 – Einrichtung einer Haltestelle im Siedlungsgebiet Erbsenacker	Erfolgt

Maßnahme	Umsetzungsstand
Linie 17 – Bierstadt Erschließung Neubaugebiet Bierstadt-Nord	In Vorbereitung, Erschließung des Wohngebiets noch nicht abgeschlossen
Linie 18 – Erschließung Freudenberg Verlängerung Schierstein Hafen	Erfolgt
Linie 18 – 30 Min-Takt in der Verkehrsspitze	Erfolgt
Linie 18 – Wiedereinführung alter Linienweg Adalbert Stifter Straße	Nicht erfolgt
Linie 21 – Erweiterte Schleifenfahrt Tannering	Nicht erfolgt
Linie 24 - Erweiterter Fahrweg bis Grorother Hof	Nicht erfolgt
Linie 28 – Erschließungsfahrt Kreuzberger Ring	Nicht erfolgt
Linie 28 – Erschließungsfahrt Gewerbegebiet Petersweg Ost	Erschließung durch Linie 33
Linie 37 – Erschließungsfahrt Deutsche Klinik für Diagnostik/ Fresenius Klinik /Aukammallee	Nicht erfolgt
Linie 37 - Erweiterung Bierstadt nach Erbenheim Egerstraße	Erfolgt
Linie 37 – ganztägiges Fahrtenangebot an allen Verkehrstagen	Erfolgt
Linie 37 – Verlängerung Bierstadt nach Breckenheim über Igstadt Nordenstadt	Verlängerung nicht erfolgt - Umsteigefreie Verbindung Bierstadt – Breckenheim durch Linie 23 möglich
Linie 39 – Erschließungsfahrt über Glarusstraße Haltestelle Rheinbahnhof	Erfolgt
Linie N11 - Verlängerung der Nachtlinie ins Neubaugebiet Bierstadt Nord	In Vorbereitung, Erschließung des Wohngebiets noch nicht abgeschlossen
Flexible Bedienform – Dotzheim – Bestattungswald	Erfolgt ab Frauenstein/Schierstein ohne Bedienung Dotzheim Mitte
Ortsbus Dotzheim	Nicht erfolgt
Flexible Bedienform – Tangentialverbindung östliche Vororte	Erfolgt – aktualisierte Routenführung

Maßnahme	Umsetzungsstand
Weiterführung Maßnahme aus 2008 – Freihalten der Haltestelle Platz der Deutschen Einheit durch geändertes Linienende	Erfolgt

Quelle: Planersocietät auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2015

Die Umsetzungsbilanz des vorhergehenden Nahverkehrsplan zeigt, dass die Maßnahmen weitestgehend umgesetzt wurden. Nicht umgesetzt wurden überwiegend solche Maßnahmen, die eine feinere Erschließung in Wohngebieten vorsahen. Vereinzelt wurden die Maßnahmen mit anderen Linien umgesetzt, so zum Beispiel eine umsteigefreie Verbindung Bierstadt – Breckenheim. Diese Verbindung ist heute mit der Linie 23 grundsätzlich möglich. Innerhalb der Auflistung im alten NVP wird diese Maßnahme der Linie 37 zugeordnet.

Das Mobilitätsleitbild der Landeshauptstadt Wiesbaden

Die Stadt Wiesbaden hat im Jahr 2020 mit fachlicher Expertise von Planungsbüros und ca. 80 Wiesbadener Organisationen (Akteure aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Gesellschaft) in einer breit angelegten Beteiligung ein Mobilitätsleitbild entwickelt, das aufzeigt, wie sich die Menschen in Wiesbaden in den nächsten 10 bis 20 Jahren fortbewegen wollen. Das Mobilitätsleitbild wurde von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und dient zukünftig als Grundlage für die Mobilitätsentwicklung in der Landeshauptstadt.

Grundlage des Mobilitätsleitbilds ist die Ausrichtung der Mobilität auf hochleistungsfähige Verkehrssysteme wie den ÖPNV, deren die effiziente Abwicklung des Verkehrsaufkommens sicherstellt. Aus dem Mobilitätsleitbild lässt sich damit die Zielsetzung entnehmen, dass sich Belastungen aus dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) reduzieren und der Radverkehr sowie der ÖPNV ausgebaut werden sollen. Ganz grundsätzlich bezeichnet das Leitbild als oberstes Prinzip bei der zukünftigen Planung die Effizienz eines Transportmittels als prioritäre Größe. Eine besondere Stärke des Leitbilds ist die Orientierung entlang der vier Querschnittsthemen Urbanisierung, Gesundheit, Sicherheit und Konnektivität. So formuliert das Leitbild neben dem Ziel der effizienten Verkehrsabwicklung auch die Verkehrsvermeidung in gut geplanten und versorgten Quartieren im Sinne der Stadt der kurzen Wege.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ identifiziert aktuelle Entwicklungen und arbeitet Leitlinien aus, um sich einer selbst gewählten Zielsetzung zu nähern. Das Konzept wurde mit der Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit erarbeitet und ist nach seiner Verabschiedung für die Verwaltung handlungsleitend. Als räumlich und sachlich übergeordnete Planung soll sich der Nahverkehrsplan ebenfalls in den Leitlinien des Konzepts bewegen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ formuliert dabei das Qualitätsziel „Wiesbaden will nachhaltig mobil werden!“

Dazu beitragen sollen die formulierten Leitideen:

- Stärkung des Umweltverbunds

- Einsatz und Förderung innovativer Mobilitätstechnologien
- Sichere und attraktive Gestaltung von Verkehrsräumen
- Förderung einer zukunftsfähigen positiven Mobilitätskultur durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und des Mobilitätsmarketings

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ hat mögliche Projekte und Maßnahmen identifiziert, die in Zusammenhang mit den übrigen Themenfeldern zu der gewünschten Entwicklung auf städtischer Ebene beitragen. Darunter findet sich die Entlastung des innenstädtischen öffentlichen Verkehrs durch leistungsfähige Verkehrslösungen, wie die Citybahn. Diese sollte ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zwischen Mainz über Wiesbaden nach Bad Schwalbach darstellen. Das Projekt Citybahn wurde im Rahmen eines Bürgerentscheids im November 2020 mehrheitlich abgelehnt. Im Gleichklang mit der Entwicklung eines leistungsfähigen Verkehrsträgers sieht das Konzept die Siedlungsentwicklung entlang der Achsen dieses Verkehrsträgers. Die Nachverdichtung im Siedlungsbau soll vor allem im Südwesten stattfinden. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist es ein langfristiges Ziel, neben der besseren Vernetzung der Verkehrsträger und der Einführung innovativer Mobilitätsformen auch die Reduktion des Verkehrsaufkommens in bestimmten sensiblen Bereichen der Stadt, primär in Innenstadtbereichen, voranzutreiben. Hier sollen Bereiche eingeschränkt oder langfristig grundsätzlich nicht mehr mit dem MIV befahren werden können. Darüber hinaus wirbt das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ für eine Fortsetzung der Dialogkultur und eine ämter- und institutionsübergreifende Zusammenarbeit in der Stadt.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ leitet als Kernaussage für die Mobilität folgende Aussagen ab:

- Förderung einer zukunftsfähigen positiven Mobilitätskultur durch die Stärkung des Umweltverbundes
- Ausbau des schienengebundenen ÖPNVs als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
- Vernetzung der Stadtteile miteinander und mit der Region

Als zentrale Herausforderung sieht das Konzept die steigende Bevölkerung und mit ihr die zunehmende Nachfrage nach Wohnraum, Arbeitsplätzen und Verkehrsinfrastrukturen sowie Ressourcen im Allgemeinen. Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ festgelegten Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens, die so genannten Impulsräume, bilden die großräumigen Betrachtungsschwerpunkte für eine mögliche Siedlungsentwicklung im Rahmen der Flächennutzungsplanung.

Verkehrsentwicklungsplan – VEP

Zentrale Aufgabe des im Jahr 2020 beschlossenen VEP ist die Formulierung einer strategischen Ausrichtung der Stadtentwicklung innerhalb des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Wiesbaden 2030+ (siehe oben) für das Thema der Mobilität zu konkretisieren, ohne dabei einen integrierten Blick über alle Verkehrsmittel zu verlieren. Aus dem Konzept ergibt sich die Aufgabe, den Anteil des Modal Splits für den Umweltverbund auf 65 % der Wege zu erhöhen und dadurch die CO₂-Emissionen um 25 % gegenüber dem Vergleichsjahr 2013 zu senken.

Hierfür erarbeitet der VEP einen inhaltlichen Rahmen, der einen Geltungsbereich von 15 Jahren abdeckt. Als (verkehrs-)sektoraler Teilplan soll sich der hier zu erarbeitende Nahverkehrsplan grundsätzlich an den inhaltlichen Leitplanken des Verkehrsentwicklungsplans orientieren.

Die Maßnahmen des Handlungskonzepts für den ÖPNV lassen sich grundsätzlich in vier Bereiche gliedern:

- Einführung der Citybahn (Projekt nach Ablehnung der Wiesbadener Bevölkerung im November 2020 aufgegeben)
- Ergänzungen im Busliniennetz (in Abstimmung mit der möglichen Citybahn)
- Verbesserung im SPNV
- Digitalisierung des ÖPNV

In insgesamt acht Steckbriefen formuliert der VEP Maßnahmenfelder für den öffentlichen Personennahverkehr. Neben den vier oben beschriebenen Themen sollen folgende weitere Verbesserungen erfolgen:

- Ergänzungen und Erweiterungen des Busliniennetzes
- Weiterentwicklung der Tarifangebote
- Ausbau der Ländchesbahn
- Prioritäre Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- und Umbaumaßnahmen
- Einrichtung neuer und Ausbau bestehender Busfahrstreifen

Klimaschutzziele und Green City Masterplan

Im Jahr 2018 wurde durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden der Green City Masterplan beschlossen, der das Ziel beinhaltet, einen ÖPNV-Anteil am Modal Split von 25 % bis zum Zieljahr 2035 zu erreichen. Der Green City Masterplan umfasst dabei die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte im Bereich des ÖPNV:

- V-1 Umsetzung CityBahn
- V-2 Weiterentwicklung ÖPNV und bedarfsorientierte/ ergänzende/ autonome Mobilitätsangebote
- V-3 Multi- und intermodale Mobilitätsstationen und -infrastruktur

Vor dem Hintergrund, dass in Wiesbaden ein kommunales schienengebundenes Verkehrsmittel nach Ablehnung der CityBahn-Planungen weiterhin fehlen wird, wird der zu erreichende Anteil im Rahmen des Klimaschutzkonzepts auf 22 % der Wege reduziert. Bekräftigt werden die Klimaschutzziele durch den am 27.09.2019 beschlossenen und am 17.05.2023 erneut bestätigten Klimanotstand. Dieser hat zur Folge, dass den durch den Klimawandel hervorgerufenen bedrohlichen Umweltwirkungen mit einer Verschärfung der Wiesbadener Klimaschutzziele zu begegnen. Dies umfasst insbesondere die Umsetzung des Beschlusses „Kommunalen Klimaschutz wirksam vorantreiben“.

2.2.6. Planungen im Rheingau-Taunus-Kreis

Umsetzungsbilanz des vorherigen Nahverkehrsplans

Der im Jahr 2015 gemeinsam mit der Landeshauptstadt Wiesbaden erstellte Nahverkehrsplan sieht für den Rheingau-Taunus-Kreis mehrere Veränderungen im ÖPNV-Angebot vor. Diese umfassen sowohl kleinräumige Projekte zur Behebung von Erschließungsdefiziten als auch großräumige Veränderungen zur Verbesserung der Verbindungsqualität.

Für den Rheingau-Taunus-Kreis formuliert der Nahverkehrsplan folgende Maßnahmen:

Tabelle 5: Maßnahmen im RTK des NVP 2015

Maßnahme	Umsetzungsstand
Eltville/Hattenheim - Veränderte Linienführung Lahnstraße mit neuer Haltestelle	Nicht erfolgt
Taunusstein-Bleidenstadt – Schleifenfahrt der Linie 242 über Panoramastraße	Erfolgt
Aarbergen-Kettenbach - Verlängerung Linie 248	Erfolgt, Erschließungsdefizit dadurch jedoch nicht behoben
Linie 207 - Zusätzliche Fahrt zwischen Bad Schwalbach und Hohenstein-Breithardt am Nachmittag	Erfolgt
Anbindung von Aarbergen nach Zollhaus durch Verlängerung der Linien 245 bzw. 567	Erfolgt
Angebotsausdünnung auf der Querverbindung Zorn-Nauroth	Erfolgt
Errichtung einer zentralen Haltestelle in Kemel	Nicht erfolgt
Linie 170 – Verlegung des Linienwegs über Biebrich	Teilweise erfolgt durch Linie X79

Quelle: Planersocietät auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2015

Die Umsetzungsbilanz des NVP 2015 zeigt, dass die Mehrzahl der vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt oder zumindest zum Teil implementiert werden konnten. Auffällig ist, dass sowohl bei der Verlängerung der Linie 248 nach Kettenbach als auch bei der Einrichtung einer Direktverbindung zwischen dem Rheingau und Wiesbaden-Biebrich zwar eine Maßnahme umgesetzt wurde, diese jedoch das mit ihr verbundene Ziel (Erschließung zusätzlicher Siedlungsbereiche bzw. Weiterfahrt in die Wiesbadener Innenstadt) nicht erreichen konnte. Eine veränderte Linienführung in Hattenheim sowie die Einrichtung einer zentralen Haltestelle in Kemel wurden bisher nicht umgesetzt. Während in Kemel die vorhandene Straßenbreite den Bau der Haltestellenanlage maßgeblich erschwert, stellt in Hattenheim ein Bahnübergang mit wechselnden Schließungszeiten eine zentrale Barriere bei der Veränderung des Linienwegs dar.

Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises

Das Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises aus dem Jahr 2021 enthält verkehrsmittelübergreifend zahlreiche und umfassende Zielvorstellungen zur Entwicklung des Mobilitätsangebots im gesamten Kreisgebiet. Zentrale Zielvorstellungen, welche im Rahmen des Beteiligungsprozesses identifiziert wurden, sind u. a.

- Der Öffentliche Verkehr ist barrierefrei (Ziel 2)
- In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum (Ziel 3)
- Der öffentliche Verkehr ist CO₂-neutral (Ziel 4)
- Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet (Ziel 5)
- Alternative Verkehrsmittel fördern (Ziel 6)
- Die Höhenorte im Rheingau sind besser eingebunden (Ziel 9)

Aus den Zielen gehen insgesamt 10 Maßnahmen im SPNV sowie 32 Maßnahmen im weiteren ÖPNV hervor, von denen insgesamt 6 bzw. 12 Maßnahmen priorisiert sind, sodass deren Umsetzung bis spätestens 2030 angestrebt wird. Im Maßnahmenkonzept des Öffentlichen Verkehrs sind mehrere Maßnahmen zum SPNV enthalten, die das Angebot sowohl entlang bestehender Verbindungen verstärken als auch durch neu herzustellende Verbindungen zu erweitern. Dies sind die folgenden priorisierten Maßnahmen:

- Schienenanbindung des Untertaunus über die Aartalbahn (SPNV-1)
- Verlängerung der S-Bahn-Linie S2 von Niedernhausen nach Idstein (SPNV-2)
- Taktverdichtung der RB 10 auf der rechten Rheinstrecke (SPNV-3)
- Herstellung der allgemeinen Barrierefreiheit an Bahnhöfen (SPNV-4)
- Verlegung des Haltepunkts und Beseitigung eines Bahnübergangs in Rüdesheim (SPNV-5 und –6)

Als weiterführende Maßnahmen sind der Ausbau der Ländchesbahn, Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalstrecke, Alternativstrecken für den Güterverkehr sowie ein neuer Haltepunkt Niederseelbach zwischen Idstein und Niedernhausen in das Konzept aufgenommen.

Für den übrigen ÖPNV bestehen ebenfalls weitreichende priorisierte Maßnahmen, die eine deutliche Angebotsverbesserung anstreben. Zentral sind dabei die Angebotserweiterungen auf den folgenden Linien:

- Von 120-min-Takt auf 60-min-Takt (Mo-Sa): Linien 183, 187, 191, 205, 225, 228, 246, 249
- Von 120-min-Takt auf 60-min-Takt (Sa): Linien 173, 201, 223, 230, 231, 240, 242, 245
- Von 60-min-Takt auf 30-min-Takt (Mo-Fr in der HVZ): Linien 172, 181, 183
- Ausweitung Bedienzeit (Mo-Fr auf 6-22 Uhr): Linien 183, 187, 208, 221, 222, 242, 246
- Verlängerung der Linie 183 nach Lorch
- Ergänzungen im (kreisübergreifenden) Busliniennetz auf den Relationen Hünstetten -

Bad Camberg, Waldems – Bad Camberg, Waldems - Niedernhausen sowie Ringverkehr Taunusstein

- Einrichtung neuer Schellbuslinien Idstein – Taunusstein – Bad Schwalbach – Schlangenbad – Eltville sowie Katzenelnbogen – Aarbergen – Taunusstein – Wiesbaden

Langfristig soll das ÖPNV-Angebot durch weiterführende Maßnahmen wie die Taktverdichtung auf Schnellbuslinien, die Einrichtung einer Ringbuslinie zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen und die Beseitigung von Erschließungslücken. Darüber hinaus ist auch eine Ausweitung der Bedienzeit am Wochenende, die Einführung neuer Ruf- und Bürgerbusse sowie eines Jugendtaxi im Abend- und Nachtverkehr vorgesehen, um das Angebot in nachfrageschwachen Zeiten attraktiv zu halten.

Darüber hinaus bestehen weitere priorisierte Maßnahmen:

- Anpassungen im Tarifsystem: Einführung 365€-Ticket und 10er-Karte sowie Übergangstarife in den Rhein-Lahn-Kreis (ÖPNV-2 und -10)
- Modernisierung und Ausbau von Mobilitätsstationen (ÖPNV-3)
- Herstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen (ÖPNV-5)
- Ausweitung des Fährbetriebs bis mindestens 0:00 Uhr (ÖPNV-7)
- Ausweitung der Bedienungszeiträume einzelner Haltestellen (ÖPNV-8)
- Erhöhung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Busangebots (ÖPNV-9)

Weiterführende Maßnahmen, die über das Zieljahr 2030 hinaus umgesetzt werden sollen, sind u. a. die Ausstattung gut frequentierter Haltestellen mit DFI-Systemen sowie Fahrkartenautomaten, die Entwicklung von Mobilstationen, die Vereinheitlichung von Fährtarifen und On-Demand-Verkehren sowie das Angebot von Shuttleverkehren bei Veranstaltungen.

Mobilitätskonzept zur BUGA 2029 Oberes Mittelrheintal

Zur Durchführung der Bundesgartenschau im Oberen Mittelrheintal wurde im Jahr 2017 eine Machbarkeitsstudie durch das Land Rheinland-Pfalz durchgeführt. Als einzelne Standorte des dezentralisierten Durchführungsgebiets sind u. a. Rüdesheim am Rhein, Assmannshausen und der ostrheinische Niederwald vorgesehen, sodass der Rheingau-Taunus-Kreis eine wichtige Rolle für die Vorbereitung und Realisierung des Gesamtkonzepts ausfüllt. Die rechte Rheinstrecke ist aus diesem Grund als SPNV-Verbindung von besonderer Bedeutung, da sie zahlreiche Ausstellungsstandorte miteinander verbindet. Zur Abwicklung der entstehenden Besucherverkehre wird angestrebt, den Pkw-Anteil so gering wie möglich zu halten und stattdessen eine Angebotsausweitung im ÖPNV sowie dessen Verknüpfung mit weiteren umweltfreundlichen Verkehrsträgern zu realisieren. Für den Rheingau-Taunus-Kreis ist der Ausstellungsstandort im Niederwald nördlich von Rüdesheim besonders herausfordernd, da dieser derzeit nicht an leistungsfähige ÖPNV-Systeme angebunden ist. In das BUGA-Konzept sind daher die Seilbahnen von Rüdesheim und Assmannshausen in Richtung des Niederwalds als Zubringersystem integriert, welches zusätzlich durch Shuttlebusse ergänzt werden soll. Rüdesheim ist in diesem Zuge als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen SPNV, Busverkehren, Seilbahnsystemen und ausgeweiteter Fährverbindungen über den Rhein vorgesehen. Diese Fährverbindungen soll ggf. durch zusätzliche Angebote wie Wassertaxis

ergänzt werden, die als Ergänzung des ÖPNV auf Verbindungen in linksrheinische Gebiete auch nach Abschluss der IGA ein erhöhtes Potenzial aufweisen.

VEP Taunusstein 2030

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Taunusstein aus dem Jahr 2015 definiert drei zentrale Zielfelder, die verkehrsmittelübergreifende Wirkungen erzeugen. Der ÖPNV wird als wichtiges Standbein in der Stadt Taunusstein beschrieben, dessen attraktives und zum Pkw konkurrenzfähiges Angebot gewährleistet werden muss. Zudem sollen neue Zielgruppen in den Fokus genommen werden.

Das Handlungskonzept ÖPNV umfasst 10 Maßnahmen, die sich ihrem Umfang und räumlichen Bezug unterscheiden. Zur Beseitigung von Erschließungsdefiziten werden folgende Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

- Bleidenstadt: Schleifenfahrt der Linie 242 mit neuen Haltestellen in der Panoramastraße und am Jugend- und Sportzentrum (umgesetzt im Rahmen des NVP 2015)
- Wehen: Neue Haltestelle an der Aarstraße/Breslauer Straße, zentrale Umsteigehaltestelle zwischen den Linien 270 und 271 sowie Erschließung des Neubaugebiets Wehen-Süd mit ganztägiger Durchbindung der Linie 240 nach Hahn
- Neuhoof: Neue Haltestelle an der Aarstraße/Lilienstraße und in den Gewerbegebieten *Im Maisel* und *Auf dem kleinen Feld* (allesamt umgesetzt)
- Hahn: Neuer Linienweg über *Zum Schwimmbad* mit neuer Haltestelle am Freibad (umgesetzt)
- Anbindung des Gewerbegebiets Orlener Stock
- Einrichtung der Linie 273 als weitere Verbindung nach Wiesbaden (erfolgt)
- Ausweitung des Angebots der Schulverkehrslinie 243 auf ein ganztägiges Taktangebot
- Ganztägige Anbindung des Aartal-Centers durch die Linie 274
- Trassensicherung und Reaktivierung der Aartalbahn

Des Weiteren enthält der VEP Aussagen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen, zu Maßnahmen zur Busbeschleunigung sowie zur Stärkung intermodaler Verkehre durch Park + Ride sowie Bike + Ride. Flexible Angebotsformen sollen durch eine Weiterentwicklung des Komfortbus-Konzepts sowie kurzfristigere Vorbestellzeiten von Rufbussen gestärkt werden. Weitere Aussagen finden sich zur attraktiveren Gestaltung des Tarifsystems sowie zur Verbesserung von Informationsangeboten und dem Mobilitätsmanagement. Eine Fortschreibung des VEP Taunusstein befindet sich aktuell in Bearbeitung.

VEP Idstein 2035

Der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Idstein, welcher im Jahr 2021 beschlossen wurde, mündet in 6 Zielstellungen für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Idstein. Dazu zählen die Stärkung der Erreichbarkeit Idsteins, u. a. mit dem SPNV und dem regionalen Busverkehr, die

Vorhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebots sowie die Etablierung von Elektromobilität und Mobilitätsmanagement. Zur Erhöhung der Attraktivität des regionalen und lokalen ÖPNV werden verschiedene grundsätzliche Ziele angestrebt:

- Stärkere Ausrichtung auf die Anforderungen aller Bevölkerungsgruppen
- Zielgerichtete Beförderung und direkte Linienführung für regionale Verkehre durch Vermeidung von Umwegfahrten
- Stadtverträgliche Fahrzeuggrößen und dichte Taktfolgen im Stadtbusverkehr
- Erschließung aller maßgeblichen Strukturschwerpunkte sowie sich neu entwickelnder Stadtbereiche
- Aktive und barrierefreie Schnittstellen und Haltestellen, digitale Fahrgastinformationssysteme und moderne Fahrzeuge

Weitere kommunale Planwerke

Das **Stadtleitbild Bad Schwalbach** aus dem Jahr 2021 enthält prägnante übergeordnete Zielformulierungen für die gesamstädtische Entwicklung. Der Verkehrssektor ist dem Themenschwerpunkt *Gute Infrastruktur* zugeordnet, in dem u. a. eine schnelle Schienenanbindung der Stadt und ihrer Stadtteile über die Aartalbahn als grundlegend betrachtet wird. Für die Innenstadt ist eine Entlastung, insbesondere im Pkw-Verkehr, vorgesehen. Konkrete Zielaussagen zur ÖPNV-Entwicklung finden sich im kurzen Leitbild nicht.

Die im Jahr 2021 veröffentlichte **Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Eltville** enthält gesamstädtische Leitziele zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes und nachhaltigen Stadtentwicklung. Im Mobilitätssektor behandelt die Strategie aufgrund ihres Fokus auf innerstädtische Verkehre den ÖPNV lediglich untergeordnet. Um zukünftig eine höhere Attraktivität des ÖPNV zu gewährleisten, bedarf es nach den Inhalten der Nachhaltigkeitsstrategie vergünstigter innerörtlicher und überörtlicher Tarife sowie dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen.

Im **Integrierten kommunalen Entwicklungskonzept der Stadt Schlangenbad** aus dem Jahr 2016 wird Mobilität als Querschnittsthema betrachtet. Mit dem Standortfaktor Schlangenbads als Reiseziel soll ein "Rückkehr-Transportsystem [...] für Gäste und Urlauber" im ÖPNV geschaffen werden. Dazu ist eine Steigerung der Attraktivität der bestehenden ÖPNV-Angebote angestrebt. Für den Verkehrsknoten Wambach und die Verknüpfung mit den dort verkehrenden Regionalbuslinien auf der Achse Bad Schwalbach – Wiesbaden ist die Einrichtung einer Park+Ride-Anlage vorgesehen.

3. Bestandsanalyse

3.1. Raumstrukturanalyse

3.1.1. Stadtstruktur und verkehrliche Anbindung

Die Landeshauptstadt Wiesbaden liegt in der Region Südhessen im Regierungsbezirk Darmstadt und zählt rund 295.000 Einwohnende (Stand: 2023). Die kreisfreie Stadt ist Teil der Metropolregion Rhein-Main und weist dementsprechend einen großen Einzugsbereich bis nach Koblenz und Gießen im Norden, nach Fulda und Aschaffenburg im Osten sowie in die Region Rhein-Neckar im Süden. Pendelströme bestehen vereinzelt auch über diese Bereiche hinaus, unter anderem nach Kassel, Köln, Bonn und Stuttgart. Im Regionalplan Südhessen ist Wiesbaden als Oberzentrum definiert, womit sowohl Aufgaben der Grundversorgung für ihre Einwohnenden als auch das Angebot eines spezialisierten, höheren Sortiments zur regionalen Versorgung einhergehen. Innerhalb der Metropolregion Rhein-Main, die über 3 Mio. Einwohnende zählt, ist Wiesbaden neben Frankfurt, Mainz, Darmstadt, Offenbach und Hanau eines von sechs Oberzentren. Mit Ausnahme von Hanau liegen alle genannten Oberzentren in einem Radius von 60 km um Wiesbaden; die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt Mainz grenzt direkt südlich an.

Abbildung 3: Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden

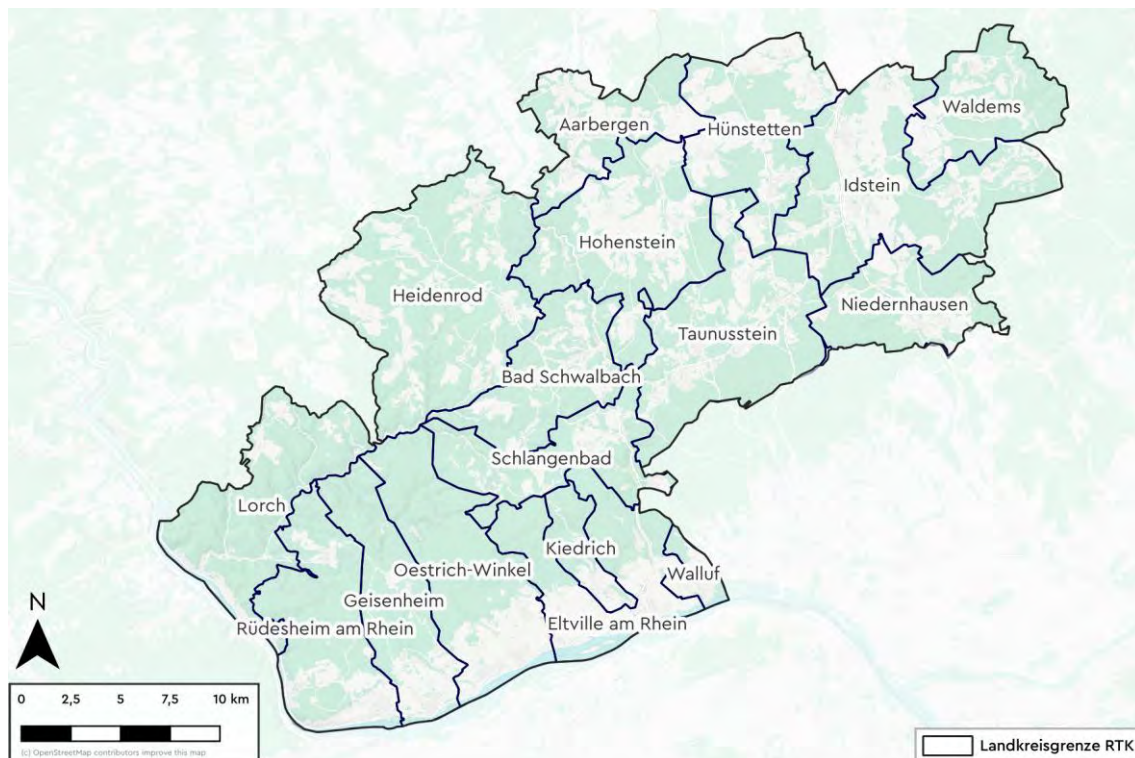


Quelle: ioki GmbH

Im Nordwesten grenzt der Rheingau-Taunus-Kreis mit knapp 190.000 Einwohnenden (Stand: 2021) auf einer Fläche von etwas mehr als 800 km². Neben der Kreisstadt Bad Schwalbach sind

die Städte Idstein, Niedernhausen, Taunusstein, Rüdesheim am Rhein sowie Eltville am Rhein die größten Städte des Kreises, die jeweils als Mittel- oder Unterzentrum durch den Regionalplan definiert werden. Geprägt ist die Region durch das Rheintal, welches gleichzeitig die südliche Grenze der Stadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises bildet. Nördlich des Rheintals und der Stadt Wiesbaden schließt der Taunus als Mittelgebirge mit Höhen zwischen 300 und 600 m an, welche die Raumstruktur maßgeblich prägen. Die Region schließt im Osten auf Höhe des Taunushauptkamms ab, an dem neben den Städten Niedernhausen und Idstein auch weitere zentrale Verkehrsadern der Region liegen.

Abbildung 4: Kreisgebiet des Rheingau-Taunus-Kreises



Quelle: ioki GmbH

Verkehrliche Anbindung

Verbindungen über das Schienennetz sowie über Bundesfernstraßen bestehen insbesondere in Richtung Frankfurt sowie in mehrere weitere Richtungen in das hessische und rheinland-pfälzische Umland. Wiesbaden ist über den sogenannten Mainzer Ring direkt an die Bundesautobahnen A 66, A 643 und A 671 angebunden, die leistungsfähige Verbindungen in Richtung Frankfurt, Darmstadt, Koblenz und Kaiserslautern darstellen. Im Nordosten Wiesbadens und des Rheingau-Taunus-Kreises verläuft die A 3 als bedeutende Fernstraßenverbindung zwischen der Rhein-Main-Region, der Stadt Köln und dem Ruhrgebiet sowie den Städten Würzburg und Nürnberg im nördlichen Bayern. Ergänzt wird das Netz der Bundesautobahnen durch weitere Fernstraßen, die insbesondere für regionale Verbindungen von Bedeutung sind. Die Bundesstraßen B 54, B 260 und B 417 verlaufen in Nord-Süd-Richtung von Wiesbaden durch den Rheingau-Taunus-Kreis und schaffen Verbindungen nach Koblenz und Limburg an der Lahn. Ebenfalls nach Koblenz verläuft die B

42 entlang des Rheins. Richtung Osten bestehen Verbindungen über die B 275 und B 455, die Verbindungen durch den Taunus in das nördliche Umland Frankfurts herstellen.

Der Wiesbadener Hauptbahnhof ist über eine zweistündliche Fernverkehrsverbindung nach Dresden über Frankfurt, Erfurt und Leipzig an das ICE-Netz angeschlossen, darüber hinaus verkehren weitere Einzelzüge unter anderem nach München, Hamburg, Stuttgart und Köln. Wichtige regionale Verbindungen im Schienenverkehr sind die rechte Rheinstrecke zwischen Frankfurt und Koblenz mit zahlreichen Bahnhöfen und Haltepunkten im Rheingau-Taunus-Kreis, die Rhein-Main-Bahn von Wiesbaden über Darmstadt nach Aschaffenburg sowie die Main-Lahn-Bahn zwischen Frankfurt und Limburg an der Lahn mit den Bahnhöfen Niedernhausen und Idstein, die im Rheingau-Taunus-Kreis zu verorten sind. Zudem sind die Städte Wiesbaden und Niedernhausen an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen.

3.1.2. Bevölkerungsstruktur

Im Jahr 2020 verteilte sich die Bevölkerung nach Angaben des Rheingau-Taunus-Kreises (2023)² und der Landeshauptstadt Wiesbaden (2023)³ wie folgt:

- Einwohnende Stadt Wiesbaden: 295.896 (Stand: 31.12.2020)
- Einwohnende Rheingau-Taunus-Kreis: 187.157 (Stand: 30.06.2020)

Insgesamt lebten im Jahr 2020 somit 483.053 Personen in den Aufgabenträgergebieten. In Wiesbaden ist die Bevölkerung zwischen 2020 und 2023 um rund 5.000 Personen angestiegen. Im Rheingau-Taunus-Kreis ist sie in diesem Zeitraum in etwa auf gleichem Niveau verblieben. Die Verteilung der Bevölkerung zeigen Abbildung 5 und Abbildung 6 sowie Tabelle 6.

Tabelle 6: Einwohnende in LHW nach Stadtteilen in den Jahren 2020 und 2023

Stadtteil	Bevölkerung 2020	Bevölkerung 2023
Mitte	22 438	22 597
Nordost	22 834	23 036
Südost	21 233	22 192
Rheingauviertel, Hollerborn	22 511	22 864
Klarenthal	10 704	10 803
Westend, Bleichstraße	18 226	18 054
Sonnenberg	7 960	7 839
Bierstadt	12 613	12 664
Erbenheim	9 996	10 260

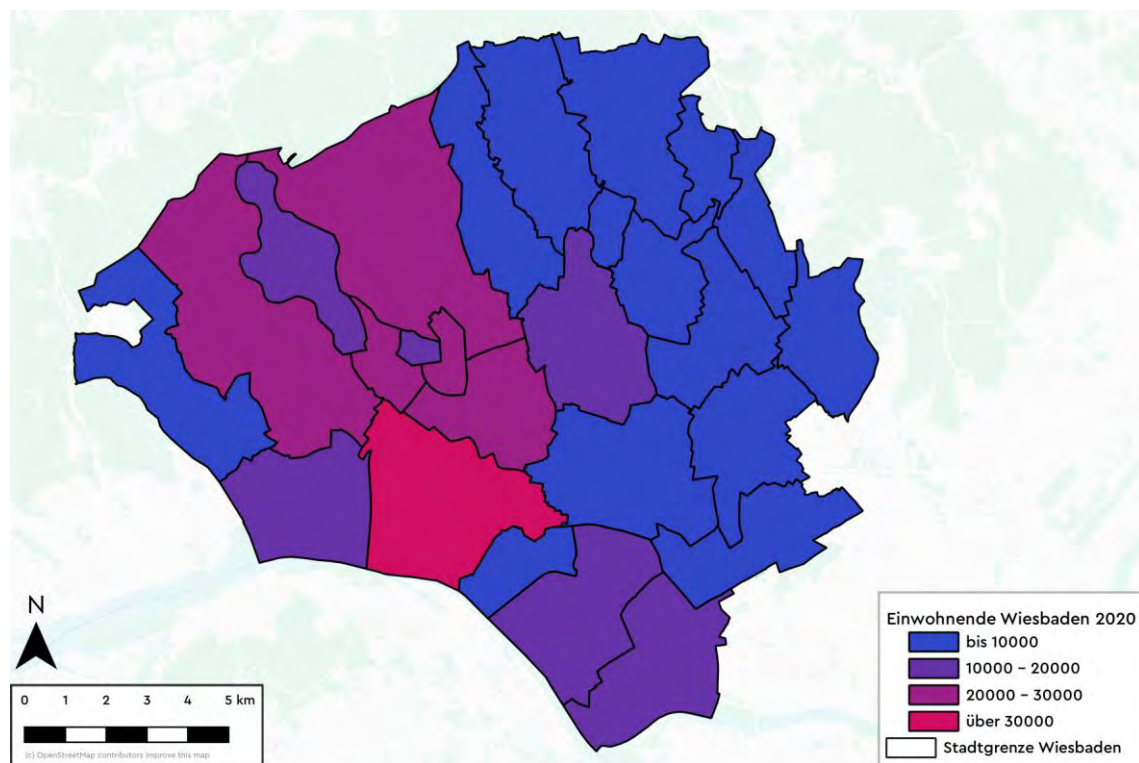
² Vgl. Rheingau-Taunus-Kreis 2020

³ Vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2023

Stadtteil	Bevölkerung 2020	Bevölkerung 2023
Biebrich	38 758	38 883
Dotzheim	27 557	28 343
Rambach	2 162	2 186
Heßloch	663	653
Kloppenheim	2 294	2 281
Igstadt	2 239	2 254
Nordenstadt	7 829	8 827
Delkenheim	5 042	5 004
Schierstein	10 642	10 855
Frauenstein	2 382	2 345
Naurod	4 404	4 425
Auringen	3 354	3 364
Medenbach	2 510	2 503
Breckenheim	3 332	3 316
Amöneburg	1 743	1 796
Kastel	13 353	13 959
Kostheim	14 381	14 593
Summe	291 160	295 896

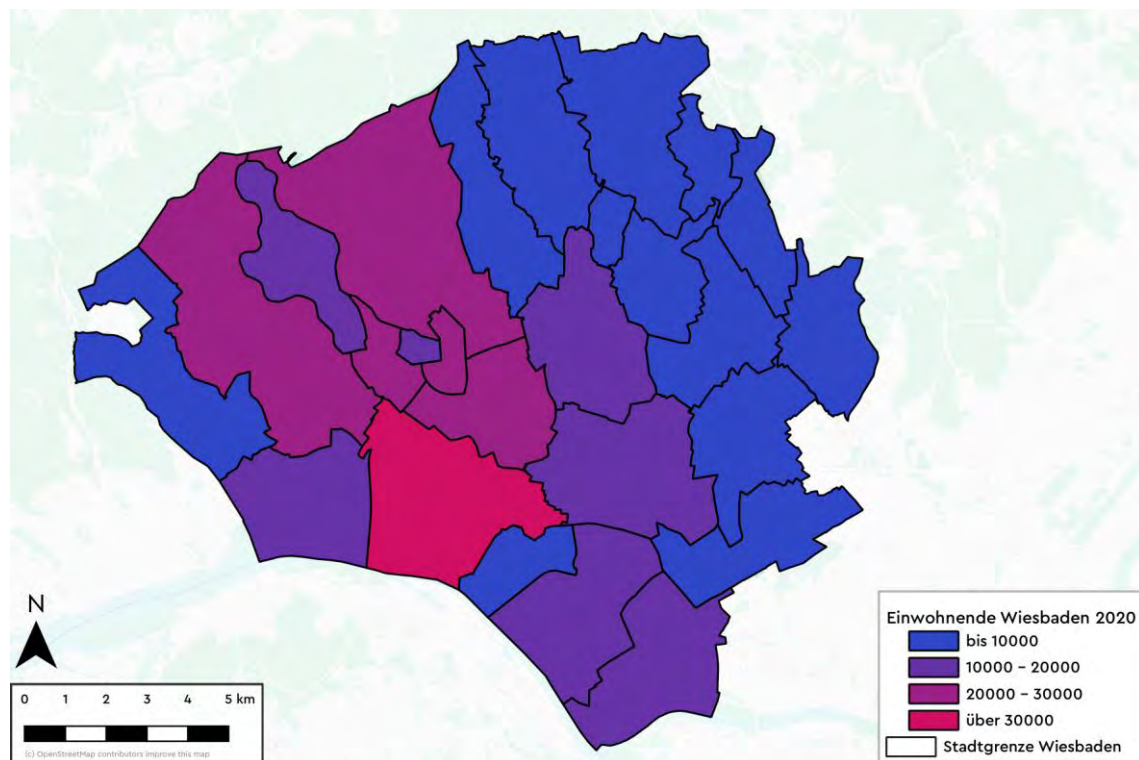
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 5: Verteilung der Einwohnenden in Wiesbaden im Jahr 2020



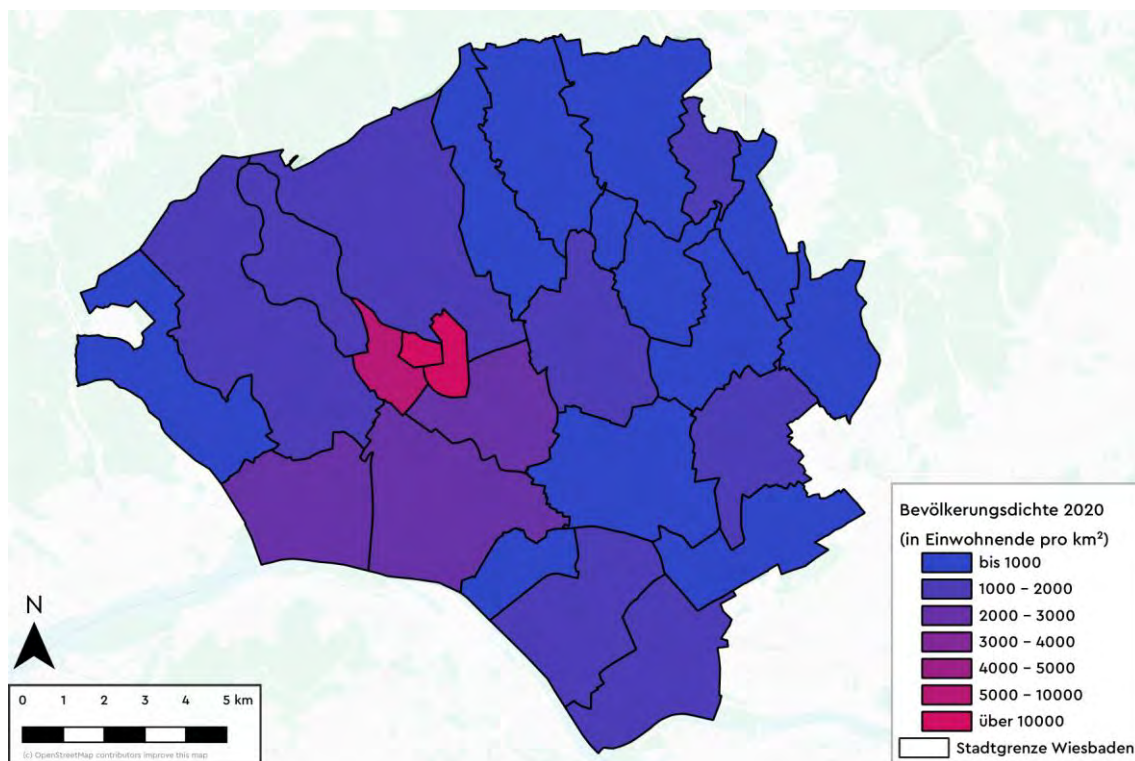
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 6: Verteilung der Einwohnenden in Wiesbaden im Jahr 2023



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 7: Bevölkerungsdichte der einzelnen Stadtteile Wiesbadens

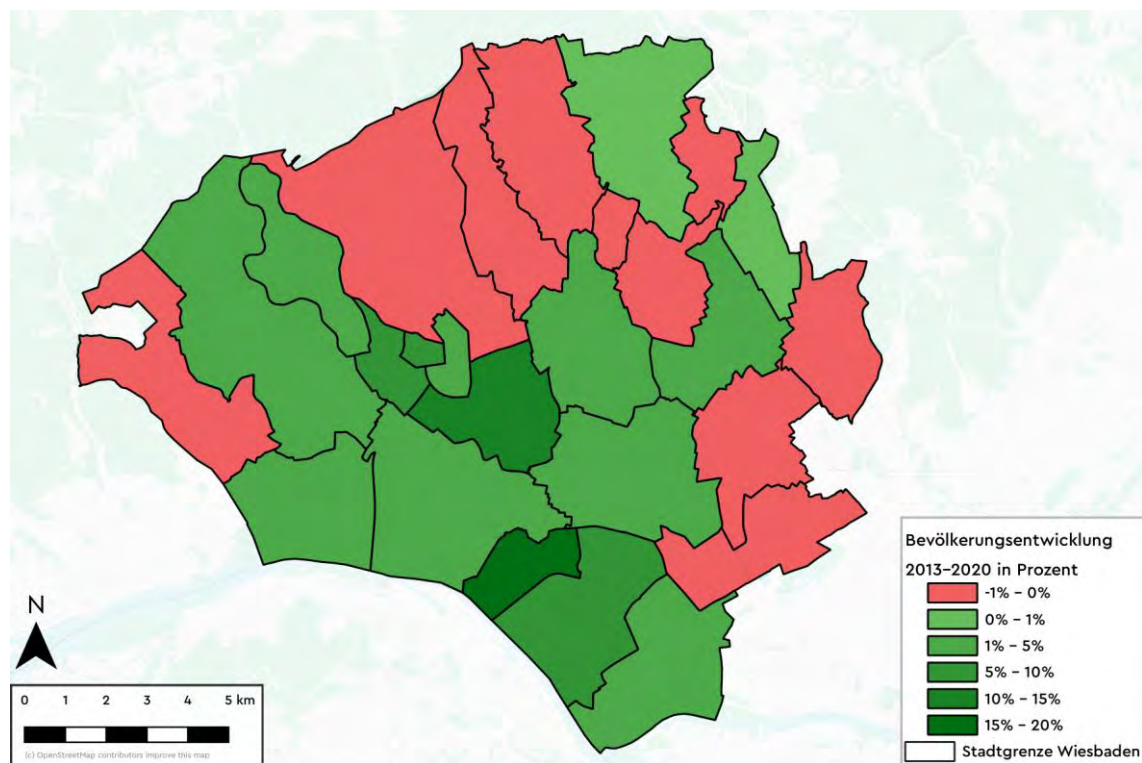


Quelle: ioki GmbH

Deutlich zu erkennen ist die hohe Bevölkerungsdichte in den zentralen Gebieten Wiesbadens. Insbesondere die nordöstlichen Stadtteile zeichnen sich durch eine geringere Bevölkerungsdichte und Anzahl an Einwohnenden aus.

Insgesamt hat die Bevölkerung seit 2013 in Wiesbaden deutlich zugenommen. Bis zum Jahr 2020 wurde ein Plus von 11.596 Personen verzeichnet. Wie sich die Bevölkerung zwischen 2013 und 2020 in den einzelnen Stadtteilen entwickelt hat, ist der Abbildung 8 zu entnehmen. Die südlicher gelegenen Stadtteile der Stadt Wiesbaden haben dabei einen deutlichen Zuwachs an Einwohnenden erfahren. In weniger zentralen Stadtteilen, vor allem im Norden und Osten Wiesbadens ist ein leichter Rückgang der Bevölkerung zu verzeichnen.

Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in Wiesbaden zwischen 2013-2020



Quelle: ioki GmbH

Die Verteilung der Bevölkerung auf die Gemeinden des Rheingau-Taunus-Kreis zeigen Quelle: ioki GmbH; Statistik Hessen

Abbildung 9 und Abbildung 10 sowie Tabelle 7.

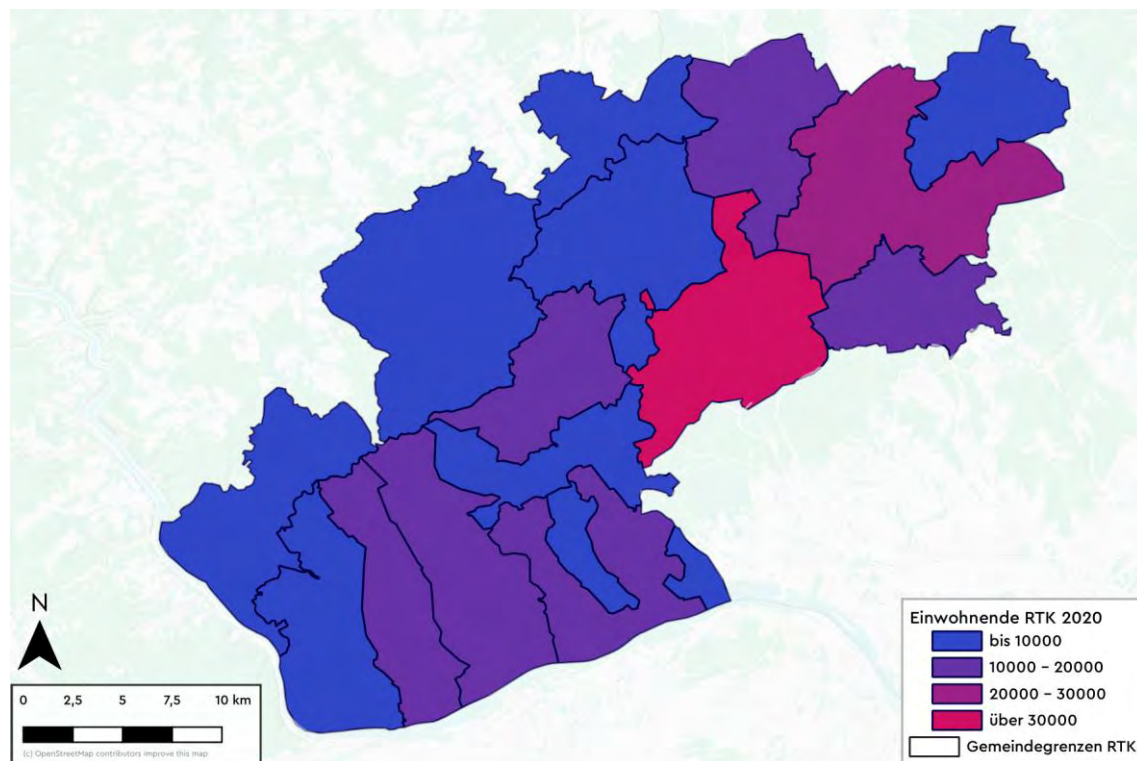
Tabelle 7: Einwohnende im RTK nach Gemeinden in den Jahren 2020 und 2023

Gemeinde	Bevölkerung 2020	Bevölkerung 2023
Aarbergen	6.297	6.219
Bad Schwalbach	11.180	11.575
Eltville	16.987	16.997
Geisenheim	11.604	11.397
Heidenrod	7.873	7.401
Hohenstein	6.157	5.885
Hünstetten	10.437	10.392
Idstein	25.028	25.865
Kiedrich	4.084	3.905
Lorch	3.775	3.918
Niedernhausen	14.734	14.431

Gemeinde	Bevölkerung 2020	Bevölkerung 2023
Oestrich-Winkel	11.894	11.402
Rüdesheim am Rhein	9.953	9.847
Schlangenbad	6.501	6.045
Taunusstein	30.096	30.132
Waldems	5.125	5.277
Walluf	5.517	5.362
RTK gesamt	187.242	186.050

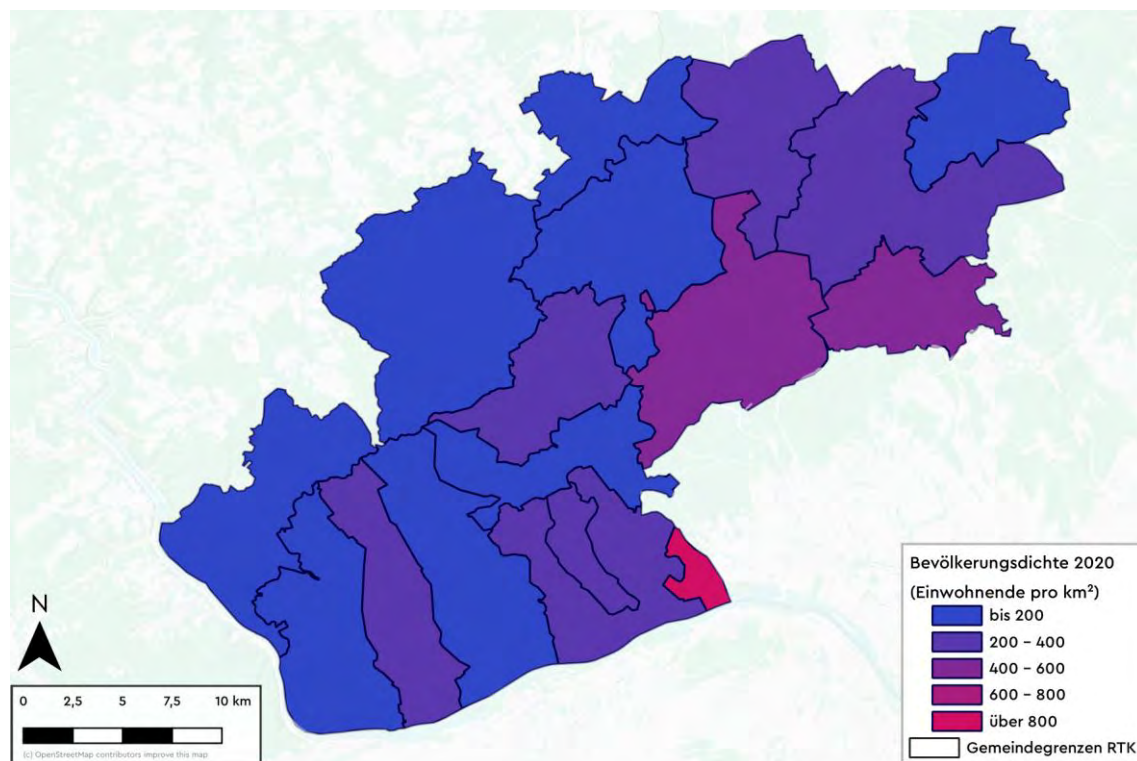
Quelle: ioki GmbH; Statistik Hessen

Abbildung 9: Verteilung der Einwohnenden im Rheingau-Taunus-Kreis nach Gemeinden im Jahr 2020



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 10: Bevölkerungsdichte im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2020

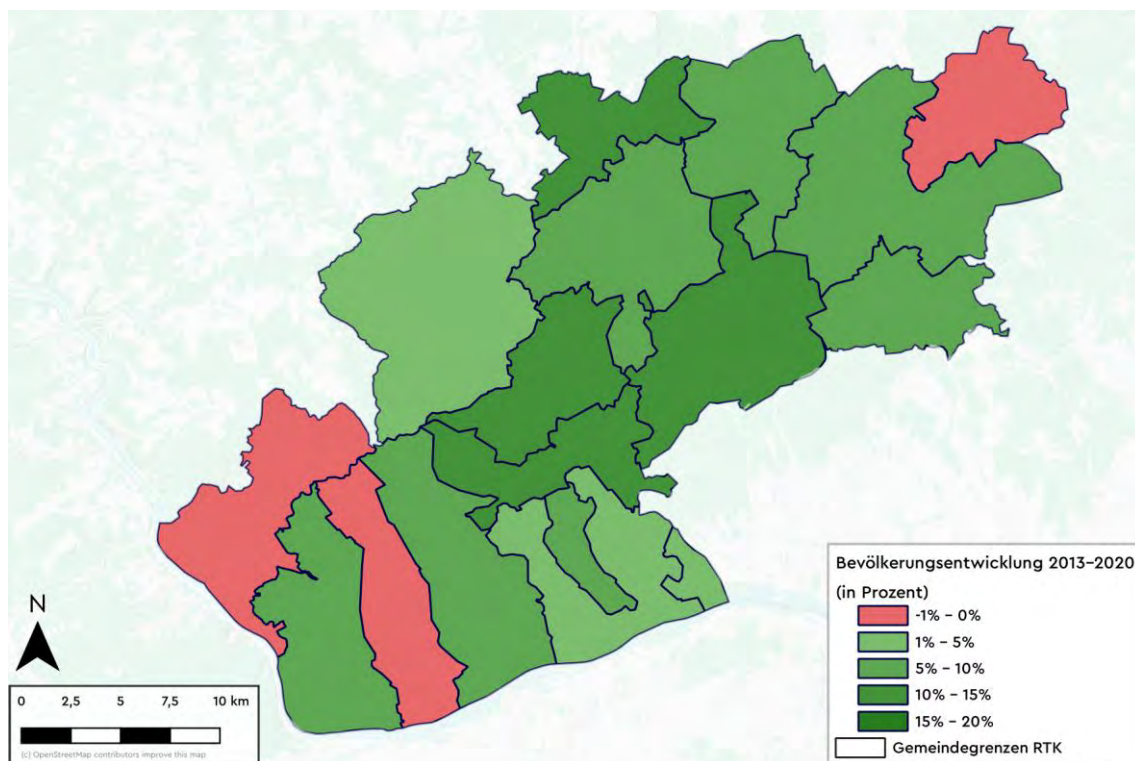


Quelle: ioki GmbH

Die Mehrheit der Bevölkerung in Rheingau-Taunus-Kreis lebt in den Mittel- und Unterzentren wie Idstein, Taunusstein und Niedernhausen. Insgesamt sind alle Gemeinden durch eine eher niedrige Bevölkerungsdichte geprägt. Die östlich gelegenen Gemeinden weisen eine vergleichsweise höhere Bevölkerungsdichte auf.

Wie sich die Bevölkerung zwischen 2013 und 2020 im Rheingau-Taunus-Kreis entwickelt hat, stellt Abbildung 11 dar. Insgesamt kann auch im Rheingau-Taunus-Kreis in der Mehrheit der Gemeinden eine Bevölkerungszunahme seit dem Jahr 2013 festgestellt werden. Dabei konnten die räumlich an Wiesbaden angrenzenden Gemeinden einen stärkeren Zuwachs verzeichnen.

Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis 2013-2020



Quelle: ioki GmbH

Demografischer Wandel

Für die Stadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis wird eine Zunahme des Durchschnittsalters der Bevölkerung bis 2035 prognostiziert. Im Rheingau-Taunus-Kreis soll gleichzeitig die Bevölkerungszahl insgesamt abnehmen. Je nach Stadt bzw. Gemeinde sind die detaillierten Prognosen leicht unterschiedlich. In Wiesbaden wird im Gegensatz mit einem weiteren Bevölkerungsanstieg bis 2035 gerechnet. Insgesamt ist also bis zum Jahr 2035 von einer Alterung der Bevölkerung im gesamten Planungsgebiet und von einem Bevölkerungsrückgang im Rheingau-Taunus-Kreis auszugehen⁴.

Für die Konzeption des ÖPNVs spielt diese prognostizierte Entwicklung eine wichtige Rolle. Ältere Menschen können seltener mit dem Auto oder mit dem Fahrrad fahren und sind daher zunehmend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Das Thema Barrierefreiheit wird aufgrund der zunehmenden körperlichen Einschränkungen immer bedeutender. Bei einem Bevölkerungsrückgang gilt es darauf zu achten, dass Angebote bedarfsgerecht und effizient geplant werden, ohne die Erschließungsqualität zu verschlechtern.

3.1.3. Beschäftigte

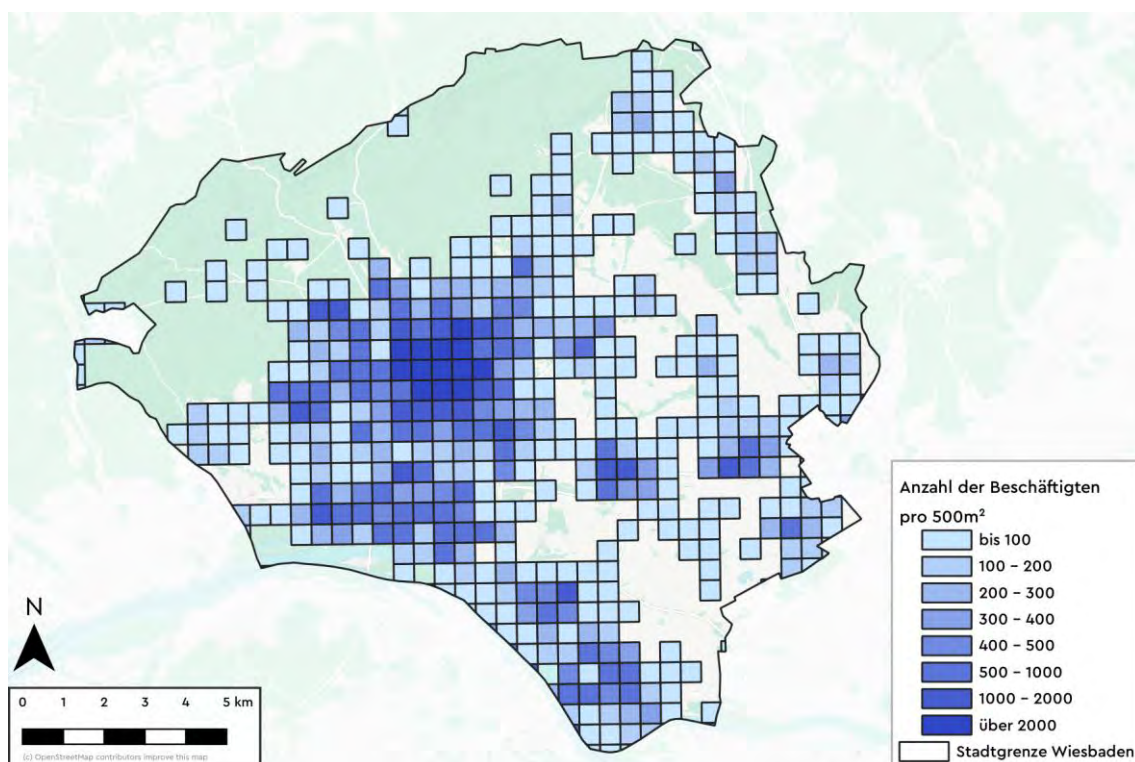
Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans gilt es, die räumliche Verteilung der Beschäftigten im Planungsgebiet zu betrachten und in die Planung einzubeziehen, da Hin- und Rückwege

⁴ Vgl. HA Hessen Agentur GmbH 2022a, S. 2 und HA Hessen Agentur GmbH 2022b, S.2

zum bzw. vom Arbeitsplatz einen wesentlichen Teil aller zurückgelegten Wege ausmachen. Der ÖPNV sollte möglichst alle Arbeitsorte erschließen, sodass die Möglichkeit besteht, Arbeitswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

Seit dem Jahr 2010 konnte ein kontinuierlicher Anstieg an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Wiesbaden verzeichnet werden. Im Jahr 2022 waren es 146 518 sozialversicherungspflichtig sowie 13 905 geringfügig entlohnte Beschäftigte⁵. Die räumliche Verteilung der Beschäftigten inklusive der nichtsozialversicherungspflichtigen Berufstätigen wird in Abbildung 12 dargestellt. Es zeigt sich, dass besondere Arbeitsplatzschwerpunkte vor allem in innerstädtischen Bereichen, aber auch im Süden entlang des Rheins in Biebrich, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim zu finden sind. Weitere Konzentrationen von Arbeitsplätzen befinden sich östlich der Wiesbadener Innenstadt in Nordenstadt, Erbenheim und Delkenheim. Im Vergleich zum Land Hessen arbeiten in Wiesbaden überdurchschnittlich viele Beschäftigte in den Wirtschaftszweigen „Unternehmensdienstleistungen“ und „öffentliche und private Dienstleistungen“⁶. Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist dabei eine der größten Arbeitgeberin.

Abbildung 12: Räumliche Verteilung der Beschäftigten in Wiesbaden im Jahr 2021



Quelle: ioki GmbH auf der Grundlage der Statistischen Ämter, u.a. Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA, Acxiom Deutschland (u.a. InfoBaseTM Business))

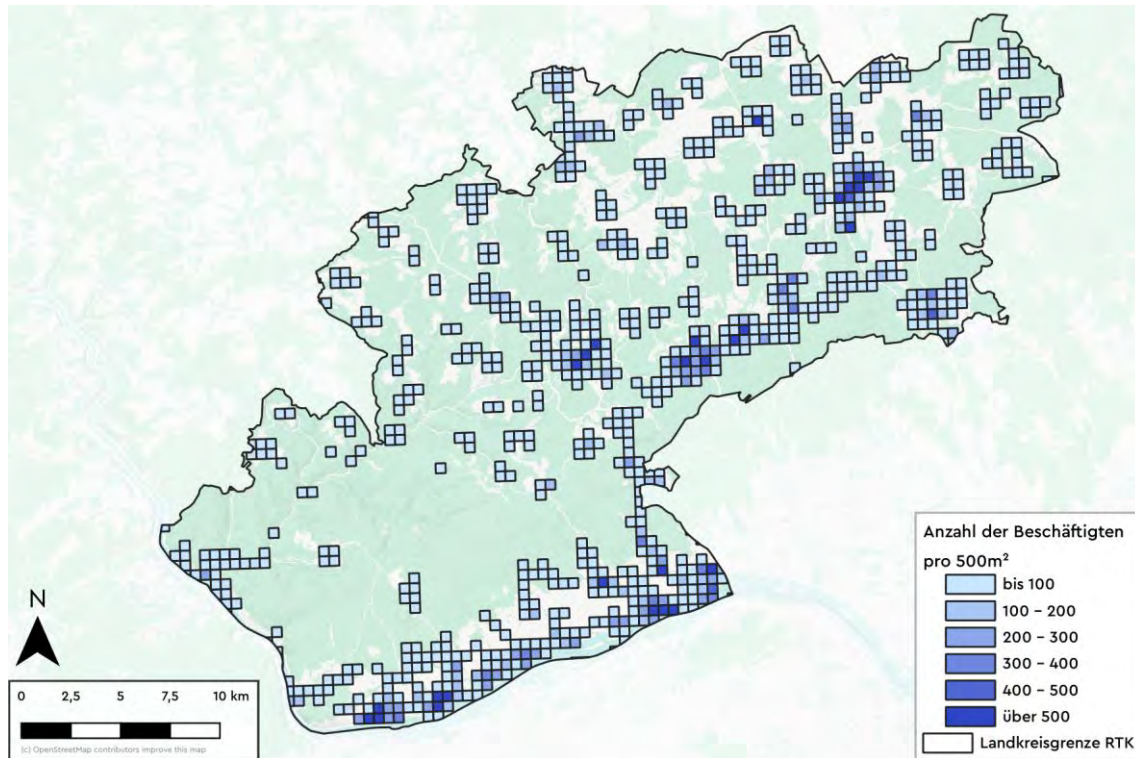
Im Rheingau-Taunus-Kreis konnte eine ähnliche Zunahme an Beschäftigten wie in der Stadt Wiesbaden erfasst werden, die Beschäftigtendichte und -anzahl ist jedoch deutlich geringer. Im Jahr 2022 waren 46 626 Personen sozialversicherungspflichtig und 9 048 geringfügig entlohnt

⁵ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) 2023, S.9

⁶ vgl. HA Hessen Agentur GmbH 2022b, S.4

beschäftigt⁷. Räumlich konzentrieren sich die Arbeitsplätze im Rheingau-Taunus-Kreis vor allem auf die zentralen, bevölkerungsreicheren Städte wie Walluf, Eltville, Rüdesheim und Geisenheim im Süden am Rhein oder Idstein, Taunusstein und Bad Schwalbach weiter nördlich (vgl. Abbildung 13). Der größte Anteil der Beschäftigten arbeitet in den Wirtschaftszweigen „Produzierendes Gewerbe“, „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ sowie „öffentliche und private Dienstleistungen“⁸.

Abbildung 13: Räumliche Verteilung der Beschäftigten im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2021



Quelle: ioki GmbH auf der Grundlage der Statistischen Ämter, u.a. Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA, Acxiom Deutschland (u.a. InfoBaseTM Business))

3.1.4. Mobilitätssimulation und Ermittlung der Verkehrsverflechtungen

Die Mobilität in Wiesbaden ist gekennzeichnet von ausgeprägten stadtgrenzübergreifenden Verkehrsverflechtungen, die zu einem Großteil auf Pendlerströme zurückzuführen sind. Jedoch ist auch die Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr (also Wege innerhalb des Stadtgebietes) von großer Bedeutung. Auch Durchgangsverkehr von Berufspendelnden ist feststellbar.

Um die Verkehrsverflechtungen detailliert und verkehrsmittelscharf ermitteln zu können, wurde für Wiesbaden, den Rheingau-Taunus-Kreis, die gemeinsam als Planungsgebiet bezeichnet werden, und die umliegenden Gebietskörperschaften (Untersuchungsgebiet) eine mikroskopische Mobilitätssimulation durchgeführt.

⁷ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) 2023, S.9

⁸ Vgl. HA Hessen Agentur GmbH 2022a, S.4

Die Datengrundlage der gesamten Untersuchung besteht aus einer Vielzahl an Quellen und verschiedenen Datentypen, die in folgender Tabelle nach Kategorien aufgelistet sind:

Tabelle 8: Grundlagendaten der Mobilitätsanalyse

Datensatz	Datenstand	Kategorie
Bevölkerungsdaten unterteilt nach Altersgruppen (5-Jahres-Schritte) und Geschlecht in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Soziale Milieus der Bevölkerung unterteilt in 11 Milieus in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Haushaltsgrößen in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Kaufkraft der Bevölkerung in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Beschäftigtendaten in 500 x 500 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Raumstruktur (Landkreise, Gemeinden) im ZVSN	2022	Räumlich
Klassifikation der Raumtypen nach RegioStaR (Regionalstatistische Raumtypologie des BMVI)	2021	Räumlich
Straßennetzwerk mit Straßenklassifikationen (Widmung, Höchstgeschwindigkeiten, Anzahl Fahrstreifen, etc.)	Tagesaktuell 2022	Räumlich
Bebauungsdaten – Standort und Klassifikation von Gebäuden (z.B. Einkaufsgelegenheiten, Schule, etc.)	Tagesaktuell 2022	Räumlich
Daten zu Verkehrsverhalten (z.B. Wegelängen, Wegehäufigkeit, etc.) aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“	2017	Verkehrlich
ÖPNV-Netz mit Haltestellen und ÖV-Angebot (unterschieden nach Verkehrsmitteln wie z.B. Bus, Tram, RE, RB, ICE)	2022	Verkehrlich
Feinräumige Quelle-Ziel-Matrizen aus Telekommunikationsdaten	2019	Verkehrlich

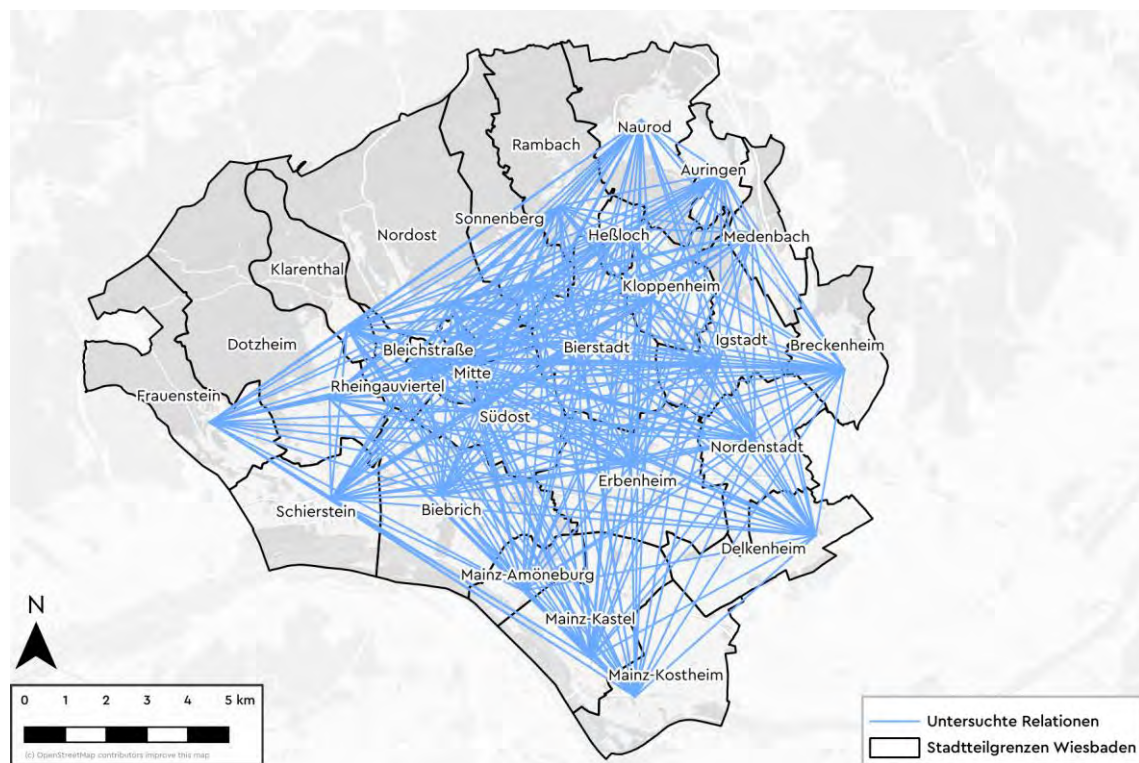
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 14: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation



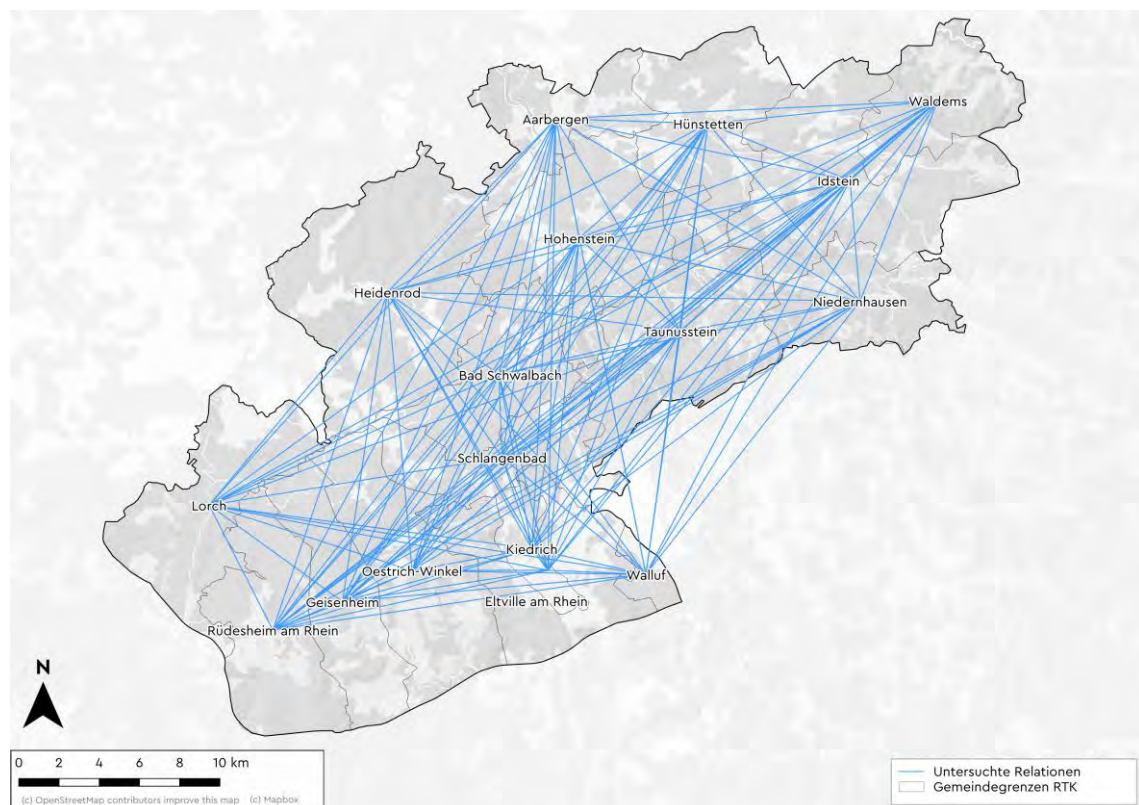
Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, jeden einzelnen an einem repräsentativen Werktag zurückgelegten Weg im Planungs- und Untersuchungsgebiet abzubilden. Darüber hinaus können die startenden und endenden Wege auch in Form von Quell-Ziel-Matrizen aggregiert werden, so z. B. auf Ebene der Wiesbadener Ortsbezirke oder der Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis. Daraus entsteht eine Karte, mit der alle Verkehrsverflechtungen abgebildet und analysiert werden können (vgl. Kapitel 3).

Abbildung 15: Tägliche Verkehrsverflechtungen zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken



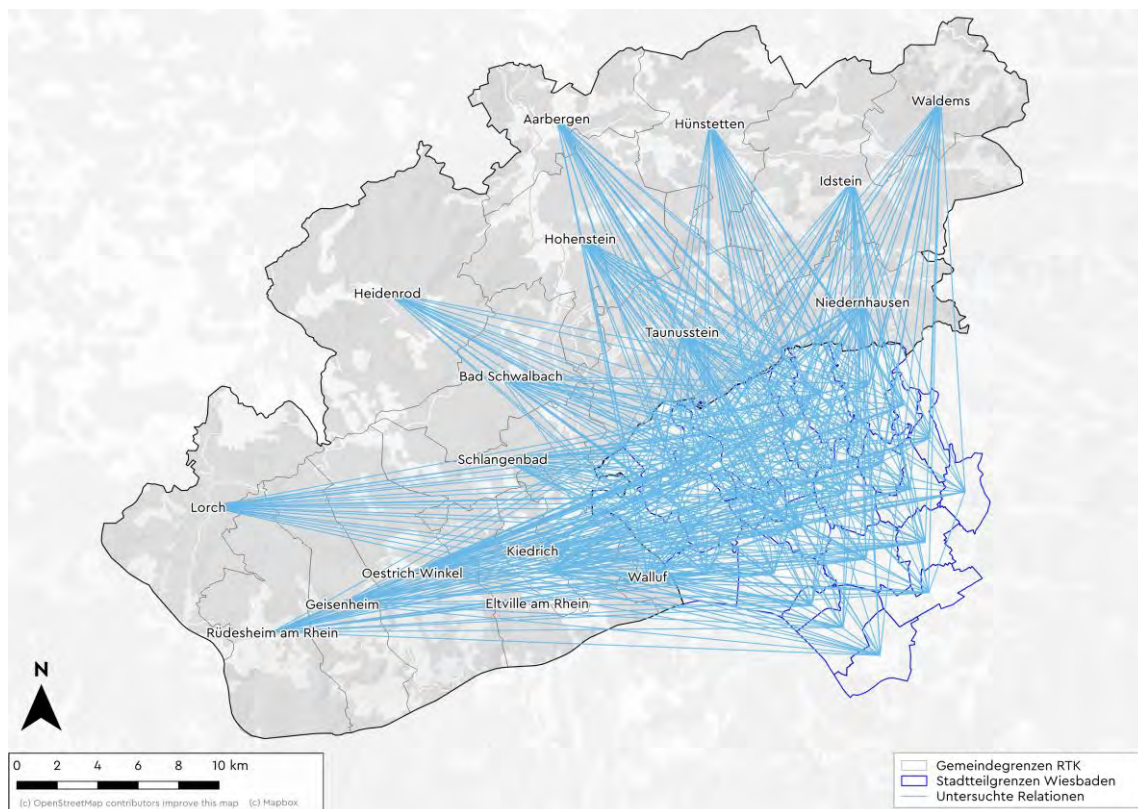
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 16: Tägliche Verkehrsverflechtungen zwischen Gemeinden im RTK



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 17: Tägliche Verkehrsverflechtungen zwischen Gemeinden im RTK und Stadtteile in Wiesbaden



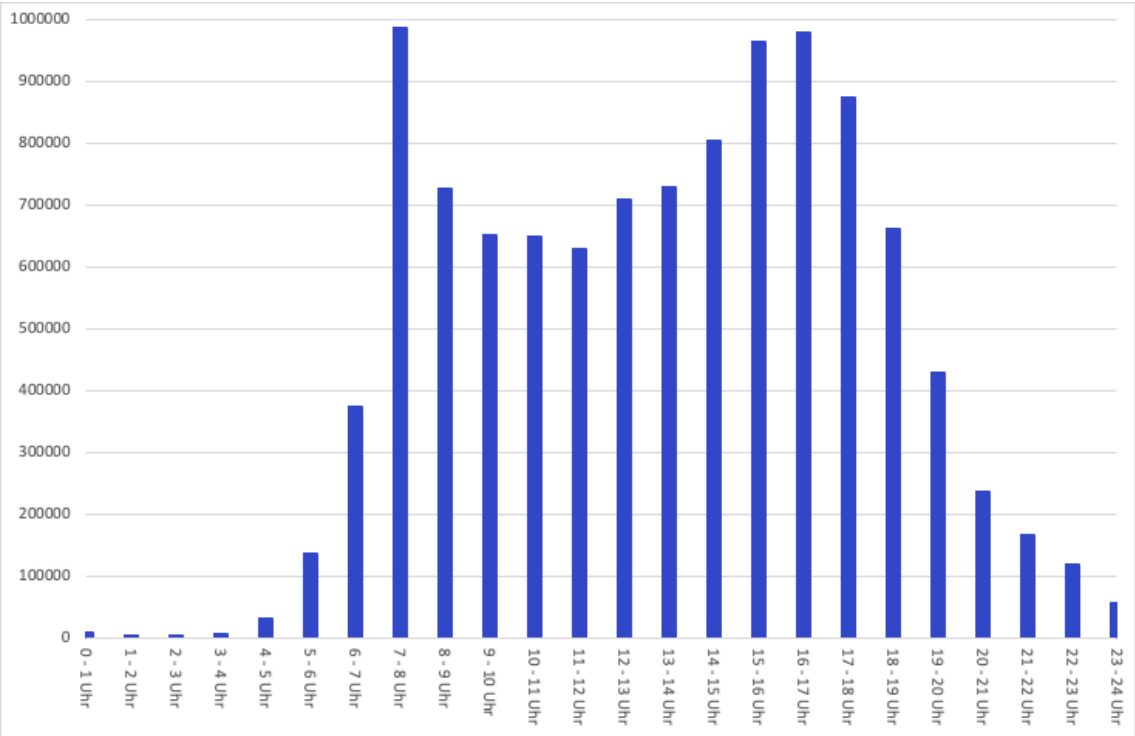
Quelle: ioki GmbH

Insgesamt wurde mit der Mobilitätssimulation im Untersuchungsgebiet 10.545.420 Wege, im Wiesbadener Gesamtverkehr (alle in Wiesbaden startenden und endenden Wege) 987.982 Wege und im Wiesbadener Binnenverkehr (alle Wege innerhalb von Wiesbaden) 620.201 Wege ermittelt. Bezogen auf den ÖPNV wurden in Wiesbaden im Binnenverkehr 80.771 Wege und im Gesamtverkehr 150.533 Wege mit Bus oder Bahn zurückgelegt. Für den Rheingau-Taunus-Kreis ergab die Mobilitätssimulation 674.414 Wege im Gesamtverkehr und 377.691 Wege im Binnenverkehr.

Weiterhin ermöglicht die Mobilitätssimulation die Darstellung der Verkehrsnachfrage in Stundenscheiben. Dies ist insbesondere für die Nachfrageplanung im Rahmen des neuen Linienkonzeptes von Belang. Bei Betrachtung des Verlaufes der Verkehrsnachfrage über den Tag in Abbildung 18 und Abbildung 19 fällt sowohl für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde auf. Dies ist für Raumtypen mit hohen Beschäftigtenzahlen

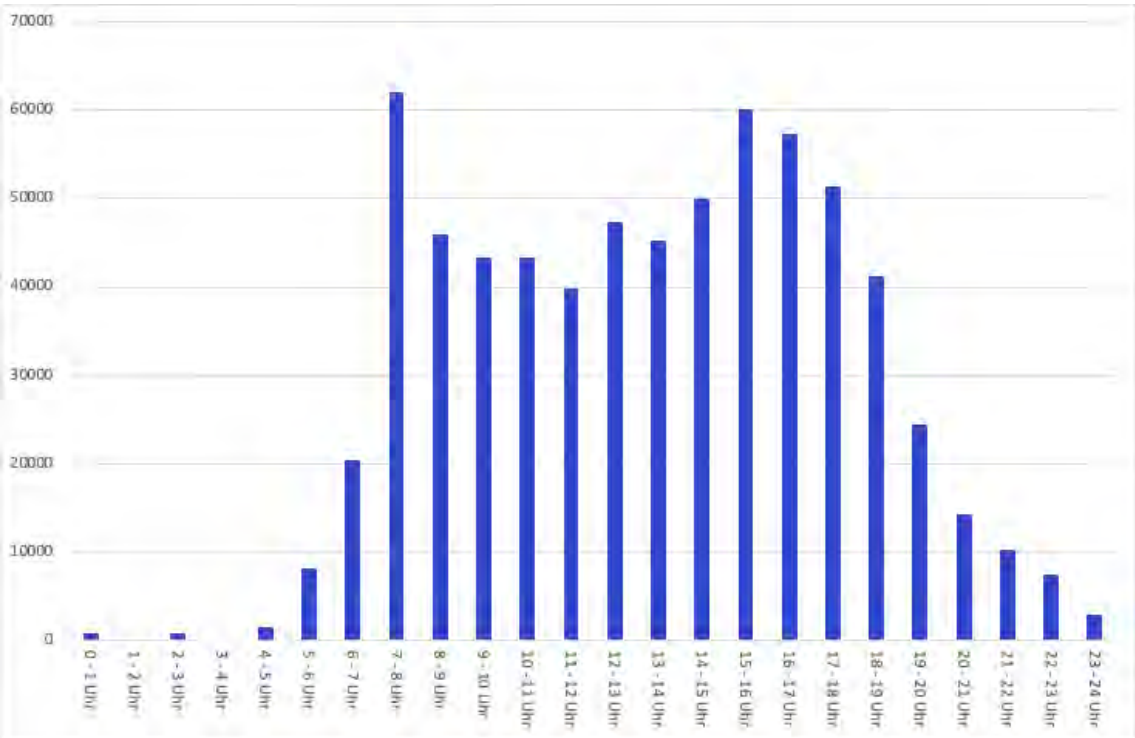
typisch, da mit den Spitzenstunden insbesondere Wege zur und von der Arbeitsstelle abgebildet werden.

Abbildung 18: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage in Wiesbaden auf Basis der Mobilitätssimulation



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 19: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis auf Basis der Mobilitätssimulation



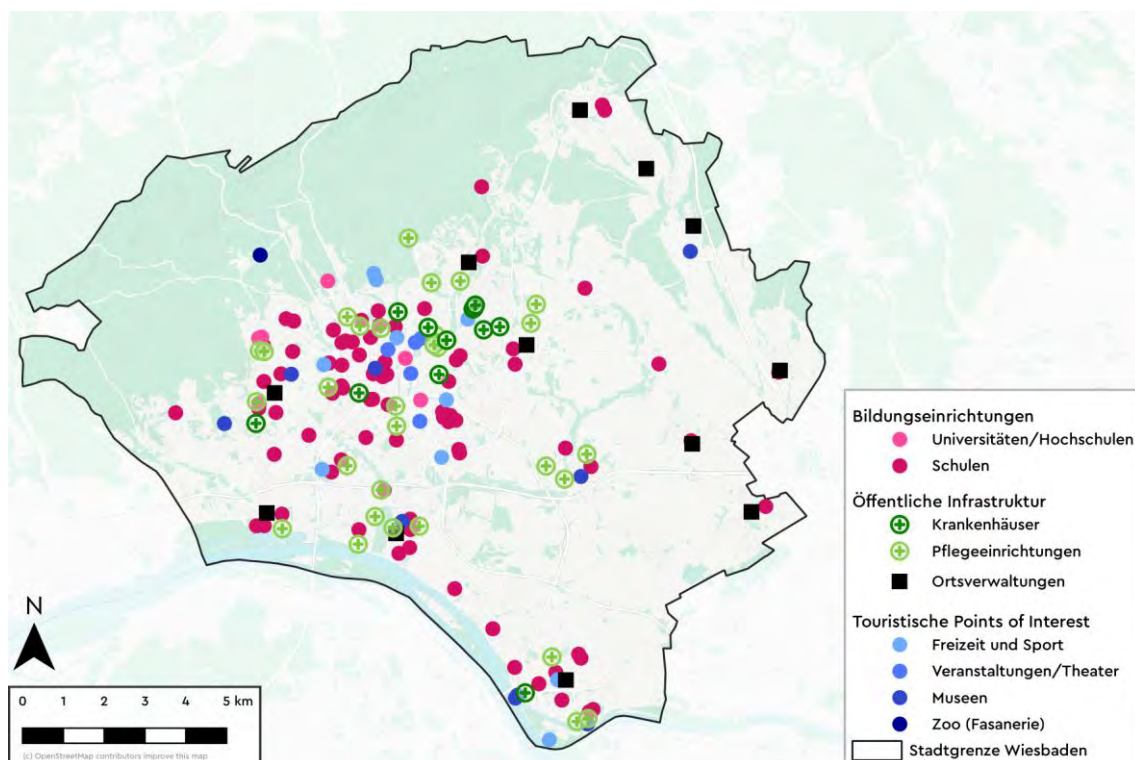
Quelle: ioki GmbH

3.1.5. ÖPNV-relevante Zielorte

Im Rahmen der Mobilitätssimulation werden ÖPNV-relevante Ziele im Planungsgebiet berücksichtigt, da hier mit erhöhtem Quell- und Zielverkehr zu rechnen ist und eine Erreichbarkeit dieser Orte gewährleistet werden soll. Zu den nachfragerlevanten Strukturen zählen öffentliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr wie Bürgerbüros und Ortsverwaltungen oder Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie beispielweise Krankenhäuser. Auch Sportstätten, kulturelle Einrichtungen sowie Einkaufs- und Freizeitangebote und Bildungseinrichtungen sind Teil der Betrachtung. Zusätzlich werden Gewerbegebiete einbezogen. Für die Stadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis wurden umfassende Daten beispielweise anhand von Open-Street-Map(OSM)-Datenabfragen zu den einzelnen ÖPNV-relevanten Zielen aggregiert. Diese Daten finden in den weiteren Analysen und Simulationen Berücksichtigung.

Die Abbildung 20 zeigt alle Ortsverwaltungen, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, Bildungseinrichtungen (Hochschul- bzw. Universitätsstandorte und Schulen) sowie relevante (touristische) Ziele in Wiesbaden, bei denen mit einem größeren Personenaufkommen zu rechnen ist. Dazu zählen neben Schwimmbädern, Museen und Theatern auch die Fasanerie, der Neroberg und Veranstaltungsorte wie der Schlachthof. Wie für Oberzentren üblich, lässt sich eine Häufung der ÖPNV-relevanten Strukturen in den zentralen Lagen der Stadt identifizieren. Eine weitere Verdichtung befindet sich in den rheinnahen Stadtteilen wie Biebrich, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim.

Abbildung 20: ÖPNV-relevante Ziele in Wiesbaden



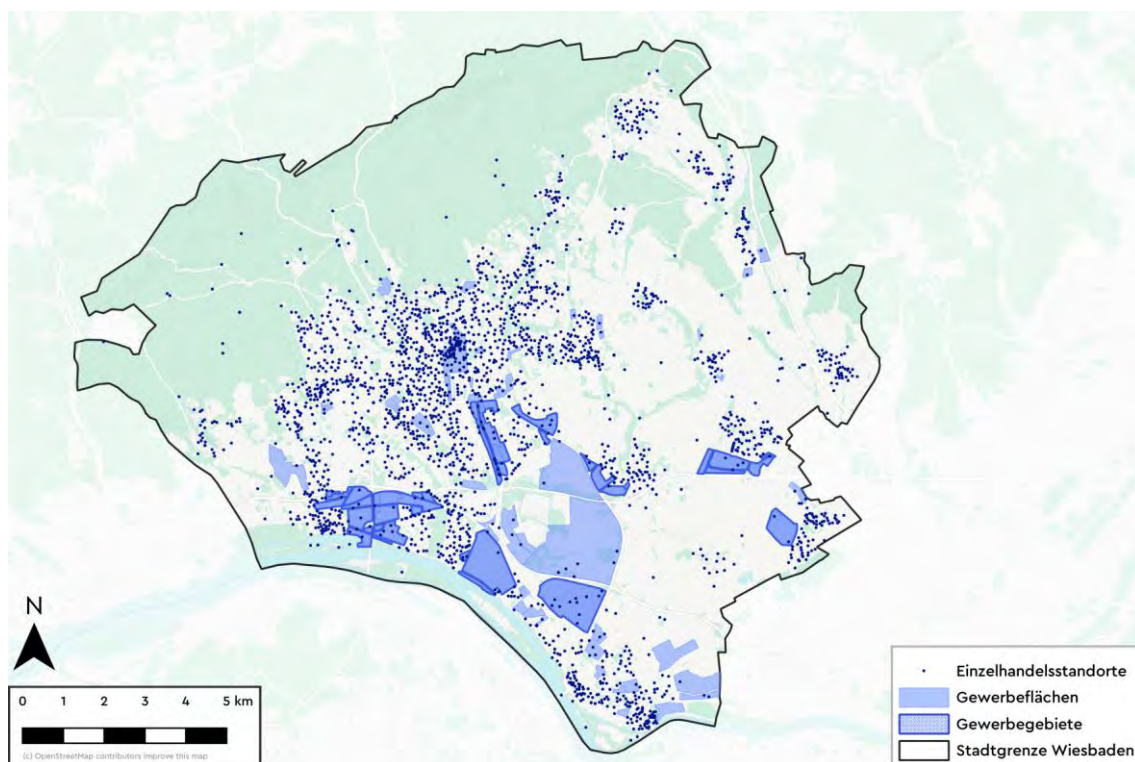
Quelle: ioki GmbH

Bildungseinrichtungen wie Schulen, Hochschulen und Universitäten spielen eine besonders wichtige Rolle für die ÖPNV-Planung, da anhand der festgelegten Start- und Endzeiten ÖPNV-Angebote bedarfsgerecht entworfen werden können. In Wiesbaden befinden sich 78 allgemeinbildende

Schulen mit rund 32 500 Lernenden (Stand: Schuljahr 2022/2023)⁹ und fünf Hochschulen bzw. Universitäten mit rund 14 000 eingeschriebenen Studierenden (Stand: Wintersemester 2021/2022). Der größte Anteil der Studierenden geht auf die Hochschule RheinMain zurück¹⁰.

Einzelhandelsstandorte und Gewerbeflächen bzw. -gebiete werden bei der ÖPNV-Planung und -modellierung ebenfalls betrachtet, da auch diese Quell- und Zielverkehr erzeugen und daher durch den ÖPNV erschlossen werden sollen. Gerade im Wiesbadener Stadtzentrum und in den einzelnen Stadtteilzentren lässt sich eine Ansammlung von Einzelhandelsstandorten identifizieren. Das deckt sich größtenteils mit den besiedelten Gebieten und in Abbildung 20 dargestellten nachfragerrelevanten Strukturen (vgl. Abbildung 21). Die Gewerbeflächen bzw. -gebiete befinden sich vermehrt in rheinnahen Lagen angrenzend an bewohnte Gebiete (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Gewerbeflächen und -gebiete sowie Einzelhandelsstandorte in Wiesbaden



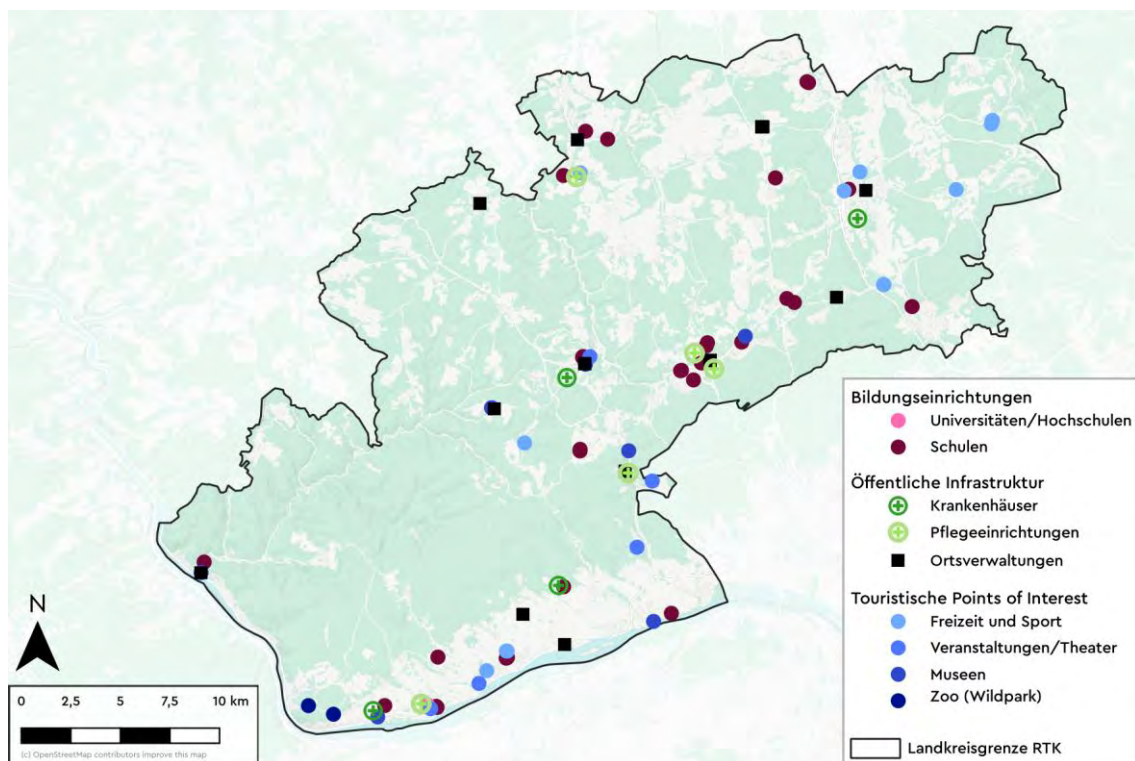
Quelle: ioki GmbH

Im Rheingau-Taunus-Kreis verteilen sich die ÖPNV-relevanten Strukturen entsprechend der stärker besiedelten Städte und Gemeinden im Süden und Osten des Landkreises, insbesondere in den Städten entlang des Rheins wie Geisenheim, Eltville und Oestrich-Winkel. Etwas nördlicher konzentrieren sich Schulen, öffentliche Institutionen und Freizeiteinrichtungen in Städten wie Bad Schwalbach, Taunusstein und Idstein (vgl. Abbildung 22). Berücksichtigt wurden Einrichtungen, die ein höheres Personenaufkommen erwarten lassen und deshalb eine wichtige Rolle für den ÖPNV einnehmen.

⁹ Vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2022a, S.99

¹⁰ Vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2022b, S.2

Abbildung 22: ÖPNV-relevante Ziele im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: ioki GmbH

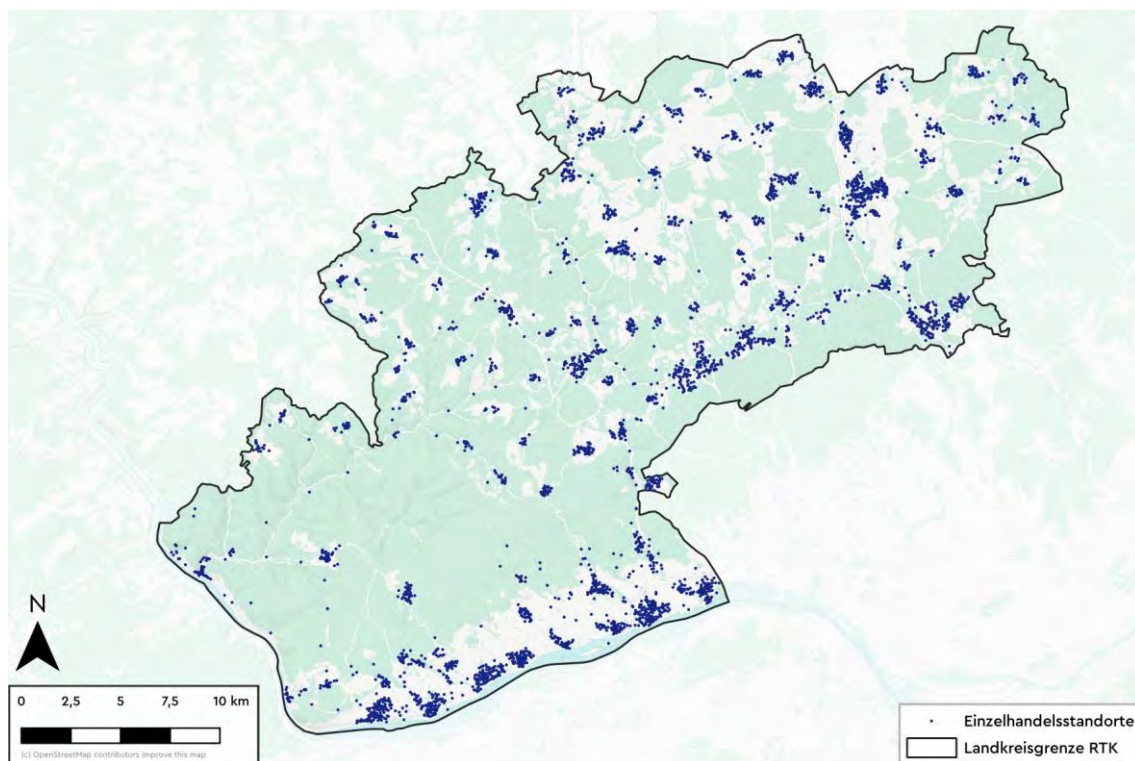
Die drei Hochschulstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis mit rund 10.000 Studierenden (Stand: Wintersemester 2022/2023)¹¹ befinden sich in Idstein im Norden des Landkreises sowie am Rhein in Geisenheim und in Oestrich-Winkel. Die 22 Schulen (öffentlich und privat) mit insgesamt rund 19.000 Lernenden (Stand: Schuljahr 2022/2023)¹² verteilen sich auf die Städte und Gemeinden im Landkreis (vgl. Abbildung 22).

Die in Abbildung 23 dargestellten Einzelhandelsstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis geben die einzelnen Stadt- und Gemeindezentren wieder. Ballungsräume sind wie zuvor Städte wie Taunusstein, Idstein, Geisenheim oder Eltville. Im Rahmen der weiteren Planung des ÖPNVs sollte demnach verstärkt auf die Anbindung dieser Bereiche geachtet werden, um eine Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten.

¹¹ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2022, S.10f

¹² Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2023, S.11

Abbildung 23: Einzelhandelsstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: ioki GmbH

3.2. Nahverkehrsanalyse

Die wesentliche Grundlage für die Erarbeitung eines Linienkonzeptes im Rahmen des Nahverkehrsplanes ist eine grundlegende und fundierte Analyse des Nahverkehrs im Status Quo. Hierzu wurden anhand der Mobilitätssimulation verschiedene Kennziffern und wichtige Parameter des ÖPNVs in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis ausgewertet und analysiert. Gleichzeitig erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsanalyse eine Bestandsaufnahme der ÖPNV-relevanten Infrastruktur und der Organisation des ÖPNVs in den beiden Gebietskörperschaften. Dies beinhaltet u. a. die Art und Lage von Betriebshöfen, die bestehenden Konzessionen sowie die Verfügbarkeit an Personal und Fahrzeugen.

Die Planung und Ausgestaltung des ÖPNV im Untersuchungsgebiet liegt in der Zuständigkeit verschiedener Aufgabenträger. Die Organisation des SPNV, der neben Regionalexpress- und Regionalbahnlinien auch die S-Bahn Rhein-Main umfasst, obliegt dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), wobei auf Verbindungen nach Rheinland-Pfalz zusätzlich der dort zuständige Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) die Organisation übernimmt. Die Aufgabenträgerschaft für den Öffentlichen Personennahverkehr in Wiesbaden ist in der Landeshauptstadt Wiesbaden beim städtischen Dezernat für Bauen und Verkehr angesiedelt. Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) übernimmt die Aufgabenträgerschaft für den Rheingau-Taunus-Kreis.

3.2.1. Verbindungen im Schienen- und Busfernverkehr sowie Schienen-nahverkehr

Die Stadt Wiesbaden ist derzeit über verschiedene Verbindungen an den Fernverkehr der Deutschen Bahn angeschlossen. Züge der ICE-Linie 50 verbinden Wiesbaden zweistündlich mit Frankfurt, Fulda, Erfurt, Leipzig und Dresden. In den Morgen- und Abendstunden verkehren zusätzlich einzelne Züge der ICE-Linie 45 über den Wiesbadener Hauptbahnhof, welche direkte Verbindungen nach Köln sowie Mannheim, Stuttgart und München herstellen. Neben den Fernzügen der Deutschen Bahn bietet auch das Unternehmen FlixTrain Fahrten von Wiesbaden über Frankfurt Süd, Kassel-Wilhelmshöhe, Braunschweig und Wolfsburg nach Berlin Südkreuz an. Dieses Angebot beschränkt sich auf jeweils eine Fahrt an insgesamt drei Wochentagen. Eine Übersicht gibt Tabelle 9.

Tabelle 9: Schienenpersonenfernverkehr in Wiesbaden

Linie	Verlauf	Takt
ICE 45	Köln – Wiesbaden – Mainz – Mannheim – Stuttgart (– München)	Einzelne Fahrten
ICE 50	Wiesbaden – Frankfurt – Fulda – Erfurt – Leipzig - Dresden	120‘
FLX 11	Wiesbaden – Mainz – Frankfurt (Main) Süd – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Göttingen – Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg – Berlin Hbf – Berlin Südkreuz	3x wöchentlich

Quelle: Planersocietät

Fernverkehr mit Bussen wird von Wiesbaden durch verschiedene nationale und internationale Anbieter durchgeführt. Die Fernbushaltestelle befindet sich am Busbahnhof des Wiesbadener Hauptbahnhofs, sodass ein direkter Umstieg zwischen Angeboten im Schienen- und Busfernverkehr möglich ist. Von dort bietet der Anbieter FlixBus Verbindungen in mehr als 20 Städte an, darunter umsteigefreie Verbindungen nach Köln, Düsseldorf und Essen sowie nach Karlsruhe, Stuttgart und München. Darüber hinaus existieren zahlreiche internationale Verbindungen, vorwiegend nach Osteuropa.

Neben den Fernverkehrslinien verkehren in der Stadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis mehrere Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Linie RB 10 bedient stündlich die Halte entlang der rechten Rheinstrecke zwischen Neuwied, Koblenz und Frankfurt am Main. In der HVZ wird diese Linie auf dem Abschnitt Koblenz – Frankfurt auf einen Halbstundentakt verdichtet. Zusätzlich fahren in der HVZ einzelne Züge der Linie RE 9 zwischen Eltville und Frankfurt, die das Angebot der RB 10 um vereinzelte Expressverbindungen ergänzen. Anders als die Züge der RB 10 hält der RE 9 dabei nicht am Wiesbadener Hauptbahnhof. Ab Dezember 2025 wird das Angebot auf der Rechten Rheinstrecke durch die neue Linie RE 19, auch als Rheingau-Express bezeichnet, ergänzt. Diese Linie soll zweistündlich zwischen Koblenz und Frankfurt am Main verkehren. Diese Linie lässt aufgrund ihres Expresscharakters die Halte in Erbach, Hattenheim und Lorchhausen aus und wird darüber hinaus, analog zum RE 9, nicht am Wiesbadener Hauptbahnhof halten.

Auf der Main-Lahn-Bahn zwischen Frankfurt und Limburg an der Lahn verkehren stündlich Züge der Linie RB 22, die in der HVZ um Fahrten des RE 20 ergänzt werden. Letzterer zeichnet sich durch eine geringere Zahl an Zwischenhalten und somit auch durch kürzere Reisezeiten im Abschnitt Niedernhausen – Limburg aus. Von Niedernhausen verkehrt halbstündlich die Linie RB 21 zum Wiesbadener Hauptbahnhof über die Ländchesbahn, die einen Bahnanschluss für die Wiesbadener Stadtteile Igstadt und Erbenheim herstellt. In der HVZ fährt jeder zweite Zug auf der RB 21 über Niedernhausen hinaus bis nach Limburg, wodurch das Angebot auf der Main-Lahn-Bahn zusätzlich ergänzt wird. Darüber hinaus existiert mit der Linie RB 75 eine Verbindung von Wiesbaden nach Aschaffenburg über Mainz, Groß-Gerau, Darmstadt und Dieburg. Diese Linie verkehrt halbstündlich zwischen Wiesbaden und Darmstadt. Zwischen Darmstadt und Aschaffenburg besteht ein 30-Minuten-Takt nur in der HVZ, ansonsten wird dieser Abschnitt im Stundentakt bedient.

Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis verfügen auch über einen Anschluss an die S-Bahn Rhein-Main. Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist über die S 1, S 8 und S 9 jeweils halbstündlich mit Frankfurt und dessen Umland verbunden. Während die Linie S 1 nordmainisch zum Frankfurter Hauptbahnhof und anschließend weiter über Offenbach nach Rödermark-Ober Roden verkehrt, nutzen die Linien S 8 und S 9 überwiegend Schienenstrecken südlich des Mains. Beide Linien bedienen einen gemeinsamen Linienweg über Rüsselsheim, Frankfurt Flughafen, Frankfurt Hbf und Offenbach Ost nach Hanau Hbf mit dem Unterschied, dass die S 8 über den Mainzer Hauptbahnhof und die Linie S 9 auf einem beschleunigten Linienweg über Mainz-Kastel verkehrt. Der Abschnitt zwischen Offenbach Ost und Hanau wird von der Linie S 8 nur in der HVZ bedient. Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis ist durch die S 2 in das Netz der S-Bahn Rhein-Main integriert. Diese halbstündliche Linie stellt eine direkte Verbindung nach Hofheim am Taunus, Frankfurt, Offenbach sowie Dietzenbach her und wird in der HVZ auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.

Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis

Linie	Verlauf	Betreiber	Vertragsdauer
RE 9/19	Eltville – Wiesbaden-Biebrich – Mainz-Kastel – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf	VIAS	bis 12/2038
RB 10	Neuwied – Koblenz – Rüdesheim – Wiesbaden Hbf – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf		
RE 20	Frankfurt Hbf – Frankfurt-Höchst – Hofheim (Taunus) – Niedernhausen – Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn)	DB Regio	bis 12/2036
RB 21	Wiesbaden Hbf – Wiesbaden-Igstadt – Niedernhausen (– Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn))	Hessische Landesbahn	bis 12/2032
RB 22	Frankfurt Hbf – Frankfurt-Höchst – Hofheim (Taunus) – Niedernhausen – Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn)	DB Regio	bis 12/2036

Linie	Verlauf	Betreiber	Vertragsdauer
RB 75	Wiesbaden Hbf – Mainz Hbf – Groß-Gerau – Darmstadt Hbf – Dieburg – Babenhausen – Aschaffenburg Hbf	Hessische Landesbahn	bis 12/2033
S 1	Wiesbaden Hbf – Hochheim – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost – Rödermark-Ober Roden	DB Regio	bis 12/2036
S 2	Niedernhausen – Hofheim (Taunus) – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost – Dietzenbach	DB Regio	bis 12/2029
S 8	Wiesbaden Hbf – Mainz Hbf – Rüsselsheim – Frankfurt Flughafen Rbf – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost (– Hanau Hbf)	DB Regio	bis 12/2036
S 9	Wiesbaden Hbf – Mainz-Kastel – Rüsselsheim – Frankfurt Flughafen Rbf – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost – Hanau Hbf	DB Regio	bis 12/2036

Quelle: Planersocietät

Auf dem Stadtgebiet Wiesbadens befinden sich derzeit insgesamt acht Stationen des SPNV. Der Wiesbadener Hauptbahnhof bildet mit zwölf Abfahrten je Stunde und Richtung das Herzstück des Schienenverkehrs in der Landeshauptstadt. Auch die S-Bahn-Stationen Wiesbaden Ost und Mainz-Kastel verfügen über ein dichtes SPNV-Angebot mit mehreren Abfahrten je Stunde und Richtung, insbesondere in und aus Richtung Frankfurt. Während die Stationen Wiesbaden-Erbenheim, Wiesbaden-Igstadt und Auringen/Medenbach entlang der Ländchesbahn ganztägig halbstündlich bedient werden, ist dies bei den Halten in Wiesbaden-Biebrich und Wiesbaden-Schierstein nur in der HVZ der Fall. Insgesamt sechs der acht Stationen auf Wiesbadener Stadtgebiet können zumindest eingeschränkt barrierefrei erreicht werden, wobei bei drei der Haltepunkte ggf. Unterstützung bei der Überwindung von maximal einer Stufe oder von Rampenanlagen mit Steigungen über 6% benötigt wird. Bei den zwei Bahnhöfen, die derzeit nicht barrierefrei zugänglich sind, besteht insbesondere vor dem Hintergrund ein hoher Handlungsbedarf, dass es sich dabei um Standorte mit einem dichten Angebot handelt. An der Ländchesbahn ist zudem die Einrichtung eines weiteren SPNV-Haltepunkts im Stadtteil Erbenheim am zukünftigen BKA-Standort vorgesehen.

Tabelle 11: Bahnstationen in der LHW

Station	Linien	Abfahrten pro Stunde (NVZ)	Barrierefreiheit
Wiesbaden Hbf	RB 10, RB 21, RB 75 S 1, (S 6), S 8, S 9, Fernverkehr	12	Barrierefrei

Station	Linien	Abfahrten pro Stunde (NVZ)	Barrierefreiheit
Wiesbaden-Biebrich	(RE 9), RB 10	1-2	Mit Hilfe barrierefrei
Wiesbaden-Erbenheim	RB 21	2	Barrierefrei
Wiesbaden-Igstadt	RB 21	2	Mit Hilfe barrierefrei
Wiesbaden Ost	S 1, S 8, S 9	6	Nicht barrierefrei
Wiesbaden-Schierstein	(RE 9), RB 10	1-2	Mit Hilfe barrierefrei
Wiesbaden-Auringen/Medenbach	RB 21	2	Barrierefrei
Mainz-Kastel	(RE 9), RB 10 S 1, S 9	5-6	Nicht barrierefrei

Quelle: Planersocietät, Linien in Klammern verkehren an der betreffenden SPNV-Station nur mit einzelnen Fahrten

Im Rheingau-Taunus-Kreis liegen insgesamt 13 SPNV-Stationen, davon 11 an der rechtsrheinischen Bahnstrecke Richtung Koblenz, von denen stündliche Verbindungen verkehren, die in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Ein vergleichbares Angebot besteht auch an den zwei Bahnhöfen Idstein und Niedernhausen entlang der Main-Lahn-Bahn. Letzterer bietet durch die zusätzliche Anbindung an die Züge der Ländchesbahn sowie der S-Bahn Rhein-Main insgesamt 5 Abfahrten je Stunde und Richtung. Im Rheingau-Taunus-Kreis ist mit dem Bahnhof Lorch lediglich eine Station barrierefrei ausgebaut.

Tabelle 12: Bahnstationen im RTK

Station	Linien	Abfahrten pro Stunde (NVZ)	Barrierefreiheit
Assmannshausen	RB 10	1	Nicht barrierefrei
Eltville	RE 9, RB 10	1	Nicht barrierefrei
Erbach (Rheingau)	RB 10	1	Mit Hilfe barrierefrei
Geisenheim	RB 10	1	Mit Hilfe barrierefrei
Hattenheim	RB 10	1	Mit Hilfe barrierefrei
Idstein (Taunus)	RE 20, RB 21, RB 22	1	Mit Hilfe barrierefrei
Lorch (Rhein)	RB 10	1	Mit Hilfe barrierefrei
Lorchhausen	RB 10	1	Nicht barrierefrei
Niedernhausen (Taunus)	RE 20, RB 21, RB 22, S 2	5	Barrierefrei
Niederwalluf	RE 9, RB 10	1	Nicht barrierefrei
Oestrich-Winkel	RB 10	1	Barrierefrei

Station	Linien	Abfahrten pro Stunde (NVZ)	Barrierefreiheit
Rüdesheim am Rhein	RB 10	1	Nicht barrierefrei
Wörsdorf	RB 22	1	Nicht barrierefrei

Quelle: Planersocietät

Abbildung 24: Schienennetz Wiesbaden & RTK



Quelle: ioki GmbH

3.2.2. Regionale und lokale Busverbindungen

RMV-Expressbus-Linien

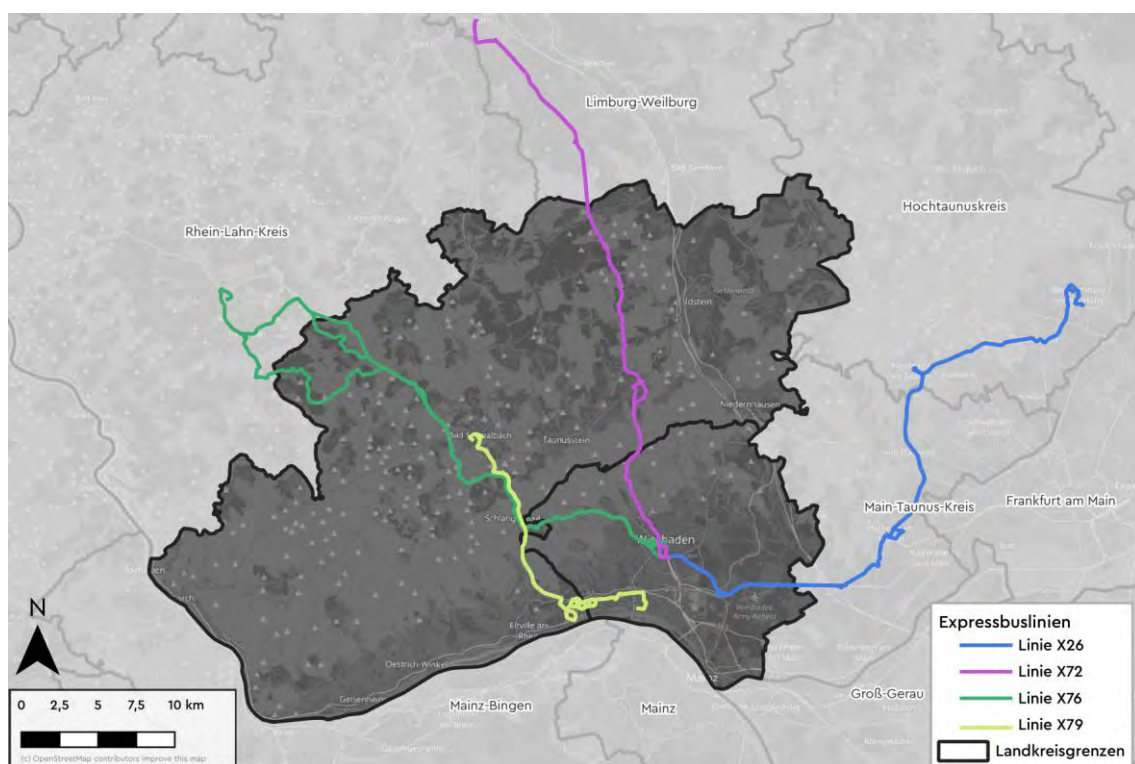
Die Expressbusse sind im Rhein-Main-Verkehrsverbund die hochwertigste Produktgruppe innerhalb der Linienbusprodukte. Ihre verkehrliche Funktion besteht darin, schnelle Verbindung zentraler Orte dort zu ermöglichen, wo eine SPNV-Infrastruktur fehlt, aber von der Netzhierarchie denkbar wäre. Entsprechend hochwertig ist die Planungsmaxime für die X-Busse. Grundsätzlich soll eine Betriebszeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr ermöglicht werden, bei einem möglichst direkten Linienverlauf, der die Reisezeit des Individualverkehrs nicht um die Hälfte übersteigt ($\text{Reisezeit} < \text{IV-Reisezeit} \cdot 1,5$). Da durch den X-Bus SPNV-Qualitäten fortgeführt werden sollen, ist ein SPNV-Anschluss überwiegend vorhanden. Im Rheingau-Taunus-Kreis und der Landeshauptstadt Wiesbaden verkehren zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse vier Expressbusse. Auf das Zentrum von Wiesbaden sind die drei Linien X26, X72 und X76 ausgerichtet:

- Die Linie X26 verläuft in Richtung Frankfurt nach Osten. Über Hofheim und Königsstein endet sie in Bad Homburg und bietet damit Tangentialverbindungen zwischen

verschiedenen SPNV-Knoten im Frankfurter Umland.

- Die Linie X72 führt aus Wiesbaden in Richtung Norden durch den Rheingau-Taunus-Kreis nach Limburg.
- Die Linie X76 bedient von Wiesbaden aus kommend nach Nordwesten das Kreisgebiet und endet im benachbarten Nastätten. Ihr Verlauf orientiert sich an der B 260.
- Die X79 bedient primär eine Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis. Sie verbindet Bad Schwalbach mit Niederwalluf am Rhein und hat hier Anschluss an den RB 10 und den RE 9 (siehe dazu oben). Die Linie endet fahrplanmäßig in Wiesbaden-Biebrich und hat damit keinen Anschluss an das Wiesbadener Zentrum.

Abbildung 25: Expressbusse Wiesbaden & RTK

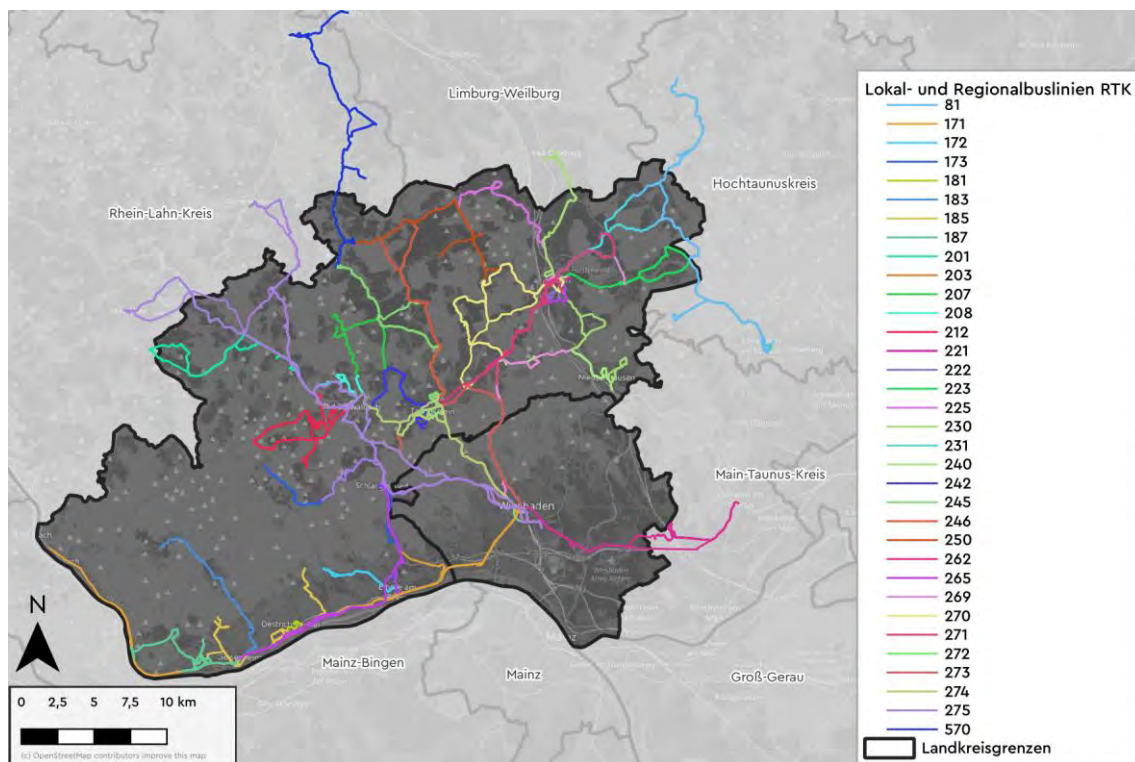


Quelle: ioki GmbH

Regional- und Lokalbuslinien

Im Rheingau-Taunus-Kreis verkehren über 30 Linien im Regional- und Lokalverkehr, die sich zu einem auf die regionalen Zentren ausgerichteten Netz zusammensetzen. Die Regionalbuslinien in der Zuständigkeit des RMV bedienen dabei vorwiegend die stärksten Achsen sowie kreisüberschreitende Verbindungen. Dabei handelt es sich vorwiegend um Linien, die radial auf die Landeshauptstadt Wiesbaden ausgerichtet sind und Verbindungen in Richtung des Rheingaus sowie in die zentralen Orte des Taunus (Bad Schwalbach, Idstein, Taunusstein) herstellen. Das Lokalbusnetz in der Zuständigkeit der RTV umfasst vorwiegend kleinräumige Linien mit vorrangiger Erschließungsfunktion. Dabei liegt ein Fokus auf der Verknüpfung von Siedlungsbereichen, die nicht durch das Regionalbusnetz abgedeckt werden. Im Rheingau-Taunus-Kreis betrifft dies vorwiegend tangentielle Verbindungen sowie Erschließungsverkehre mit Anschluss an den Regionalbusverkehr in den zentralen Orten. Insbesondere im Rheingau dienen die Lokalbuslinien dabei auch als Zubringerlinien zum SPNV.

Abbildung 26: Lokal- und Regionalbus Wiesbaden & RTK

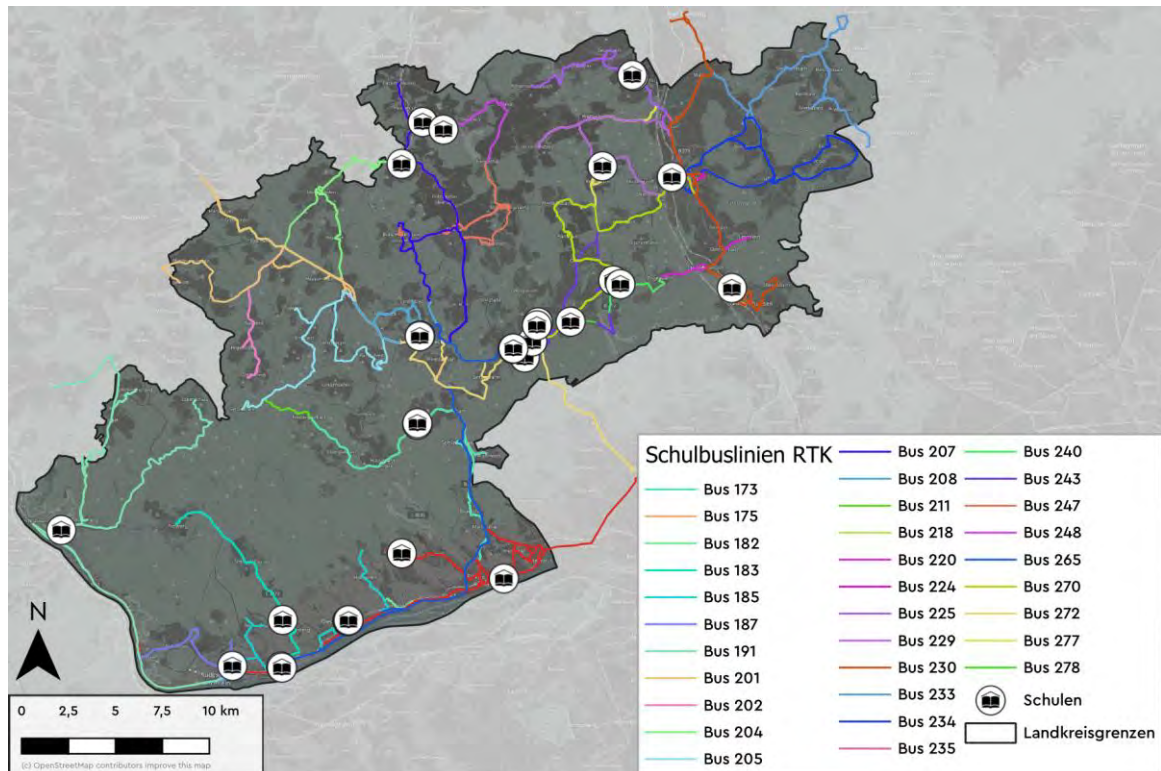


Quelle: ioki GmbH

Schulbusverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis

Zu Abdeckung der Anforderungen des Schülerverkehrs werden im Rheingau-Taunus-Kreis zahlreiche zusätzliche Fahrten im Linienverkehr angeboten. Neben zusätzlichen Fahrten auf ganztägig verkehrenden Linien existieren dabei auch weitere Linien, die lediglich im Schülerverkehr betrieben werden. Jene Linien bedienen vorwiegend solche Relationen, die durch den übrigen Linienverkehr nicht abgebildet werden. Dabei kann es auch zu deutlichen Unterscheidungen der Linienführungen gleich bezeichneter Linien kommen.

Abbildung 27: Schulbuslinien RTK



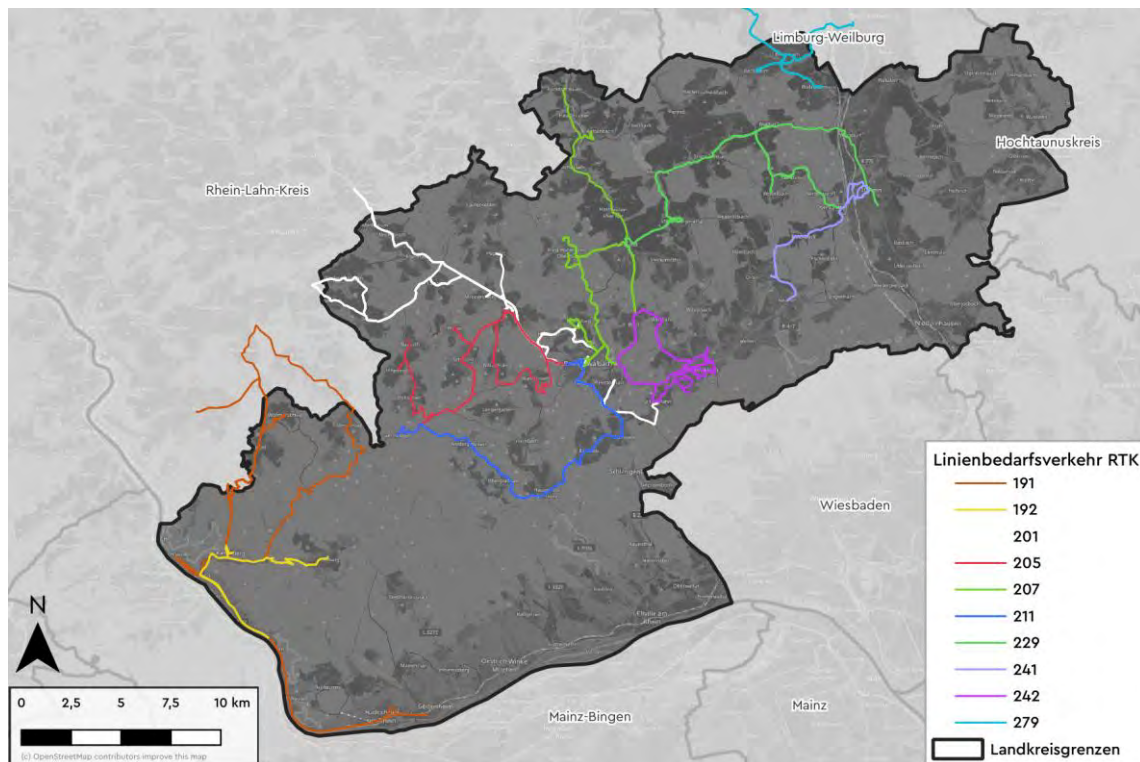
Quelle: ioki GmbH

Zur Abwicklung der Schulbusverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis werden in der Spitze bis zu 141 Fahrzeuge eingesetzt, wobei bis zu 50 dieser Fahrzeuge ausschließlich zur Abdeckung dieser Spitzen dienen und keine weiteren Aufgaben im übrigen Linienverkehr übernehmen. In den Spitzenstunden von 7:00 Uhr bis 7:59 Uhr sowie von 13:00 Uhr bis 13:59 Uhr werden in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern jeweils mehr als 1.700 km im Linienverkehr zurückgelegt. Mit insgesamt mehr als 17.000 Fahrplan-km machen Schulbusverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis einen Anteil von knapp 40 % an der gesamten Verkehrsleistung aus. Insgesamt können mit diesem Angebot ca. 96 % der nachgefragten Schülerrelationen abgedeckt werden.

Linien-Bedarfsverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis

Auf nachfrageschwachen Relationen im Rheingau-Taunus-Kreis existieren verschiedene Angebote des Bedarfsverkehrs, die in Form eines Rufbus-Systems abhängig vom Betreiber 60 bis 90 Minuten vor Abfahrt bestellt werden können. Auf den bedienten Relationen besteht dabei in der Regel kein klassischer Linienverkehr, sodass dem Rufbus eine besondere Bedeutung in der Erschließung zukommt. An zentralen Knoten (z. B. Umsteigehaltestellen oder SPNV-Haltepunkten) besteht jeweils die Möglichkeit zum Umstieg auf den Linienverkehr.

Abbildung 28: Linienbedarfsverkehr RTK



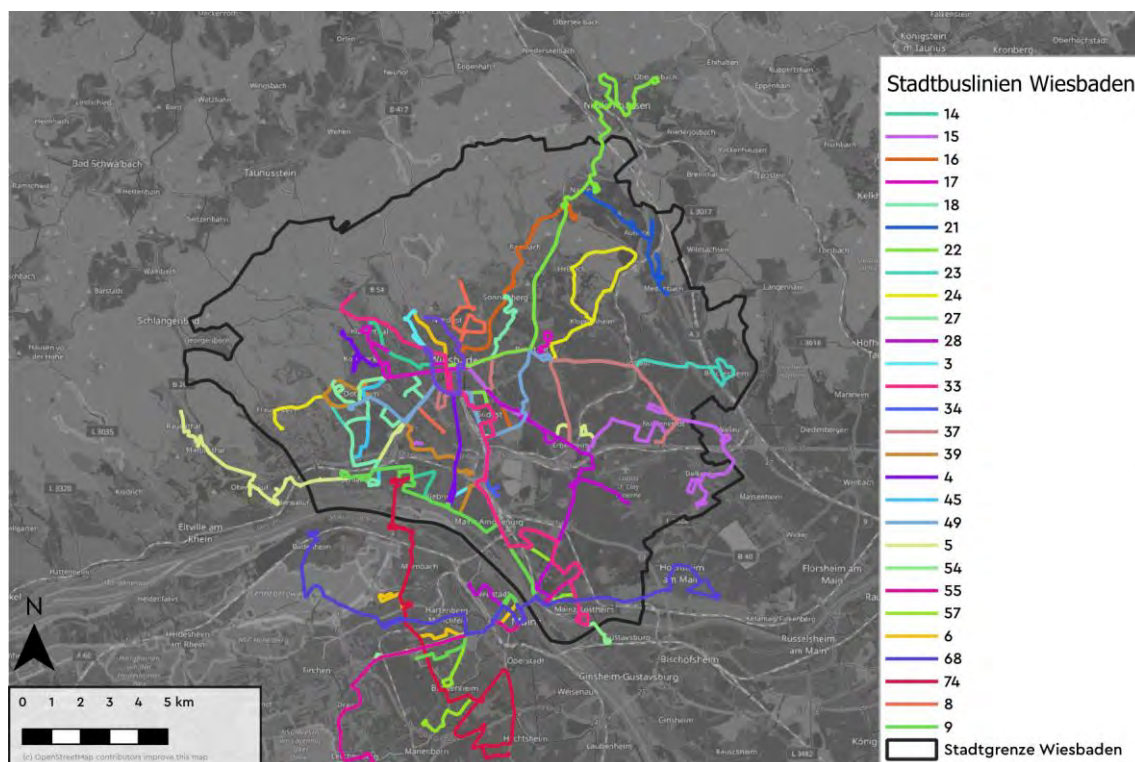
Quelle: ioki GmbH

3.2.3. Stadtverkehre in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Stadtbusverkehr

Im Rahmen des 2017 beschlossenen Dienstleistungsauftrag für das Wiesbadener Stadtbusnetz wurden die Leistungen auf den Stadtbuslinien für weitere zehn Jahre direkt an ESWE-Verkehr vergeben. Mehrere sogenannten Gemeinschaftslinien (Linien 6, 9, 33 und 74), die sowohl auf Mainzer als auch auf Wiesbadener Stadtgebiet verkehren, werden von ESWE-Verkehr und der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) gemeinsam betrieben. Die in den Wiesbadener Stadtteilen Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim verkehrenden Linien 54-58 sind Teil des Mainzer Stadtbusnetzes, sodass ausschließlich die MVG für den Betrieb zuständig ist.

Abbildung 29: Stadtbus Wiesbaden

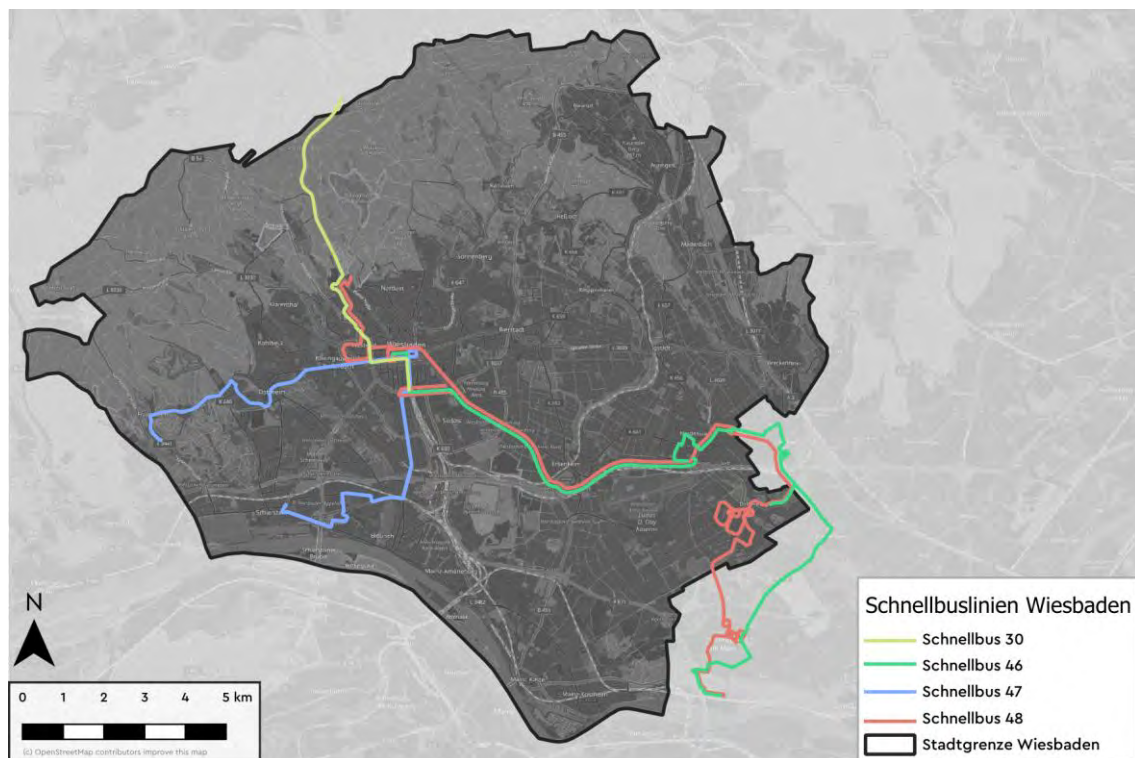


Quelle: ioki GmbH

Schnellbusverkehre Wiesbaden

In der Landeshauptstadt verkehren mehrere Stadtbushlinien beschleunigt durch das Auslassen von Halten sowie das Befahren von Schnellstraßen und Autobahnen im Stadtgebiet. Die Linien 46 und 48 verkehren ganztägig und binden dabei die Außenstadtteile Nordenstadt und Delkenheim sowie Teile der Städte Hochheim und Hofheim im Main-Taunus-Kreis an, in denen sie auch Erschließungsfunktionen übernehmen. Die Linie 47 verkehrt als beschleunigte Verstärkerlinie lediglich in der HVZ, wobei zum Teil verschiedene Linienwege befahren werden. Die Linie 30 wird als Freizeitlinie zum Ausflugsziel Platte lediglich an Wochenenden betrieben.

Abbildung 30: Schnellbuslinien Wiesbaden

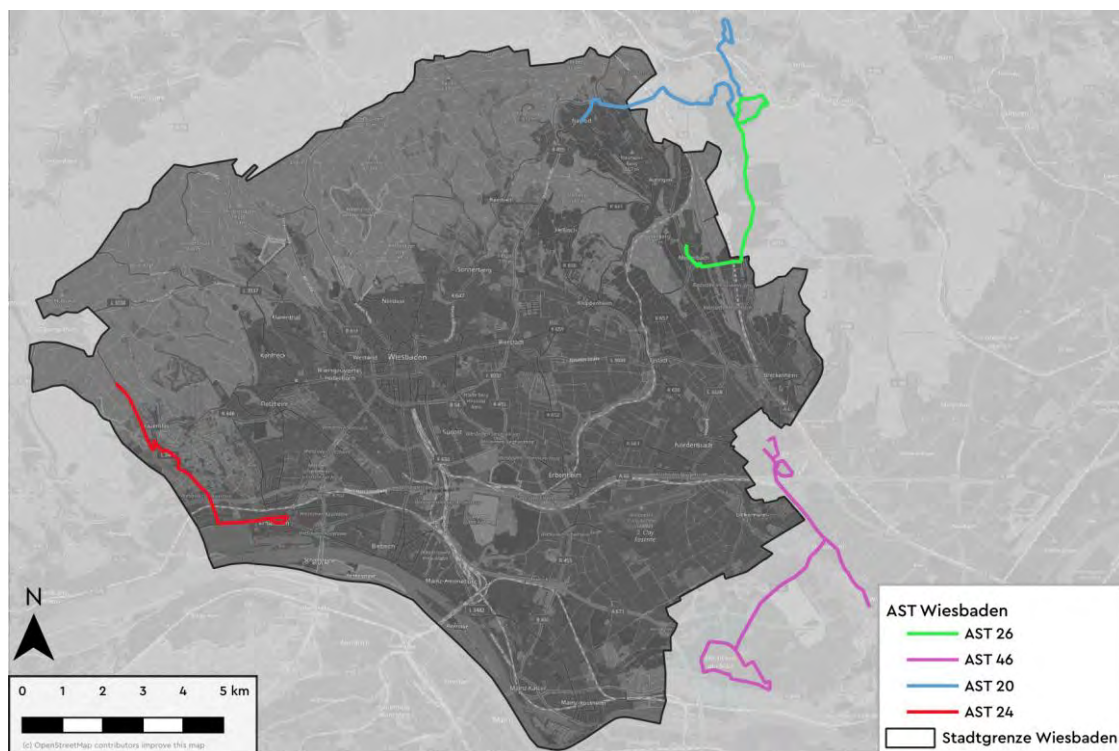


Quelle: ioki GmbH

Bedarfsverkehre in der Landeshauptstadt Wiesbaden

In den Wiesbadener Außenstadtteilen sowie auf Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus, auf denen nur ein geringes Nachfragepotenzial besteht, betreibt die ESWE Verkehr verschiedene Bedarfsverkehrslinien in Form von Anruf-Sammeltaxis (AST), wobei die Linie AST46 vollständig außerhalb des Wiesbadener Stadtgebiets verkehrt. Die einzelnen Bedarfsverkehrslinien weisen unterschiedliche Bedienungszeiten auf. Während die Linien AST24, AST26 und AST46 ganztägig in unregelmäßigem Takt angeboten werden, übernimmt das Angebot AST20 die Fahrten der regulären Buslinie 20 in der Schwachverkehrszeit. Eine Fahrt muss je nach Linie mindestens 30 bis 45 Minuten vor Abfahrt bestellt werden.

Abbildung 31: AST Wiesbaden

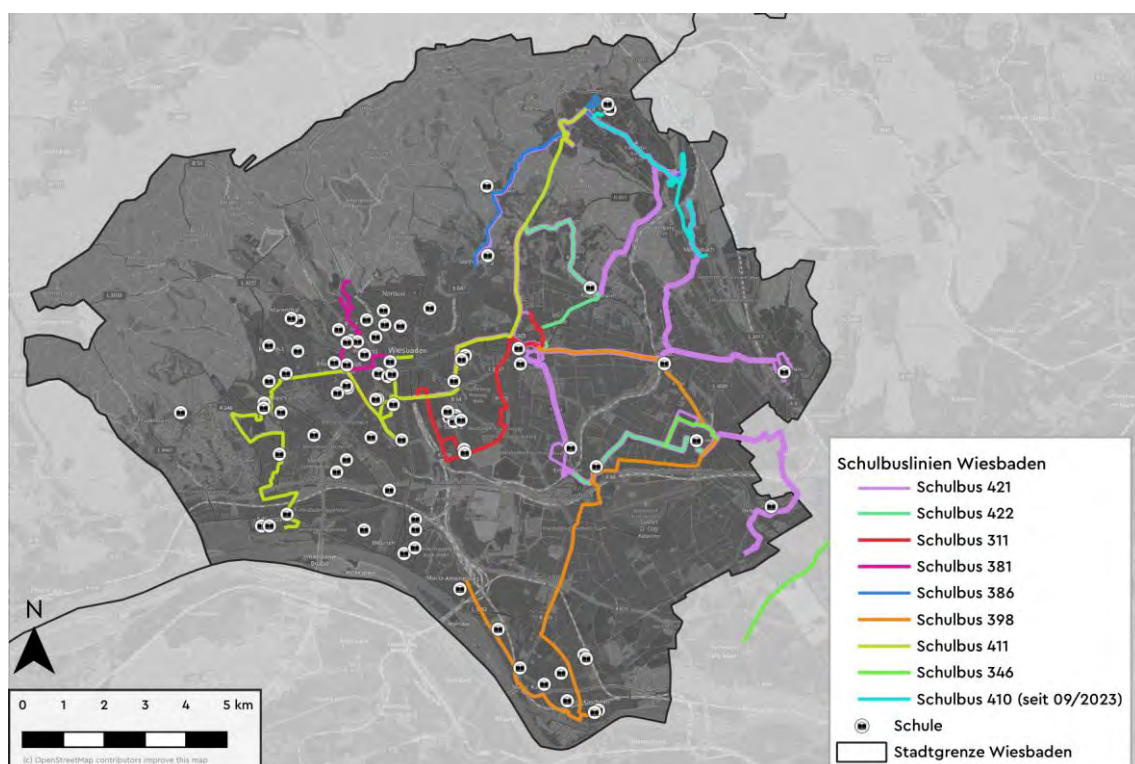


Quelle: ioki GmbH

Schulbusverkehre Wiesbaden

Trotz des dichten Liniennetzes im Stadtbusverkehr verkehren in Wiesbaden mehrere ergänzende Schulbuslinien, die den Schülerverkehr auf solchen Relationen abwickeln, auf denen kein regelmäßiges Linienangebot besteht. Die Schulbuslinie 38 sticht dadurch hervor, dass sie entgegen den anderen Schulbuslinien auch im Liniennetzplan enthalten ist und ihr eine Bezeichnung des Stadtbusnetzes zugeordnet ist. Die übrigen Schulbuslinien sind durch eine dreistellige Liniennummer mit vorangestelltem E gekennzeichnet und bedienen sowohl Relationen, die im Stadtbusnetz bedient werden, als auch zusätzliche Linienwege, die außerhalb des Schülerverkehrs nicht ohne Umstieg genutzt werden können.

Abbildung 32: Schulbuslinien Wiesbaden



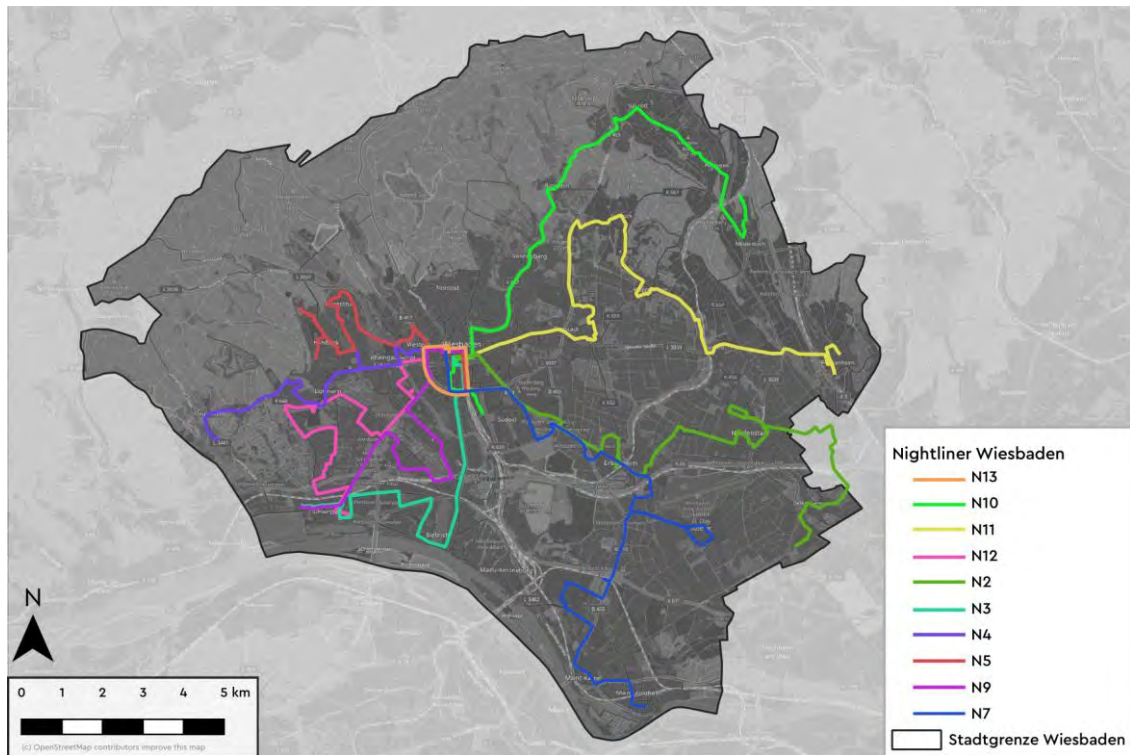
Quelle: ioki GmbH

Nachtbusverkehre Wiesbaden

Nach Mitternacht werden auf Wiesbadener Stadtgebiet zusätzliche Fahrten durch den sogenannten Nightliner angeboten, die gegenüber dem Angebot tagsüber umwegige Linienführungen zugunsten einer erhöhten Erschließungswirkung aufweisen. Die Linien des Nightliners sind dabei stark auf die zentralen Zielorte Innenstadt und Hauptbahnhof ausgerichtet, an denen Anschluss zwischen den Linien bzw. zum Schienenverkehr besteht. Unter der Woche verkehrt lediglich die Ringlinie N13 die gesamte Nacht, während auf den übrigen Nightliner-Linien jeweils nur eine Fahrt ausgehend vom Platz der Deutschen Einheit um 0:30 Uhr angeboten werden. Am Wochenende verkehren alle Nightliner-Linien mit mehreren Fahrten, wobei im Rahmen von Veranstaltungen zusätzliche Fahrten angeboten werden. Mehrere Linien sind dabei auch im Sonderverkehr an Heiligabend sowie in der Neujahrsnacht in Betrieb. Die Stadtteile Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim werden im Nachtverkehr am Wochenende zusätzlich durch die Linie 91 der MVG bedient.

Zusätzlich zu den Nightliner-Verkehren wird auch die Linie 6 zwischen dem Nordfriedhof in Wiesbaden und dem Mainzer Hauptbahnhof am Wochenende durchgängig betrieben.

Abbildung 33: Nachtverkehr Wiesbaden

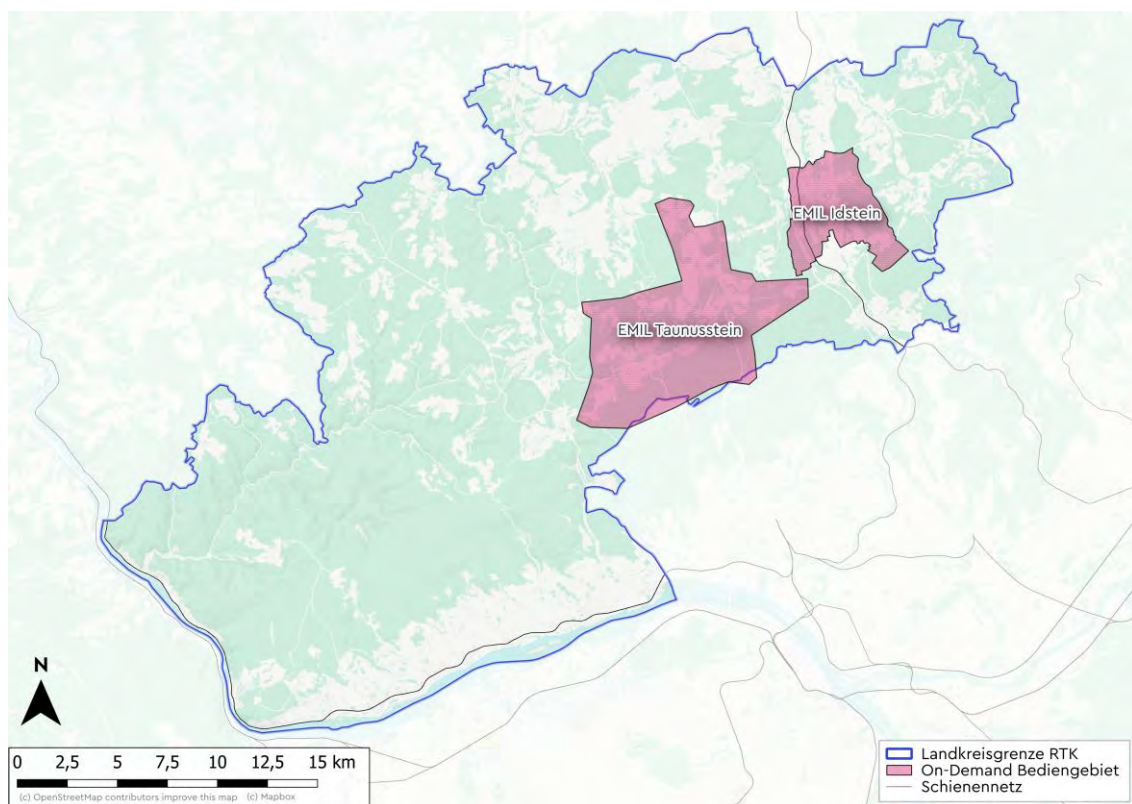


Quelle: ioki GmbH

3.2.4. Bedarfsgesteuerte Busverkehre

Im Rheingau-Taunus-Kreis verkehrt derzeit in den beiden Kommunen Taunusstein und Idstein der On Demand-Service „EMIL“ (vgl. Abbildung 34). Zum Einsatz kommen mehrere Elektrofahrzeuge, die per Telefon oder App gebucht werden können. Das Bedienungsgebiet wird durch ein engmaschiges Netz virtueller Haltepunkte abgedeckt, die für die Fahrgäste eine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit bieten. Seit der Inbetriebnahme ist insbesondere das Angebot in Taunusstein sehr gut angenommen worden, so dass hier bereits Erweiterungen vorgenommen wurden. Alle Informationen rund um das Angebot werden vom RMV und den Kommunen (Taunusstein und Idstein) online zur Verfügung gestellt.

Abbildung 34: On Demand-Bedienggebiete im RTK



Quelle: ioki GmbH

3.2.5. Mikromobilität / Vernetzung

In Wiesbaden gibt es verschiedene Mobilitätsangebote, die der Kategorie der Mikromobilität zuzuordnen sind. Dabei handelt es sich um E-Tretroller-, Bikesharing- sowie Carsharing-Angebote.

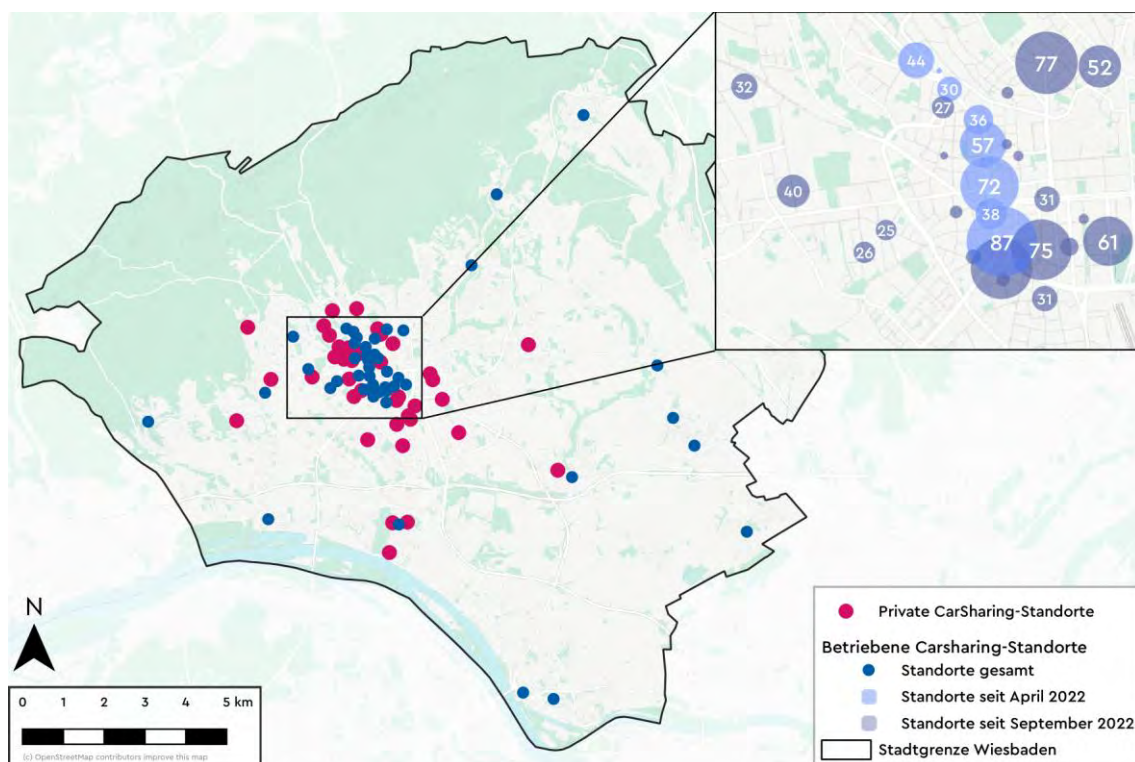
Laut Angaben der Landeshauptstadt aus dem Jahre 2019 gibt es vier verschiedene Anbieter für E-Tretroller im Stadtgebiet. Den verschiedenen Anbietern ist es laut dem Merkblatt für Anbieter von Elektro-Tretrollerverleihsysteme in Wiesbaden erlaubt, bis zu fünf Tretroller in einem Radius von 100 m zu platzieren (vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2019). Parks, Grünanlagen und Fußgängerzonen sind dabei nicht als Abstellbereich der Fahrzeuge gestattet. Die Nutzung sowie die

Anzahl der Tretroller haben nach Daten der Anbieter seit Inbetriebnahme 2019 eine steigende Tendenz.

Weiterhin werden in Wiesbaden mehrere Fahrradverleihsysteme betrieben. Nachdem der Betrieb des eigenen Fahrradverleihsystems unter dem Namen „meinRad“ im Mai 2022 eingestellt wurde, werden die noch vorhandenen Fahrräder inklusive der mehr als 80 bestehenden Stationen von einem privaten Anbieter weiter betrieben. Die vorhandenen Fahrräder sind elektrifiziert, um den topographischen Hindernissen der Stadt gerecht zu werden. Darüber hinaus bieten zwei weitere Anbieter ihren Service in Wiesbaden an. Die von den beiden Anbietern bereitgestellten Fahrräder sind nicht stationsbasiert und können größtenteils flächendeckend in der Landeshauptstadt abgestellt werden.

Vorhandene Daten zur Nutzung von Carsharing Stationen reichen bis Mai 2021 zurück. Viele der betriebenen Standorte sind erst seit dem vierten Quartal 2022 verfügbar. Alle in Wiesbaden betriebenen Carsharing-Services sind stationsbasiert. Fahrzeuge müssen an festen Standorten abgeholt bzw. abgestellt werden. Einige Anbieter arbeiten direkt mit der Stadt zusammen.

Abbildung 35: Car Sharing in der Wiesbadener Innenstadt



Quelle: ioki GmbH

3.2.6. Tariflandschaft

Der Tarif ist einer der zentralen Einflussfaktoren, wenn es um die Verkehrsmittelwahl geht. In Wiesbaden gelten dafür eine Vielzahl an spezialisierten Tarifformen, mit denen der Verkehrsverbund und die Stadt die Vielfalt der Nutzungsansprüche gerecht werden will. Neben der Integration in den überregionalen Verkehrsverbund RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) ist Wiesbaden auch

Teil eines lokalen Verkehrsverbunds mit der Stadt Mainz, für den die gemeinsame Preisstufe 13 gilt. Somit berechtigen Fahrscheine, die jeweils innerhalb einer der beiden Landeshauptstädte erworben wurden, zu einer Fahrt in die jeweils andere. Alle für das Tarifgebiet 6500 ausgegebenen Fahrscheine berechtigen zur Nutzung des ÖPNV in beiden Städten.

Der RMV listet in seinem Preisblatt knapp 40 Tarifoptionen für das Tarifgebiet 6500 (Mainz/Wiesbaden) auf. Neben Einzelfahrscheinen, die mit einem RMV-SparPass reduziert werden können, bietet der RMV verschiedenen Zeitkarten an. So sind Tages-, Wochen- und Monatskarten erhältlich, die zum Teil um vergünstigte Angebote für Schüler, Auszubildende und Senioren ergänzt werden. Eine Einzelfahrt für Erwachsene kostet zum Zeitpunkt der Bearbeitung (gültig ab 1. Januar 2023) 3,30 € und ist damit in einem ähnlichen Preissegment wie vergleichbare Fahrkarten in Frankfurt (3,40 €) oder Münster (3,30 €). Einzelfahrten in Darmstadt (2,60 €), Karlsruhe (2,80 €) oder Mannheim (3,00 €) sind hingegen deutlich günstiger. Im Verkehrsverbund Mainz Wiesbaden wird zudem eine Sammelkarte für 5 Fahrten in den Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden für 12,50 € angeboten. Bezogen auf eine Fahrt entsteht dadurch ein vergünstigtes Angebot gegenüber Einzelfahrscheinen. Das Angebot kostenfreier Fahrten wie bspw. in der Augsburger City-Zone existiert nicht.

Der Rheingau-Taunus-Kreis ist in drei Obertarifgebiete (6200 Idstein, 6300 Rüdesheim, 6400 Bad Schwalbach) des RMV unterteilt, die sich wiederum aus mehreren A0-Tarifgebieten zusammensetzen. Die RMV-Preisstufe 1 gilt für Fahrten innerhalb eines A0-Tarifgebiets, die Preisstufe 2 analog für Fahrten in zwei A0-Tarifgebieten. Eines der drei Obertarifgebiete bzw. drei A0-Tarifgebiete innerhalb verschiedener A-Tarifgebiete können mit Tickets der Preisstufe 3 befahren werden. Die Preisstufe 4 gilt für tarifgebietübergreifende Fahrten zwischen zwei Obertarifgebieten und kann auf allen Relationen zwischen Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis eingesetzt werden. Für Fahrten zwischen Wiesbaden und angrenzenden Städten und Gemeinden besteht zusätzlich die vergünstigte Preisstufe 30. Lediglich für Fahrten zwischen den Obertarifgebieten 6200 (z. B. Idstein) und 6400 (z. B. Bad Schwalbach) sind im Rheingau-Taunus-Kreis Tickets der Preisstufe 5 nötig. Für Zeitkartennutzer besteht zusätzlich die Möglichkeit, Anschlussfahrkarten für Fahrten außerhalb des Gültigkeitsbereich der eigenen Zeitkarte zu erwerben. Diese richten sich preislich nach der Preisstufe der Zeitkarte und nach der notwendigen zusätzlichen Preisstufe zum Erreichen des Zielorts.

Tabelle 13: Tarifstrukturen im RMV

Raum	Tarifgebiete	Tarife	Tarif (übergreifend)
Wiesbaden und Mainz	Obertarifgebiet 6500	Preisstufe 13 Einzelticket: 3,30 €	Preisstufe 4 Einzelticket: 5,80 €
	A0-Tarifgebiet (Eine oder mehrere Gemeinden)	Preisstufe 1 Einzelticket: 2,45 €	Preisstufe 30 für angrenzende Städte und Gemeinden Einzelticket: 4,80 €
Rheingau-Taunus-Kreis	2 A0-Tarifgebiete	Preisstufe 2 Einzelticket: 3,15 €	

Raum	Tarifgebiete	Tarife	Tarif (übergreifend)
	Obertarifgebiet (6200, 6300 oder 6400)	Preisstufe 3 Einzelticket: 3,80 €	
	Mehrere Obertarifgebiete	Preisstufe 4 oder 5 Einzelticket: 5,80 € / 9,75 €	

Quelle: Planersocietät

Für Fahrten in angrenzende Verkehrsverbünde bietet der RMV Übergangstarife an. So sind Fahrten aus dem Rheingau-Taunus-Kreis in den benachbarten rheinland-pfälzischen Rhein-Lahn-Kreis in den Preisstufen 2-4, aus Wiesbaden in der Preisstufe 5 möglich. Der Verbundbereich des Rhein Nahe Nahverkehrsverbunds (RNN) ist ebenfalls mit RMV-Tickets der Preisstufen 4, 5 und 6 sowie der Übergangspreisstufe 17 erreichbar. Umgekehrt ist die Stadt Wiesbaden auch in die Tarifstruktur des RNN integriert. Der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) bietet hingegen keine übergreifenden Tarife in den Rheingau-Taunus-Kreis oder die Stadt Wiesbaden an. Neben der Tarifstruktur des RMV werden auch verkehrsverbundübergreifende Tickets auf Landesebene angeboten. Diese umfassen mehrere Kundengruppen, darunter Kinder und Jugendliche, ältere Menschen sowie Kleingruppen bis zu fünf Personen.

In aktuellen Studien zeigt sich, dass das zu hohe Ticketpreise ein Schlüsselfaktor für das Image des ÖPNV sind, insbesondere für die Gruppe der ÖPNV-Nutzer selbst¹³. In der aktuellen Debatte werden deshalb verschiedene Argumentationsmuster verfolgt, um die Attraktivität im Bereich der Tarifstruktur zu erhöhen. Neben der Argumentationslinie, welche zur Stärkung der sozialen Teilhabe eine kostenfreie Nutzung von Bus und Bahn vorschlägt, bestehen weitere Ansätze für Flat-rate- oder Abomodelle. Mit der Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 wurde dem Ansatz einer Vereinfachung des Tarifsystems Rechnung getragen und ein günstiges, bundesweit gültiges Ticketangebot geschaffen, welches auch im RMV-Gebiet für alle Angebote des ÖPNV gültig ist. Das Deutschland-Ticket stellt mit einem Startpreis von 49,00 € je Monat bzw. 58,00 € je Monat ab dem 01.01.2025 eine oftmals günstigere und flexibler nutzbare Alternative zu den Zeitkartenangeboten des RMV dar.

Erste statistische Auswertungen zur Nutzung des Deutschland-Tickets zeigen, dass dieses im Bundesland Hessen vergleichsweise wenig erworben wird. Dies kann unter anderem damit begründet werden, dass mit dem Schülerticket Hessen und dem Seniorenticket Hessen für bestimmte Personengruppen günstigere Angebote zum Preis von jährlich 365,00 € zur Verfügung stehen. Von besonderer Bedeutung für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist auch das parallele Angebot des Landestickets Hessen für Angestellte des Landes. Um das Deutschland-Ticket auch für Personengruppen mit geringem Einkommen bezahlbar zu gestalten, wird im Rahmen des Hessenpass Mobil ein vergünstigtes Ticket zum Preis von monatlich 31,00 € für Personen, die Bürgergeld, Wohngeld oder Sozialhilfe beziehen, sowie für Asylbewerbende angeboten. Vor dem Hintergrund der Angebote im Rahmen des Deutschland-Tickets haben die Tarifangebote des RMV für regelmäßige ÖPNV-Nutzende an Bedeutung verloren, während insbesondere Gelegenheitsfahrende weiterhin auf die Angebote des RMV zurückgreifen. Mit den vorgesehenen und zukünftig zu

¹³ F.A.Z. vom 14.02.2023: Nutzern ist der Nahverkehr zu teuer (mch)

erwartenden Preissteigerungen des Deutschland-Tickets können hingegen auch für regelmäßige Nutzende zu einem erneuten Umstieg auf Angebote des RMV führen.

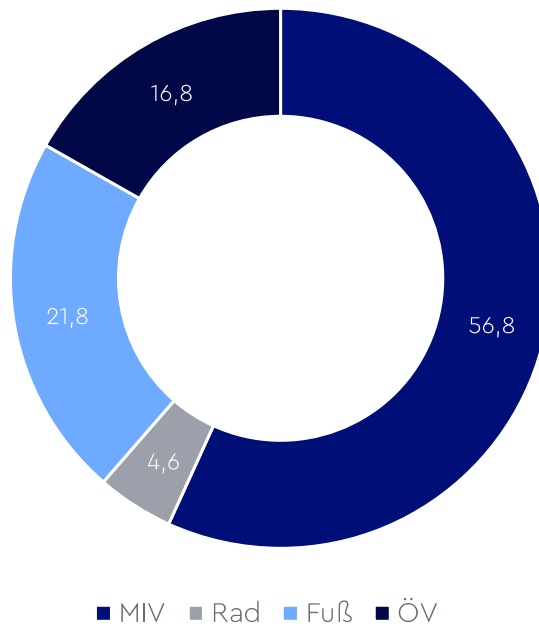
3.2.7. Mobilitätsverhalten und Modal Split

Anhand der mikroskopischen Mobilitätssimulation mit den zugrundeliegenden Daten aus der MiD-Vertiefungsstichprobe für Hessen kann mit Hilfe einer bei ioki eigens für die Modal-Split-Simulation entwickelten Software-Anwendung das Mobilitätsverhalten berechnet werden. Dieses wird nachfolgend gesondert für die LHW Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis jeweils für den Binnen- und Gesamtverkehr abgebildet.¹⁴

Wie in vergleichbaren deutschen Kommunen ist beim Blick auf das Mobilitätsverhalten die ausgeprägte Dominanz des MIVs feststellbar. Weiterhin ist der verhältnismäßig hohe Anteil des Fußverkehrs und gleichzeitig der niedrige Anteil des Radverkehrs auffällig. Der ÖPNV hat mit einem Anteil von 16,8 % im Gesamtverkehr und 15 % im Binnenverkehr Entwicklungspotenziale sowohl bei stadtgrenzüberschreitenden Wegen als auch bei solchen innerhalb der Stadtgrenze.

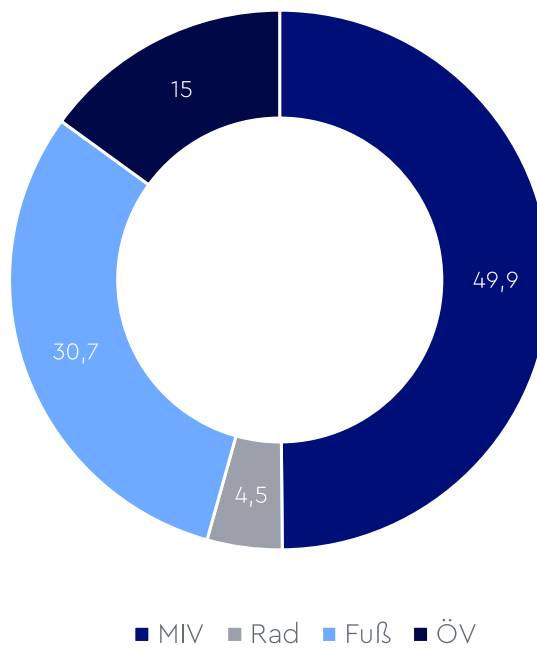
¹⁴ Hinweis zur Modal Split Simulation: Bei der Berechnung der Anteile der einzelnen Verkehrsarten am Modal Split werden alle startenden Wege aus der Mobilitätssimulation in dem jeweils untersuchten Gebiet berücksichtigt. Somit bezieht sich der Modal Split nicht nur auf die Wege der Bevölkerung, sondern auch z. B. auf Wege von auspendelnden Beschäftigten. Dadurch besteht die Möglichkeit von Abweichungen gegenüber weiteren Modal Split Simulationen, wie z. B. der der Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017).

Abbildung 36: Modal Split Wiesbaden Gesamtverkehr



Quelle: ioki GmbH

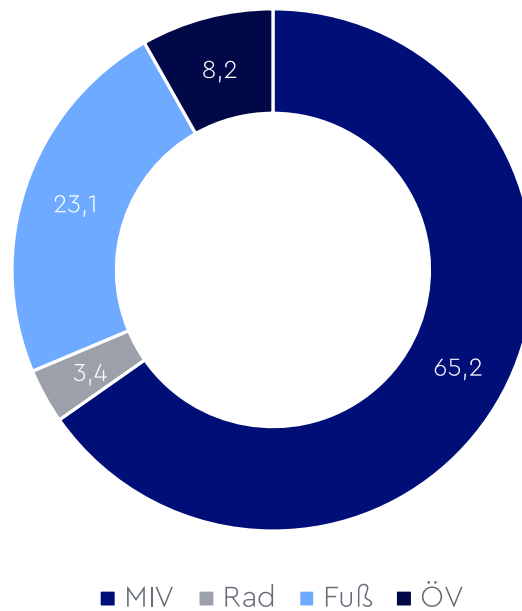
Abbildung 37: Modal Split Wiesbaden Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

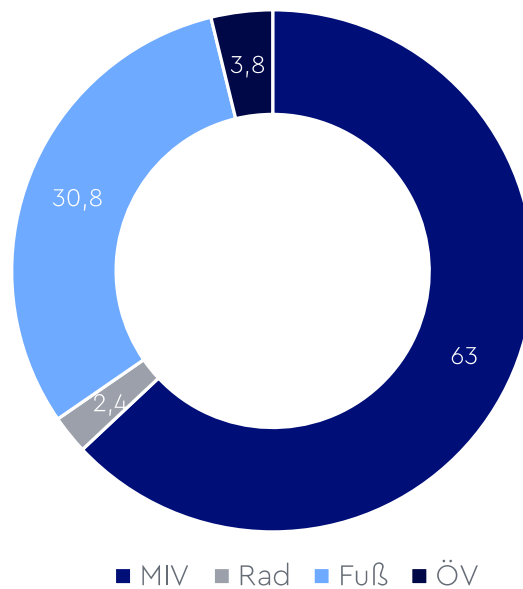
Für den Rheingau-Taunus-Kreis wurde mit derselben Methodik das Mobilitätsverhalten berechnet:

Abbildung 38: Modal Split Rheingau-Taunus-Kreis Gesamtverkehr



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 39: Modal Split Rheingau-Taunus-Kreis Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

Beim Mobilitätsverhalten im Rheingau-Taunus-Kreis zeigt sich noch eine deutlichere Dominanz des MIVs als das in Wiesbaden der Fall ist. Auffällig ist darüber hinaus der sehr geringe Anteil des ÖPNVs im Binnenverkehr. Im Gesamtverkehr ist dieser Anteil jedoch deutlich höher. Ebenso wie in Wiesbaden ist der Anteil des Fußverkehrs im Rheingau-Taunus-Kreis verhältnismäßig hoch, während sich die größtenteils ausgeprägte Topographie im Landkreis beim sehr geringen Radverkehrsanteil widerspiegelt.

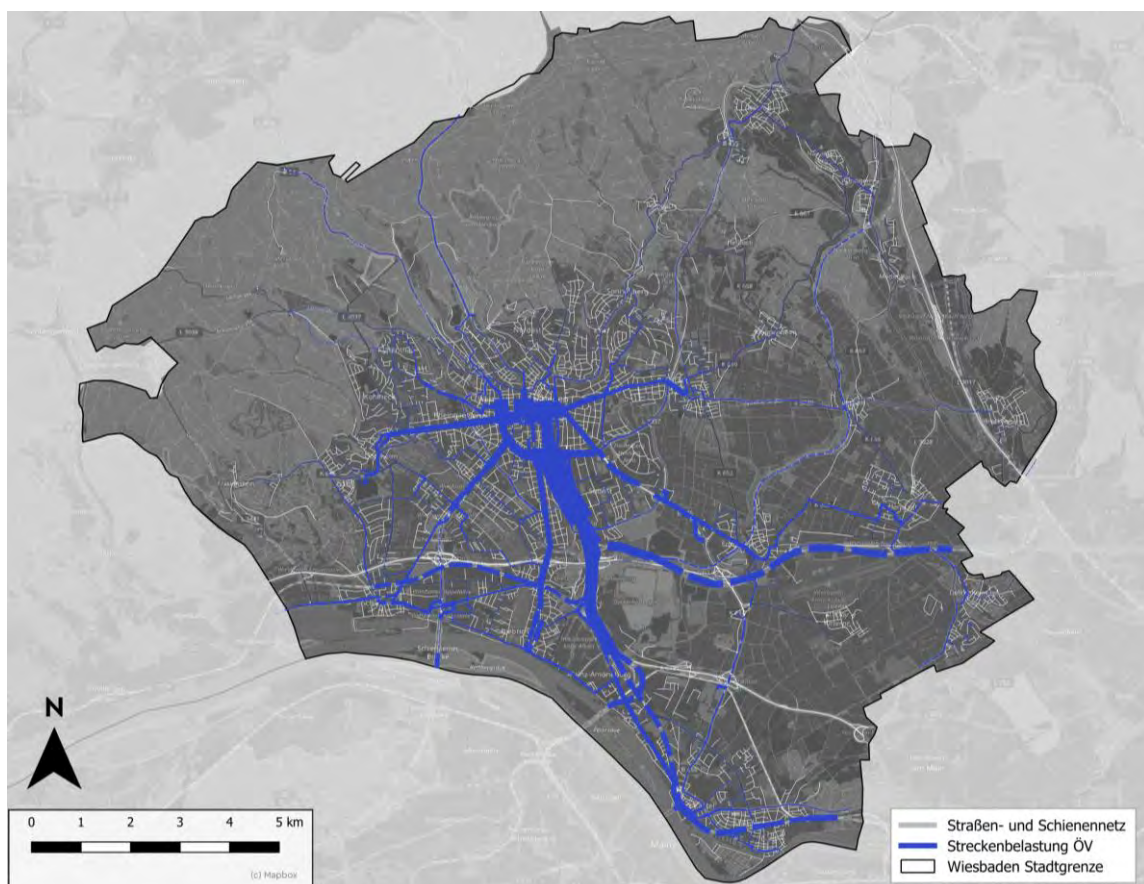
3.2.8. Fahrgastnachfrage

Dem Mobilitätsleitbild folgend, ist es umso wichtiger, mit einer zielgerichteten Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und somit einer umweltverträglichen Entwicklung im Wiesbadener Stadtverkehr beizutragen. Die aktuelle Fahrgastnachfrage je Linie kann anhand der mikroskopischen Mobilitätssimulation für den Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden abgebildet werden. Eine vollständige Darstellung hierzu findet sich im Anhang des Nahverkehrsplans.

Die ÖPNV-Streckenbelastung in Wiesbaden stellt sich mit Blick auf das Liniennetz dar wie folgt:

Es zeigt sich hierbei die kleinräumig heterogene Ausprägung der Nachfrage. Hierbei besteht im Bestandsnetz in den nördlichen Ortsbezirken eine weniger starke ÖPNV-Nutzung als im Süden und Südwesten der Stadt. Die Achsen von der Innenstadt in Richtung Osten und Westen, bei denen sich mehrere Linien überlagern sind hinsichtlich der Nachfragestärke ebenso zu erkennen wie die Achsen, die die bevölkerungsreichen Stadtteile Biebrich und Schierstein mit der Innenstadt verbinden (Schiersteiner Straße, Biebricher Allee). Weiterhin ist die stärkste Nachfrage auf den Linien des Schienenverkehrs zwischen Wiesbaden und Frankfurt bzw. Mainz festzustellen.

Abbildung 40: ÖPNV-Streckenbelastung in Wiesbaden gemäß mikroskopischer Mobilitätssimulation

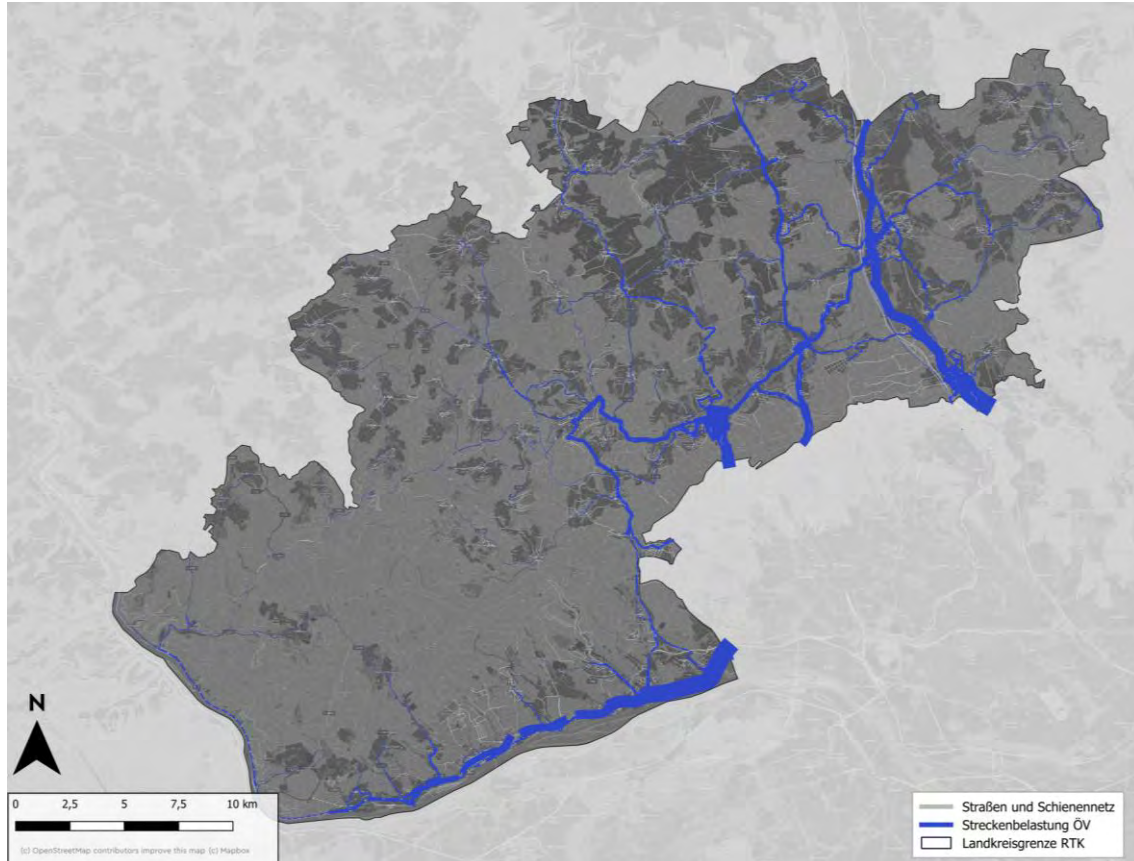


Quelle: ioki GmbH

Im Rheingau-Taunus-Kreis sind anhand von ebenso die aufkommensstarken gemeindeverbindenden Achsen mit einer verhältnismäßig hohen Nachfrage auszumachen. Besonders stechen hier

ebenso die Schienenverbindungen entlang des Rheins sowie die regionale Schienenverbindung zwischen Frankfurt und Limburg an der Lahn über Niedernhausen und Idstein heraus.

Abbildung 41: ÖPNV-Streckenbelastung im Rheingau-Taunus-Kreis gemäß mikroskopischer Mobilitäts-simulation



Quelle: ioki GmbH

4. Mängel- und Potenzialanalyse

In Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis besteht eine hohe Mobilitätsnachfrage. Ein Großteil der Wege im Binnen- und Gesamtverkehr wird mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Die in weiten Teilen des Planungsgebietes ausgeprägte Topografie wirkt begünstigend auf diesen Sachverhalt.

Das ÖPNV-Angebot weist bei allen untersuchten Kriterien Stärken und Schwächen auf, die im Folgenden konkretisiert werden. Diese unterscheiden sich kleinräumig innerhalb des Planungsgebiets. In den nachfolgenden Abschnitten wird der ÖPNV anhand dieser Kriterien einer detaillierten Mängel- und Potenzialanalyse unterzogen. Diese Kriterien beziehen sich zum einen auf das ÖPNV-Angebot und zum anderen auf die ÖPNV-relevante Infrastruktur. Beim ÖPNV-Angebot wird auf der einen Seite das bestehende Liniennetz inkl. aktueller Bedienzeiten zugrunde gelegt. Im Falle von Wiesbaden, wo Ende 2022 und September 2023 in den meisten Zeiten aufgrund des Fahrermangels ein reduzierter Fahrplan galt, wird für die Analyse der Soll-Fahrplan inkl. der Linien 35 und 36 angenommen. Die mikroskopische Mobilitätssimulation zur Ermittlung der Mobilitätsnachfrage sowie das anschließende Routing aller berechneten Wege bildet eine wichtige Grundlage bei allen Analyseschritten.

Abschließend werden die ermittelten Mängel und Potenziale zusammengefasst, so dass eine umfassende Grundlage für die Netzkonzeption im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes vorhanden ist. Die Ergebnisse dienen darüber hinaus für eine Validierung des Zielnetzes, indem das neu geplante Netz mit dem Bestandsnetz verglichen wird und anhand der unterschiedlichen Kriterien ermittelt wird, in welchen Bereichen Verbesserungen eintreten und in welchen dies nicht der Fall ist. Letzteres ermöglicht die Identifikation von Schwachstellen sowie deren iterative Anpassung. Ziel ist es damit, ein umfassend verbessertes und angepasstes Liniennetz für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis auszuarbeiten.

Abbildung 42: Kriterien bei der Mängel- und Potenzialanalyse



4.1. Erschließungsqualität

Ein wesentliches Kriterium für die Qualität des ÖPNVs in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis ist die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle für die Nutzenden sowie der dortige Takt und das dort verfügbare Verkehrsmittel (Bus, Bahn). Die Erschließungsqualität setzt sich somit aus folgenden Bausteinen zusammen:

Abbildung 43: Komponenten der Erschließungsqualität



Quelle: ioki GmbH

Wesentliches Ziel der Erschließungsqualität ist es, kleinräumige Erschließungsdefizite zu ermitteln und nach Möglichkeit bei der Netzkonzeption zu beheben. Dabei wird die Erschließungsqualität im Bestandsnetz als Grundlage herangezogen.

Im Nahverkehrsplan für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis aus dem Jahr 2015 wurde der Fußweg noch pauschal über eine Luftlinienentfernung in Form von Radien (300 m) ermittelt. Dieses Vorgehen berücksichtigt nicht, dass die Umwegigkeit sowie die Topografie von Fußwegen kleinräumig stark variieren können. Dies gilt insbesondere für viele Bereiche Wiesbadens und des Rheingau-Taunus-Kreises aufgrund der ausgeprägten Topografie.

Der in dem vorliegenden Nahverkehrsplan herangezogene Ansatz gleicht diese Problematik aus, indem jeder einzelne Weg aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation zur Einstiegshaltestelle über das reale Straßen- und Wegenetz geroutet wird. Dieser Weg kann dann als konkreter Fußweg in Metern angegeben werden und ermöglicht eine weitaus detailliertere Abbildung der Erschließungsqualität.

Grundsätzlich bietet der durch die mikroskopische Mobilitätssimulation berechnete Datensatz eine Weiterentwicklung und Präzisierung der bisherigen Methodik zur Berechnung der Erschließungsqualität. Aus diesem Grund werden in diesem Kapitel im Weiteren ein klassischer und ein nutzerzentrierter Ansatz beschrieben.

Klassischer Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität

Beim klassischen Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität wird zunächst auf das oben beschriebene Routing zurückgegriffen. Das heißt, dass alle aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation resultierenden Wege einzeln mit deren konkreten Fußwegedistanz zu Einstiegshaltestelle Berücksichtigung finden.

Im nächsten Schritt erfolgt die Ermittlung der Haltestellenkategorie gemäß dem Ansatz der Schweizer Güteklassen. Hierbei werden als Parameter die verfügbaren ÖV-Verkehrsmittel an der Haltestelle (Bahn, Bus, Bedarfsverkehr) mit dem jeweiligen Takt (von <5 Min bis 120 Min) kombiniert:

Abbildung 44: Ermittlung der Haltestellenkategorie auf Basis der Methodik der Schweizer Güteklassen mit fünf Kategorien

Verkehrsmittel an der Haltestelle

Takt an der Haltestelle (Kursintervall)

Z. B. Wiesbaden Hauptbahnhof, Wiesbaden Ost



Kursintervall	Art des Verkehrsmittels			
	Gruppe A ¹⁾		Gruppe B ¹⁾	
	Bahnknoten	Bahnlinie	Tram, Trolleybus / Autobus (städtische Hauptlinien Regionalbus)	Ortsbus, Lokaler Kleinbus
< 5 Min.	I	I	II	III
6 – 9 Min.	I	II	III	IV
10 – 19 Min.	II	III	IV	V
20 – 39 Min.	III	IV	V	V
40 – 60 Min.	IV	V	V	–

Z. B. Bahnhof Igstadt, Bahnhof Biebrich

Alle Haltestellen mit Busverkehr

Quelle: ioki GmbH

Das Ergebnis ist eine Differenzierung in insgesamt sieben Kategorien, wobei Kategorie I die bestmögliche und Kategorie VII die schlechteste darstellt. Die Kategorien VI und VII wurden für den Rheingau-Taunus-Kreis ergänzend zum ursprünglichen Ansatz der Schweizer Güteklassen mit lediglich fünf Kategorien eingeführt, um einzelnen Bereichen im Rheingau-Taunus-Kreis mit sehr geringen Takten Rechnung zu tragen.

Abbildung 45: Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien

Verkehrsmittel an der Haltestelle

Takt an der Haltestelle (Kursintervall)

Frequenz	Art der Haltestellen		
	Bahnknoten	Bahnlinie	Bus/Bedarfsverkehr
< 5 min	I	I	II
5 – 9 min	I	II	III
10 – 19 min	II	III	IV
20 – 39 min	III	IV	V
40 – 59 min	IV	V	VI
60 – 120 min	V	VI	VII

Quelle: ioki GmbH

Die nunmehr vorliegenden Resultate werden abschließend mit der Erreichbarkeit der jeweiligen Haltestelle kombiniert. So erhält man die Güteklassen der Erschließung, die das finale Ergebnis des Berechnungsverfahrens für die Erschließungsqualität darstellen und auf Ebene der Baublöcke visualisiert werden können.

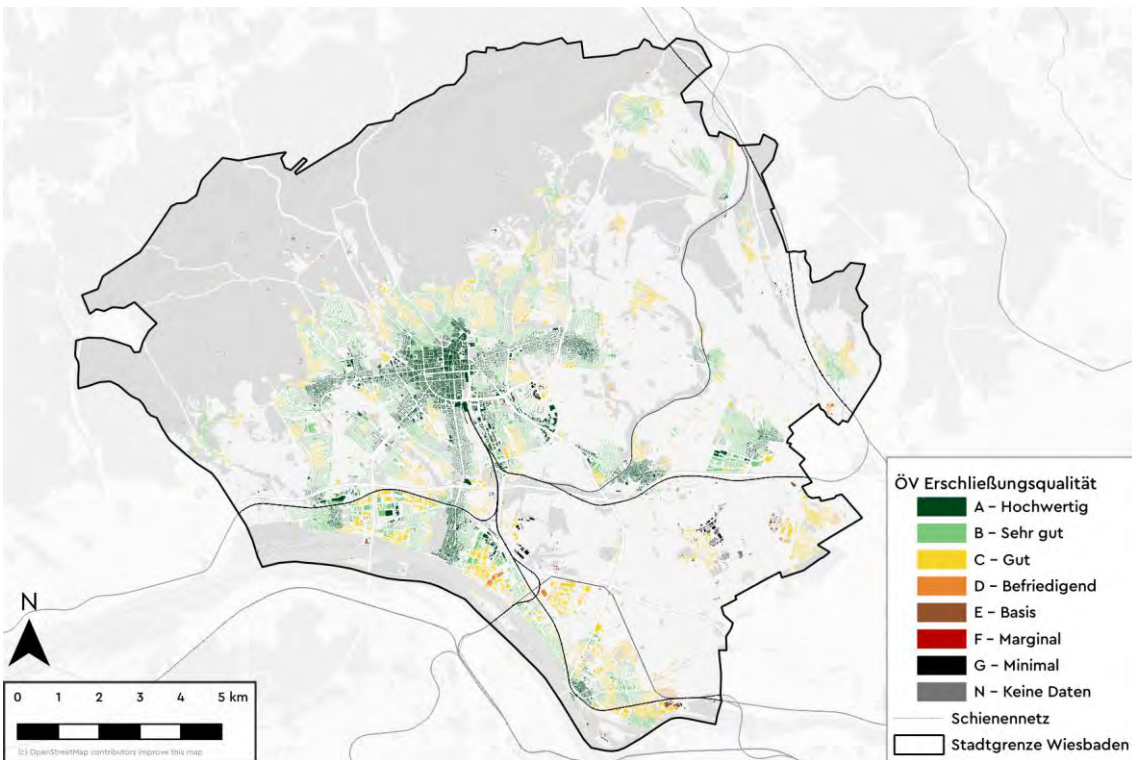
Abbildung 46: Ermittlung der Güteklassen der Erschließung

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen			
	≤ 5 min	5 – 7,5 min	7,5 – 10 min	10 – 15 min
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse C
III	Klasse B	Klasse C	Klasse C	Klasse D
IV	Klasse C	Klasse C	Klasse D	Klasse E
V	Klasse D	Klasse D	Klasse E	Klasse E
VI	Klasse E	Klasse E	Klasse F	Klasse F
VII	Klasse F	Klasse F	Klasse F	Klasse F

Quelle: ioki GmbH

Beim klassischen Ansatz bleibt dabei die Kategorie jeder Haltestelle für jeden dort startenden Weg unverändert. Dies ist als methodisches Defizit zu bewerten, insbesondere an Haltestellen, bei denen sich mehrere Linien und somit auch Takte überlagern. Das Defizit besteht darin, dass die Haltestelle z. B. aufgrund einer Taktüberlagerung damit eine bessere Kategorie für einen möglichen Weg erhalten könnte, wenngleich ein möglicher Weg nur mit einer Linie mit einem deutlich geringeren Takt zurückgelegt werden kann und damit auch in einer schlechteren Güteklasse eingestuft werden müsste. Der nachfolgend beschriebene nutzerzentrierte Ansatz behebt dieses Defizit.

Abbildung 47: Erschließungsqualität in Wiesbaden nach klassischem Ansatz



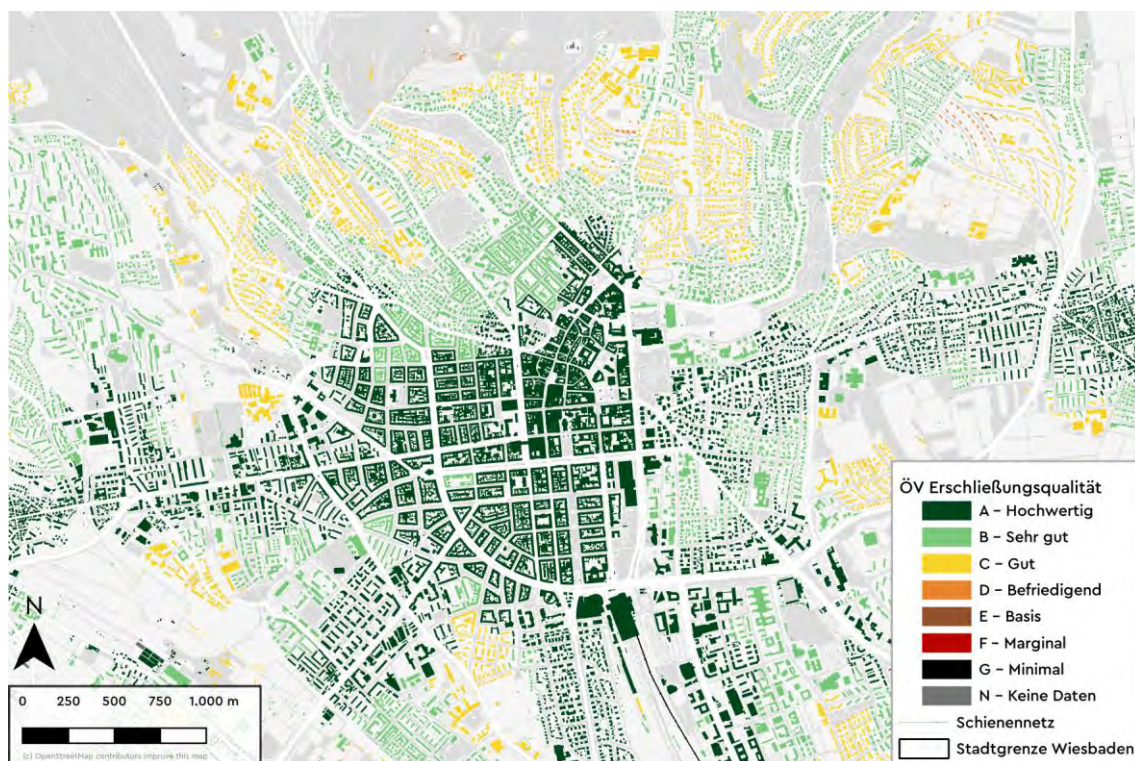
Quelle: ioki GmbH

Beim Blick auf die kartographischen Darstellungen zur Erschließungsqualität in Abbildung 47 und Abbildung 48 lassen sich recht deutlich die städtischen Bereiche identifizieren, die über eine gute

bzw. nur über eine befriedigende Erschließungsqualität verfügen. In östliche, westliche und südliche Richtung sind aus den Karten deutlich die Achsen zu erkennen, bei denen sich mehrere Linien überlagern und damit eine sehr gute bzw. hochwertige Erschließungsqualität gewährleisten. Auf der anderen Seite sind auch Standorte in eher peripheren Bereichen identifizierbar, in denen lediglich eine befriedigende bzw. Basis-Erschließung vorliegt, so z. B. in Teilen der nördlichen und östlichen Vorortgemeinden sowie in Mainz-Amöneburg und Mainz-Kastel.

In der Innenstadt besteht eine weitestgehend hochwertige bzw. sehr gute Erschließung. Dies ist in erster Linie auf die geringen Haltestellenabstände und hohe Taktdichten aufgrund von sich überlagernden Linienverläufe zurückzuführen.

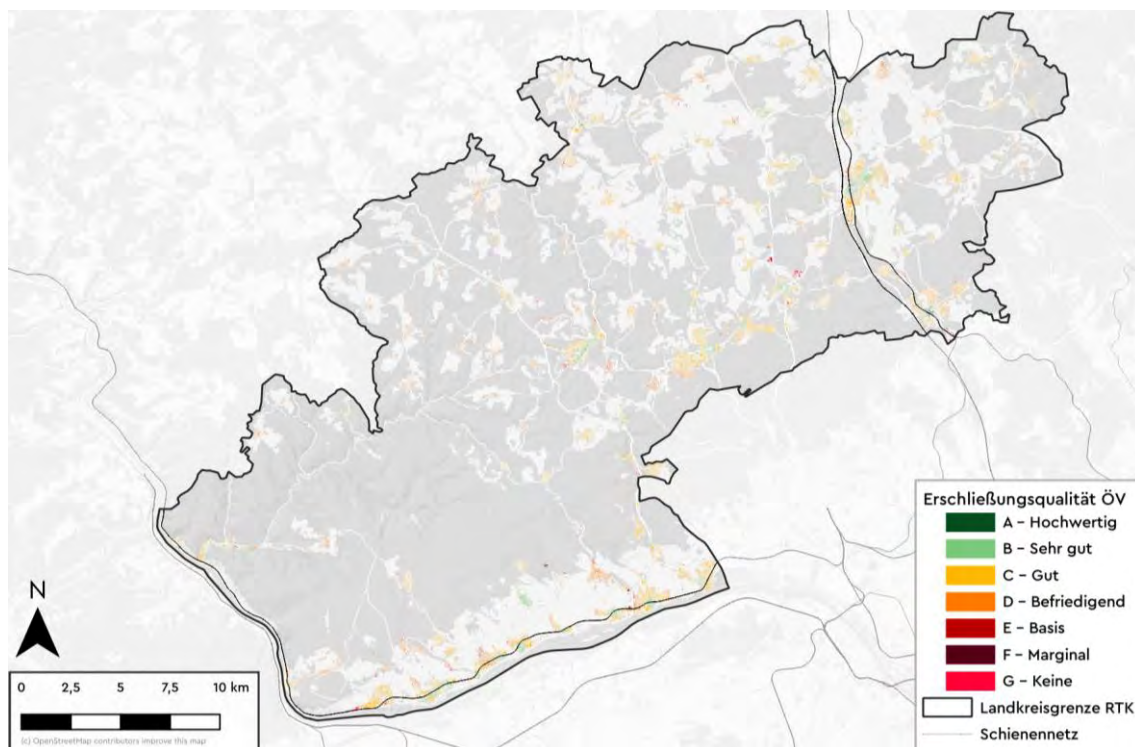
Abbildung 48: Erschließungsqualität im Stadtzentrum von Wiesbaden



Quelle: ioki GmbH

Für den Rheingau-Taunus-Kreis wurde die Berechnungen zur Erschließungsqualität mit dem klassischen Ansatz mit denselben Kriterien durchgeführt wie für Wiesbaden. Aufgrund der abweichenden Raumstruktur mit einem durchschnittlich geringeren ÖPNV-Angebot und weniger sich überlagernden Linien errechnet sich hier eine verhältnismäßig schlechtere Erschließungsqualität. Hinzu kommt die ausgeprägte Topografie mit im Schnitt längeren Fußwegen zu den Haltestellen.

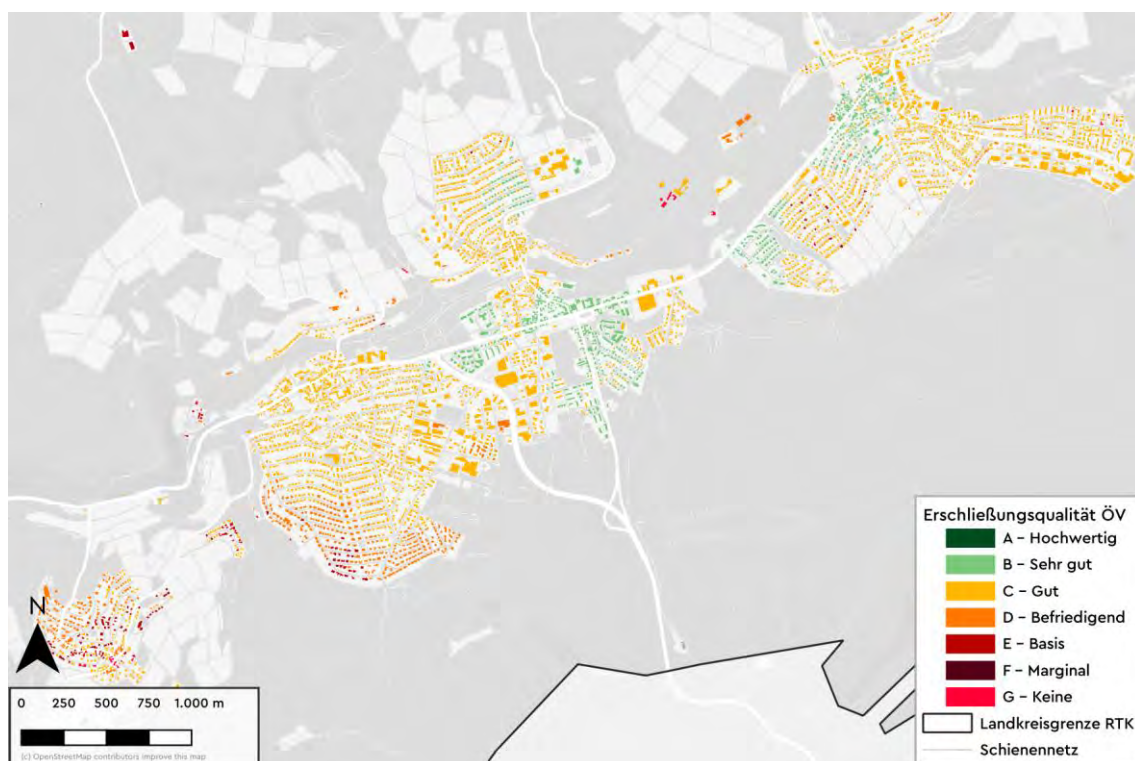
Abbildung 49: Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis nach klassischem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

Auffällig ist beim Blick auf die obenstehende Karte die deutlich geringere Siedlungsdichte sowie die bessere Erschließungsqualität entlang der Schienenverbindungen in Nord-Süd-Richtung sowie entlang des Rheins.

Abbildung 50: Erschließungsqualität in Taunusstein nach klassischem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

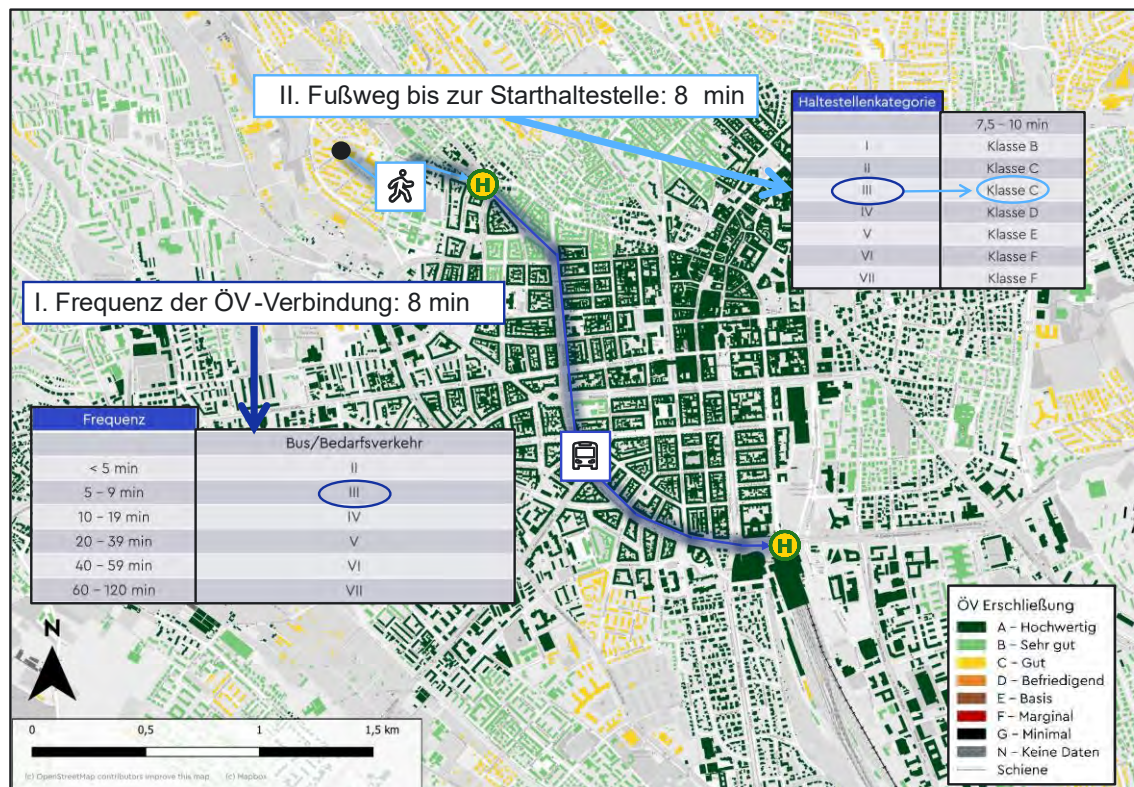
Die Gemeinde Taunusstein ist in Abbildung 50 exemplarisch für den Rheingau-Taunus-Kreis aufgeführt. Hier verdeutlichen sich nochmals die größeren Distanzen und die unterschiedliche Bebauungsstruktur im Vergleich zu vielen Bereichen in Wiesbaden. Aus diesem Grund ergeben sich in den Randbereichen verhältnismäßig niedrige Erschließungsqualitäten. Im Zentrum Taunussteins im Umfeld des Busbahnhofs hingegen werden zum Teil sehr gute Qualitäten erreicht.

Nutzerzentrierter Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität

Die mikroskopische Mobilitätssimulation, die jeden einzelnen an einem Werktag im Planungsbereich zurückgelegten Weg koordinatenscharf abbildet, ermöglicht es, den klassischen Ansatz der Erschließungsqualität zu verbessern. Dabei wird die Haltestellenkategorie für jeden einzelnen ÖPNV-Weg individuell berechnet, d. h. mit dem jeweiligen Takt für den betrachteten Weg. Dieser Ansatz ist deutlich feiner, da er konkrete Quell-Ziel-Relationen mit dem jeweils verfügbaren Takt betrachtet.

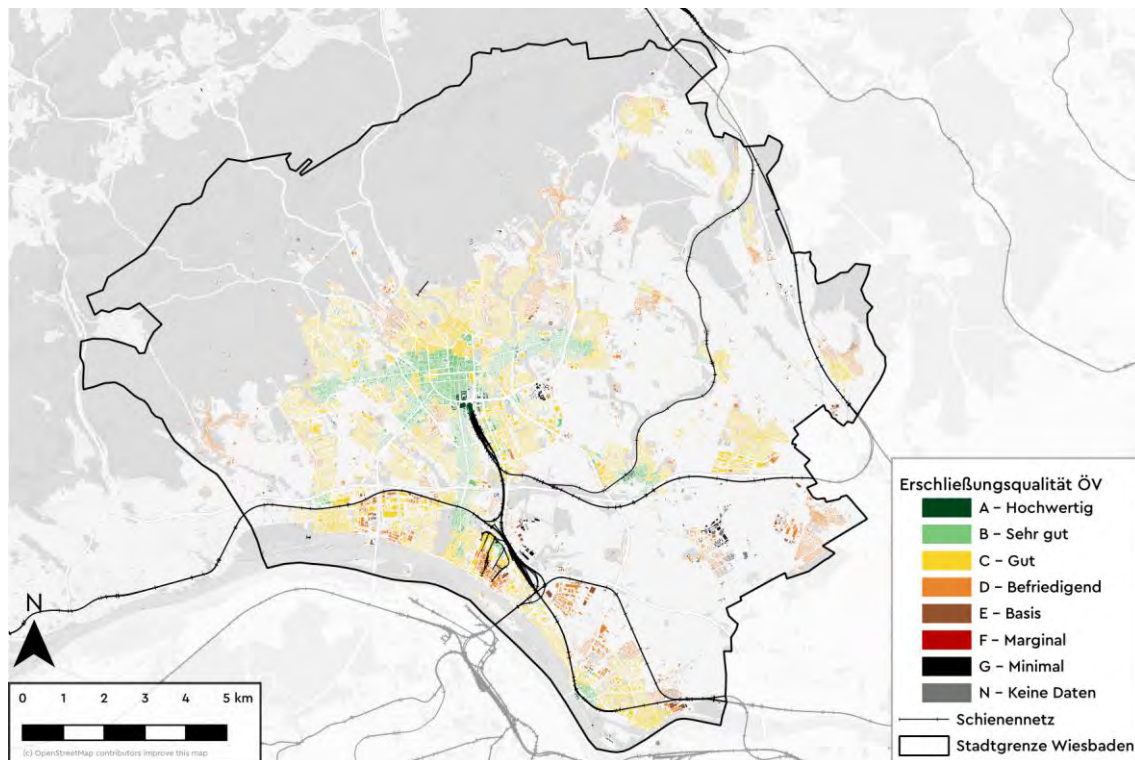
Die folgende Abbildung stellt eine exemplarische Beispielbewertung für einen Weg dar. Zuerst wird die ÖV-Verbindung des individuellen Mobilitätswunsches auf ihre Frequenz geprüft. Im rein exemplarischen Beispiel beläuft sich diese auf eine Taktung von 8 Minuten. Mit dieser Information wird dann der Fußweg vom Startpunkt des Weges zur für den Weg relevanten Haltestelle geroutet und berechnet. Im exemplarischen Beispiel beträgt die Fußwegdauer 8 Minuten. Somit wird der Weg der Klasse C zugeordnet. Diese Bewertung wird für jeden Weg der Mobilitätssimulation durchgeführt. Als Ergebnis kann jedem Gebäude basierend auf allen zuordbaren Wegen eine Güteklasse zugeteilt werden.

Abbildung 51: Exemplarisches Beispiel der Bewertung eines Weges nach der nutzerzentrierten Erschließungsqualität



Das Ergebnis ist präziser. Die Erschließungsqualität fällt im Durchschnitt schlechter aus als beim klassischen Ansatz. Dies liegt daran, dass einzelne Angebote in Form von Linienwegen, die für den konkreten Weg nicht relevant sind, nicht berücksichtigt werden. Somit wird nur für den jeweils konkret betrachteten Weg aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation der Takt zugrunde gelegt und nicht der pauschale Takt an einer Haltestelle. Damit ergibt sich in der Regel ein weniger dichter Takt und eine relative Verschlechterung im Vergleich zum klassischen Ansatz.

Abbildung 52: Erschließungsqualität in Wiesbaden nach nutzerzentriertem Ansatz



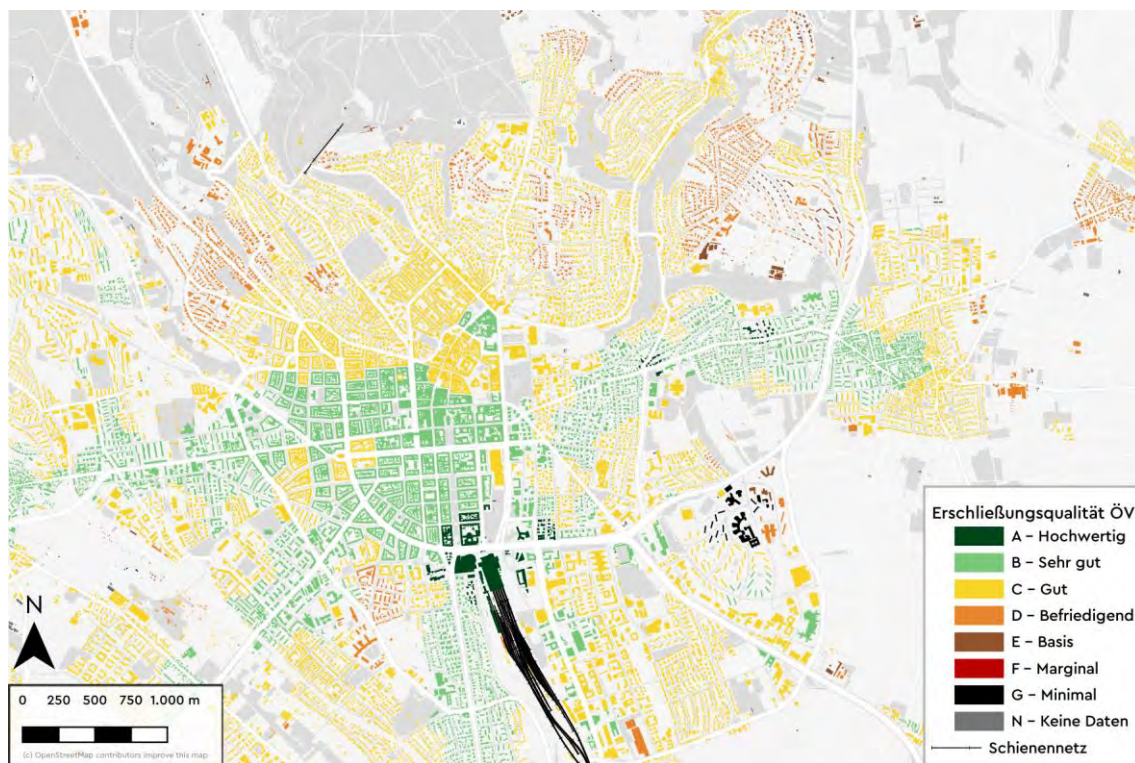
Quelle: ioki GmbH

Ein Blick auf die Abbildung 52 verdeutlicht das im Schnitt schlechtere Ergebnis der Erschließungsqualität in Wiesbaden, das gleichzeitig präziser ist, da nunmehr nur diejenigen ÖV-Fahrten angesetzt sind, die für den jeweiligen Nutzenden an seiner Einstiegshaltestelle relevant sind. Anders als beim klassischen Ansatz werden somit mögliche ÖV-Fahrten an einer Haltestelle, deren Ziele für den betrachteten Weg irrelevant sind, herausgefiltert. Damit entsteht ein realistisches und nutzerzentriertes Ergebnis der Erschließungsqualität.

Die Darstellung der Erschließungsqualität im Wiesbadener Stadtzentrum nach nutzerzentriertem Ansatz verdeutlicht die Heterogenität der Erschließung je nach kleinräumiger Lage. Während ein Großteil der Baublöcke innerhalb des historischen Fünfecks sowie der Bereich um den Hauptbahnhof über eine hochwertige bis gute Erschließung verfügen, werden andererseits auch Gebiete ersichtlich, bei denen lediglich eine Basiserschließung vorliegt. Dort besteht das ÖPNV-Angebot in der Regel nicht mehr aus sich überlagernden Linien, sondern nur noch als einer Linie. Auch die Fußwege zur Haltestelle sind im Schnitt länger.

Es handelt sich bei Abbildung 52 und Abbildung 53 um eine gute Analysegrundlage zur Verbesserung des Angebotes und der Erschließung beim Linienkonzept im Rahmen des Nahverkehrsplanes.

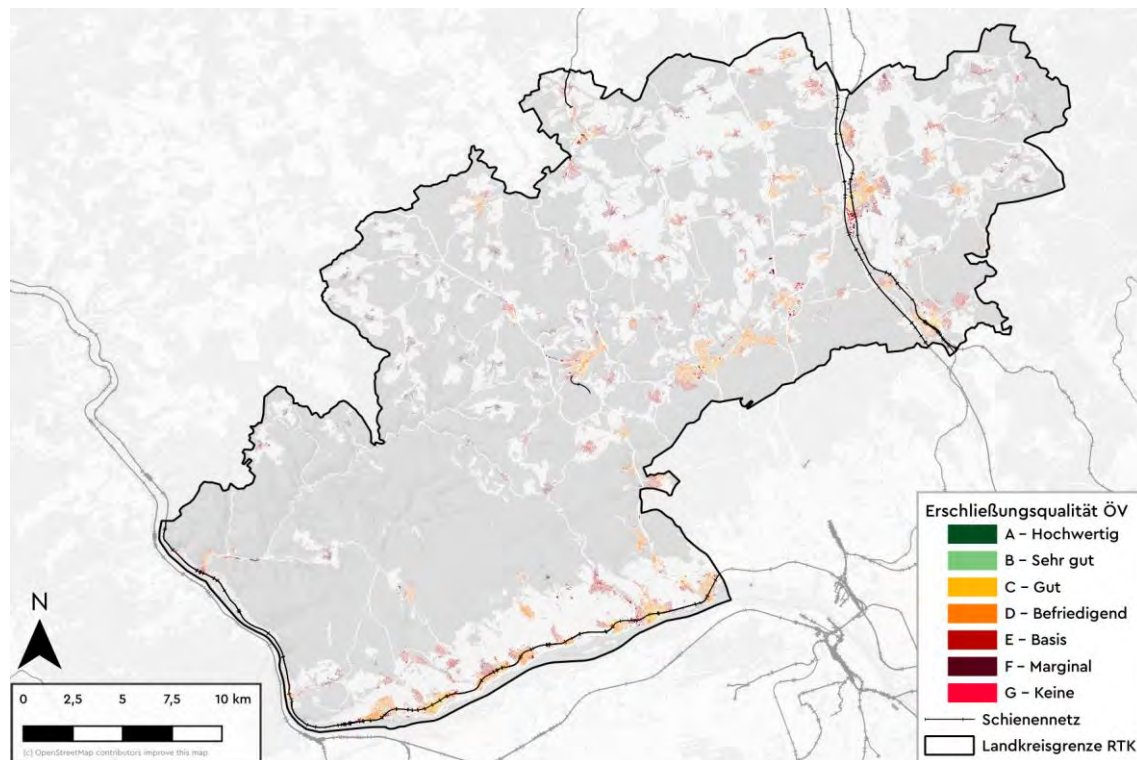
Abbildung 53: Erschließungsqualität im Stadtzentrum von Wiesbaden nach nutzerzentriertem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

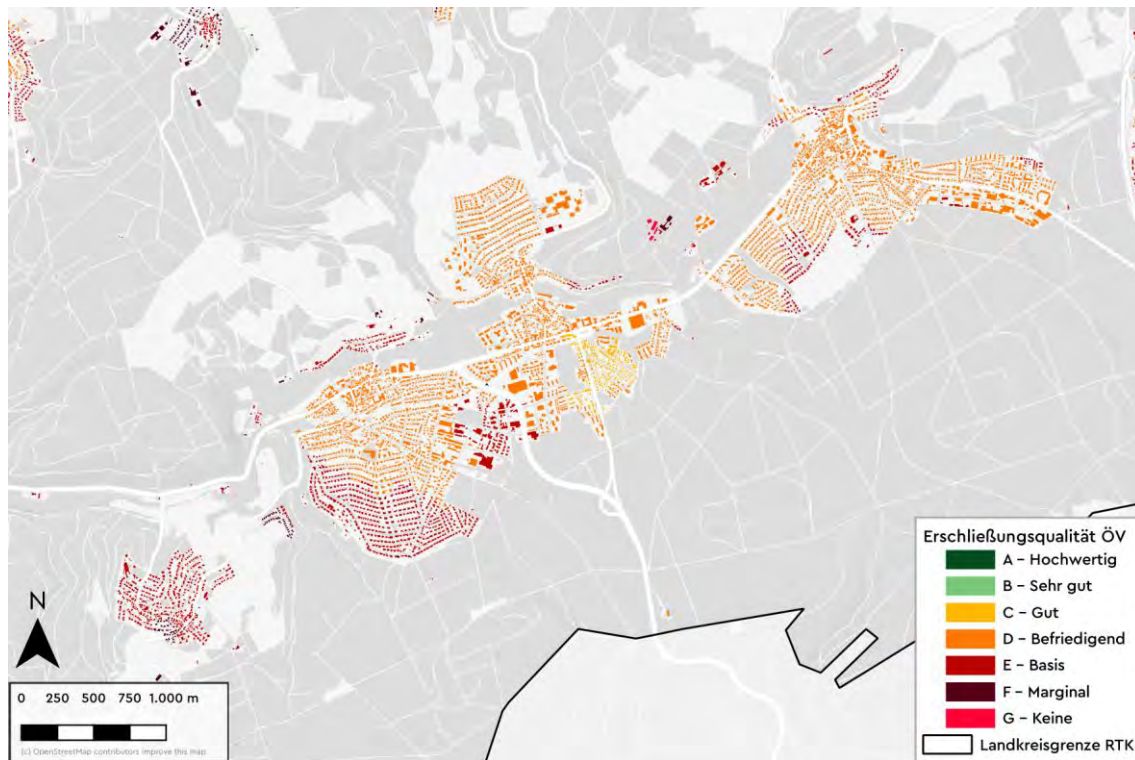
Im Rheingau-Taunus-Kreis zeigt sich ein vergleichbares Bild mit einer durchschnittlich schlechteren Erschließungsqualität. Die Gründe hierfür sind dieselben wie in Wiesbaden. Auch hier ist das Abbild deutlich präziser und realistischer als beim klassischen Ansatz. Es kann beim Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis mit dem nutzerzentrierten Ansatz wieder deutlich erkannt werden, dass die Kategorien im Rheingau-Taunus-Kreis im Durchschnitt niedriger sind als in Wiesbaden.

Abbildung 54: Erschließungsqualität im RTK nach nutzerzentriertem Ansatz



Dies zeigt sich auch im Rheingau-Taunus-Kreis am Beispiel Taunusstein (vgl. Abbildung 55), wo die Erschließungsqualität wiederum heterogener ausfällt als beim klassischen Ansatz. Hier wird deutlich, dass die Baublöcke im Umfeld des Busbahnhofs über eine gute bis befriedigende Erschließungsqualität verfügen. Zu den Rändern Taunussteins hin und insbesondere in den Nachbargemeinden Seitenhahn, Born und Watzhahn errechnet sich maximal eine Basis-Erschließung.

Abbildung 55: Erschließungsqualität in Taunusstein nach nutzerzentriertem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

Zusammenfassung Erschließungsqualität

Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, die Erschließungsqualität in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis baublockscharf und mit dem beschriebenen nutzerspezifischen Ansatz zu berechnen und zu visualisieren. Damit können auf der einen Seite sehr feingliedrig Defizite aber auch positive Aspekte in der Erschließung identifiziert werden. Auf der anderen Seite liefert die Erschließungsqualität auf Basis des Bestandsnetzes eine wesentliche Grundlage für Verbesserungen und Vergleiche mit dem Zielnetz. Bei der Netzkonzeption wird somit ein starkes Augenmerk auf die Erschließungsqualität des Zielnetzes gelegt.

4.2. Bedienungsqualität

Betriebszeiten Wiesbaden

Die Betriebszeiten in Wiesbaden sind abhängig von Betriebstagen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertage) und folgenden Verkehrszeiten definiert:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)

- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
- Nachtverkehrszeit

Sie orientieren sich gemäß dem Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2014 an folgender Tabelle:

Tabelle 14: Betriebszeiten in Wiesbaden nach Betriebstag und Verkehrszeiten

	Betriebstag		
	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:30 – 18:00 Uhr	--	--
Normalverkehrszeit (NVZ)	05:30 – 20:30 Uhr außer HVZ	08:00 – 20:00 Uhr	11:00 – 20:00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ)	04:30 – 05:30 Uhr 20:30 – 00:30 Uhr	04:30 – 08:00 Uhr 20:00 – 00:30 Uhr	04:30 – 11:00 Uhr 20:00 – 00:30 Uhr
Nachtverkehrszeit	00:30 – 04:30 Uhr (in den Nächten von Freitag auf Samstag und vor Feiertagen in Hessen)	00:30 – 04:30 Uhr	00:30 – 01:30 Uhr

Quelle: Nahverkehrsplan 2014

Als Qualitäten wurden im Nahverkehrsplan von 2014 unter anderem festgelegt, dass das Fahrtenangebot klar strukturiert und verständlich für den Fahrgast gestaltet sein soll. Außerdem sollte das Fahrtenangebot je nach Relation und abhängig von der Fahrgastnachfrage bestimmt werden. Unangepasste Angebote in Form von übermäßige Fahrzeugkapazitäten und Taktfolgen mit geringer verkehrlicher Wirkung sollten aus Gründen der Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und vermeidbarer Belästigungen durch Lärm und Schallemissionen für die Bevölkerung vermieden werden.

Hinsichtlich der aktuellen Takte wird nachfolgend am Beispiel der Linie 6 in Wiesbaden die Taktfolge für die unterschiedlichen Verkehrszeiten nachfolgend dargestellt:

- Nachtverkehrszeit: 60-Minuten-Takt
- Schwachverkehrszeit: 30-Minuten-Takt
- Normalverkehrszeit: 10-Minuten-Takt
- Hauptverkehrszeit: 10-Minuten-Takt

Ein Überblick über alle wesentlichen Attribute in Bezug auf die Bedienungszeiträume und Takte der Linien in Wiesbaden ist dem Anhang zu entnehmen.

Betriebszeiten Rheingau-Taunus-Kreis

Angebotsqualität und Betriebszeiten werden im Nahverkehrsplan von 2015 für den Rheingau-Taunus-Kreis anders definiert als in Wiesbaden. Für Taktung und Betriebszeiten werden die Kriterien Verkehrszweck, Verkehrszeit und Verkehrsachse zugrunde gelegt. Daraus entsteht für jede Linie ein Anforderungsprofil, wie viele Fahrten auf einzelnen Achsen je Zeitscheibe erfolgen sollen und welcher Takt sich daraus ergibt. Die Achsen wurden gemäß dem zentralörtlichen

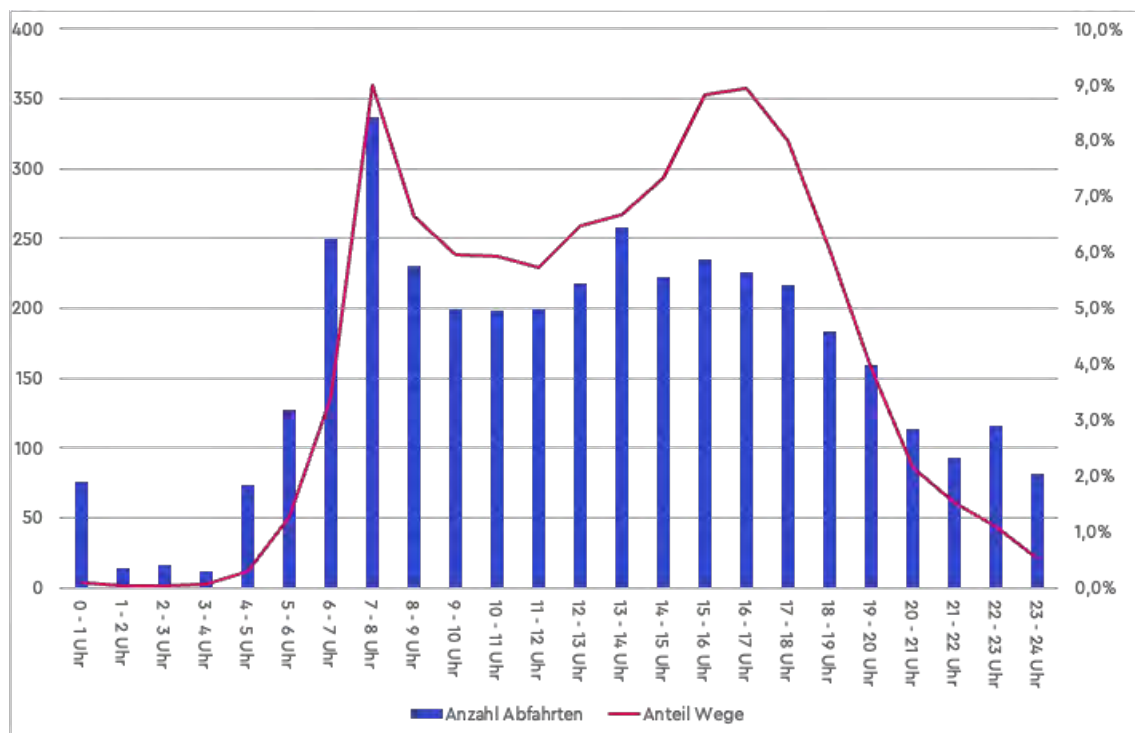
Raumkonzept in Haupt- und Nebenachsen, die mit Erschließungsachsen erster und zweiter Stufe ergänzt werden.

Für den Rheingau-Taunus-Kreis werden Betriebszeiten und Taktung der einzelnen Linien im tabellarischen Liniensteckbrief im Anhang aufgeführt.

Abgleich der Verkehrsnachfrage mit dem Fahrtenangebot

Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, die Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis und in Wiesbaden stundenscharf in Form von Tagesganglinien abzubilden. Gleichzeitig können stundenweise die Abfahrten aller Busse in den jeweiligen Gebietskörperschaften berechnet und visualisiert werden. Die nachfolgende Gegenüberstellung dieser beiden Tagesganglinien lässt Rückschlüsse zu, inwieweit die jeweilige Verkehrsnachfrage stundenweise ausreichend bedient wird.

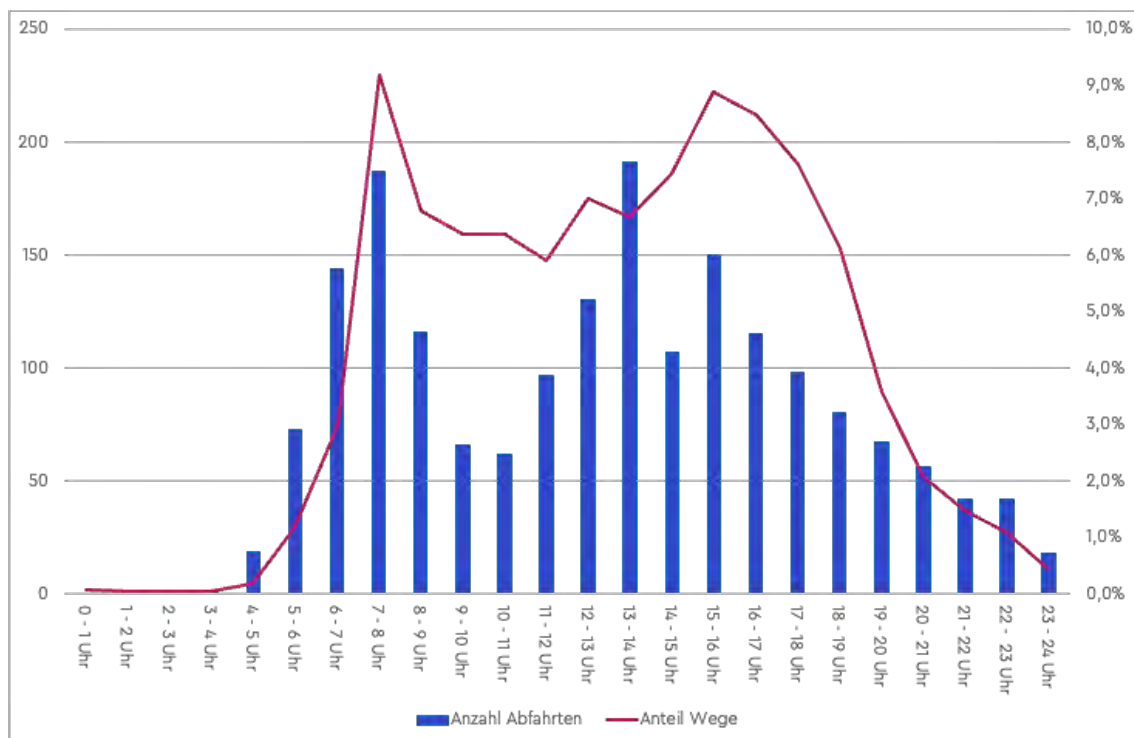
Abbildung 56: Vergleich der Abfahrten der Busse in Wiesbaden mit der Verkehrsnachfrage



Quelle: ioki GmbH

Für Wiesbaden zeigt sich mit Blick auf die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage, dass die morgendliche Spitzenstunde gut mit einem erhöhten Fahrtenangebot aufgefangen wird. Nachmittags ist dies in der Spitzenstunde allerdings nicht der Fall. Die Verkehrsnachfrage ist erhöht, das Fahrtenangebot jedoch nicht.

Abbildung 57: Vergleich der Abfahrten der Busse im Rheingau-Taunus-Kreis mit der Verkehrsnachfrage



Quelle: ioki GmbH

Im Rheingau-Taunus-Kreis weist die Verkehrsnachfrage eine morgendliche und eine nachmittägliche Spitzenstunde auf. Auch anhand dieser Darstellung lässt sich erkennen, dass lediglich in der morgendlichen Spitzenstunde sowie zwischen 13 und 14 Uhr zur Schülerbeförderung ein erhöhtes Fahrtenangebot besteht. Die Anzahl der nachmittäglichen Abfahrten während der Spitzenstunde ist geringer ausgeprägt als die am Vormittag.

4.3. Verbindungsqualität

Reisezeiten und Reisezeitvergleiche für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis

Basierend auf den Ergebnissen der mikroskopischen Mobilitätssimulation und dem darauf aufbauenden Routing aller Wege ist für die Bestandsanalyse ein detaillierter Reisezeitvergleich zwischen dem MIV und dem ÖPNV möglich. Der Detailgrad bezieht sich hier auf den Vergleich jedes einzelnen mit der Mobilitätssimulation ermittelten Weg. Für eine fundierte Analyse wurden für den Rheingau-Taunus-Kreis und für Wiesbaden Unterscheidungen zwischen Binnen- und Gesamtverkehr getroffen. Bei den Reisezeiten wurden nicht nur die reine Fahrzeit beim MIV oder dem ÖPNV herangezogen, sondern auch Parkplatzsuchzeiten beim MIV sowie Zu- und Abgangs- sowie Umsteigezeiten beim ÖPNV. Reisezeitverhältnisse bieten eine aussagekräftige Bewertungsgrundlage unabhängig von der tatsächlichen Gesamtreisezeit, wenngleich äußerst kurze ÖPNV-Reisezeiten in der Regel zu vernachlässigen sind, da der betreffende Weg in der Regel eher durch aktive Mobilitätsformen zurückgelegt wird.

Darüber hinaus wurden die Reisezeitvergleiche zwischen ÖPNV und MIV mit denen von benachbarten Gebietskörperschaften gegenübergestellt. Im Falle von Wiesbaden handelt es sich hier um die Städte Mainz und Darmstadt. Im Falle vom Rheingau-Taunus-Kreis um die Landkreise Mainz-Bingen und Darmstadt-Dieburg.

Abbildung 58: Ermittlung der Reisezeit beim ÖPNV



Quelle: Planersocietät

In Bezug auf die Reisezeitverhältnisse erfolgte, je nach Qualität der ÖPNV-Reisezeit im Vergleich zum MIV, eine Kategorisierung in die Qualitätsstufen A bis F gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs:

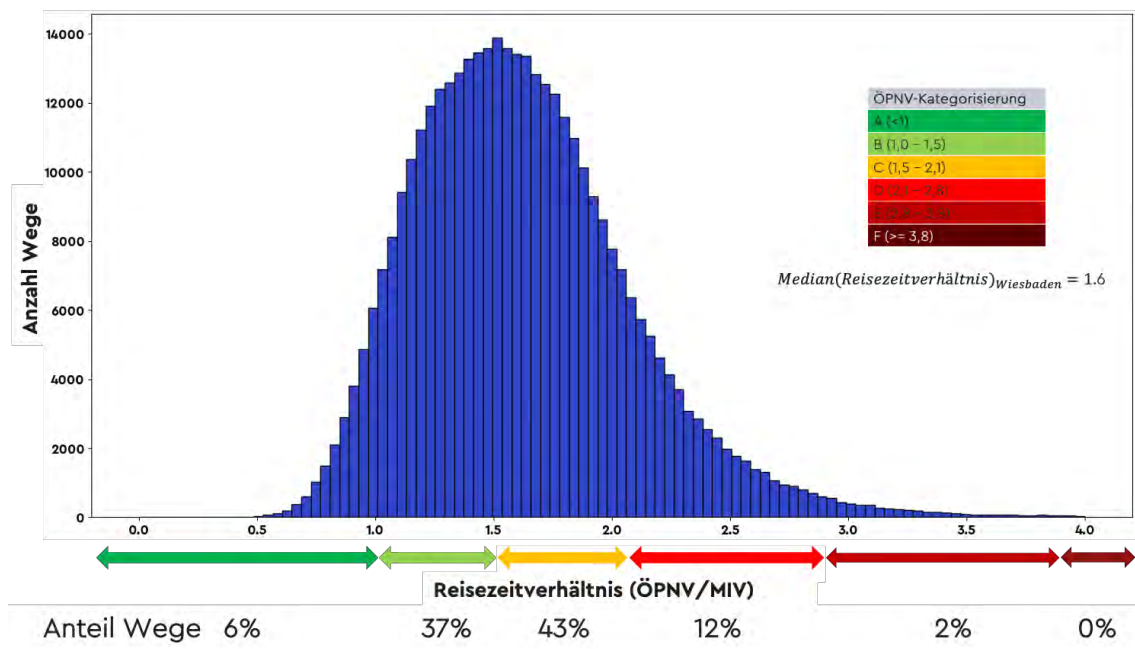
Tabelle 15: Kategorisierung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV in Qualitätsstufen

Qualitätsstufe	Reisezeitverhältnis ($t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$)
A	< 1,0
B	1,0 bis < 1,5
C	1,5 bis < 2,1
D	2,1 bis < 2,8
E	2,8 bis < 3,8
F	$\geq 3,8$

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

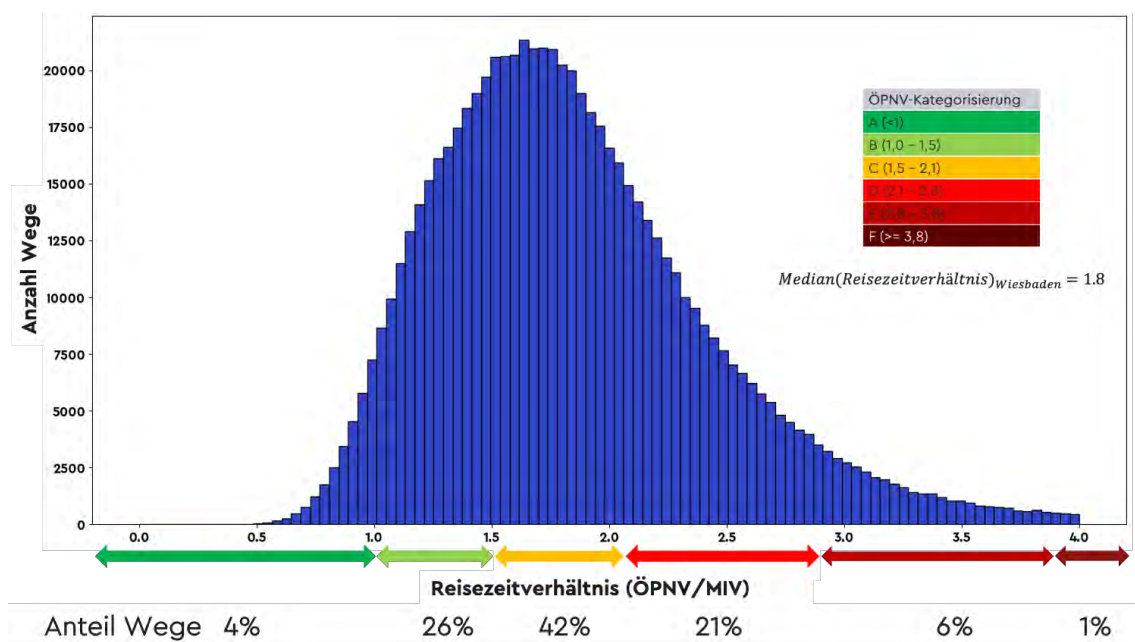
Generell ist davon auszugehen, dass Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV unter 1,5 als attraktiv für Nutzende einzustufen sind. Ab einer doppelt so langen Reisezeit ist der ÖPNV kaum konkurrenzfähig gegenüber dem MIV. Für den Wiesbadener Binnen- und Gesamtverkehr wurden jeweils Median-Werte von 1,6 und 1,8 berechnet.

Abbildung 59: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Wiesbaden



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 60: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Wiesbaden

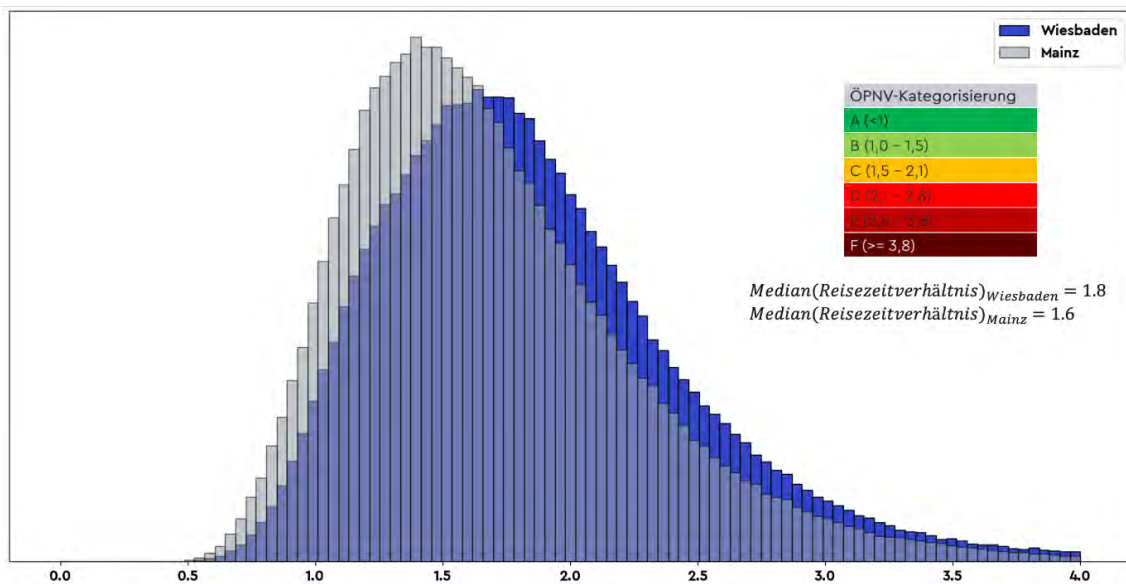


Quelle: ioki GmbH

In der Gesamtbetrachtung zeigt sich somit anhand der Abbildung 59 und Abbildung 60 ein sich für den ÖPNV verschlechterndes Bild hin zum Gesamtverkehr. Dies lässt erste Rückschlüsse auf notwendige Verbesserungen im stadtgrenzübergreifenden Verkehr zu. Auch im Binnenverkehr sollte der Nahverkehrsplan auf eine Verschiebung der Reisezeitverhältnissen von den Kategorien C und D zu A und B abzielen.

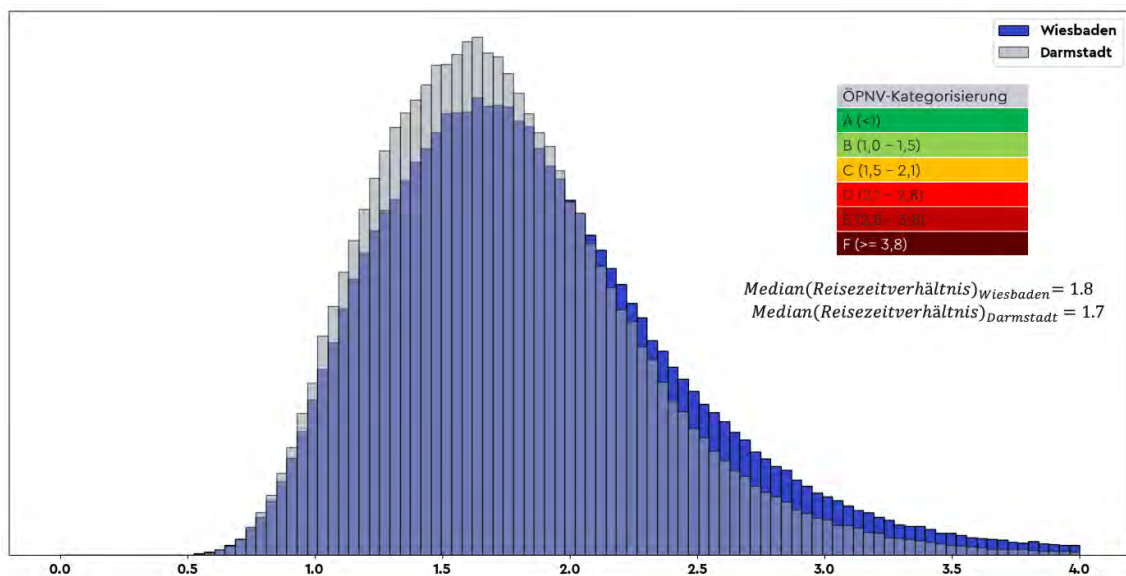
Verdeutlicht wird das Verbesserungspotenzial durch den Vergleich mit den benachbarten kreisfreien Städten Mainz und Darmstadt in Abbildung 61 und Abbildung 62¹⁵.

Abbildung 61: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Mainz



Wege gesamt: Wiesbaden: 988.182, Mainz: 806.278; Quelle: ioki GmbH

Abbildung 62: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Darmstadt



Wege gesamt: Wiesbaden: 988.182, Darmstadt: 634.036; Quelle: ioki GmbH

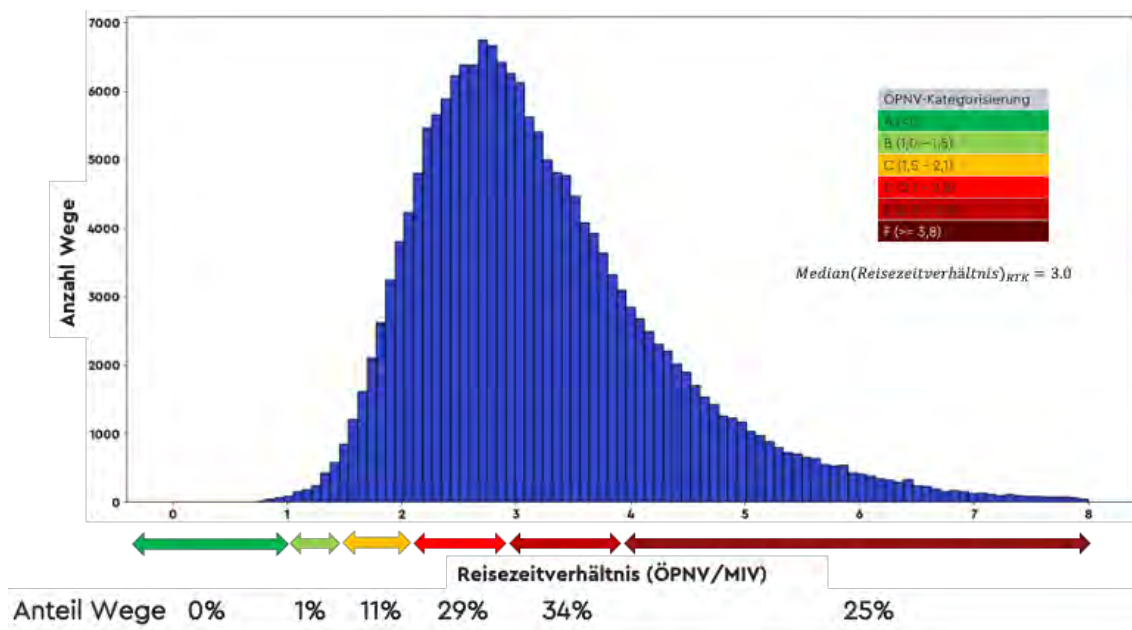
Aus den obenstehenden beiden Abbildungen verdeutlicht sich, dass Wiesbaden durchschnittlich etwas schlechtere Reisezeitverhältnisse aufweist als Mainz und Darmstadt. Dies zeigt auf der

¹⁵ Die Abbildung 61 und die Abbildung 62 unterscheiden sich von den anderen Reisezeit-Histogrammen dadurch, dass sie relative Werte anstelle von absoluten Zahlen darstellen. Diese Herangehensweise ist notwendig, weil die Anzahl der Wege zwischen den betrachteten Gebietskörperschaften, deren Reisezeitverhältnisse verglichen werden, unterschiedlich hoch ist. Um dennoch eine statistische Vergleichbarkeit der Daten sicherzustellen, wurden die Werte normiert und in Form einer Indexierung dargestellt. Dadurch können die Reisezeitganglinien der verschiedenen Gebietskörperschaften präzise miteinander verglichen werden, unabhängig von den absoluten Wegzahlen.

einen Seite, dass keine signifikanten Unterschiede bestehen, beim Blick auf den Vergleich mit der Nachbarstadt Mainz dennoch erkennbar wird, dass Verbesserungspotenziale bestehen.

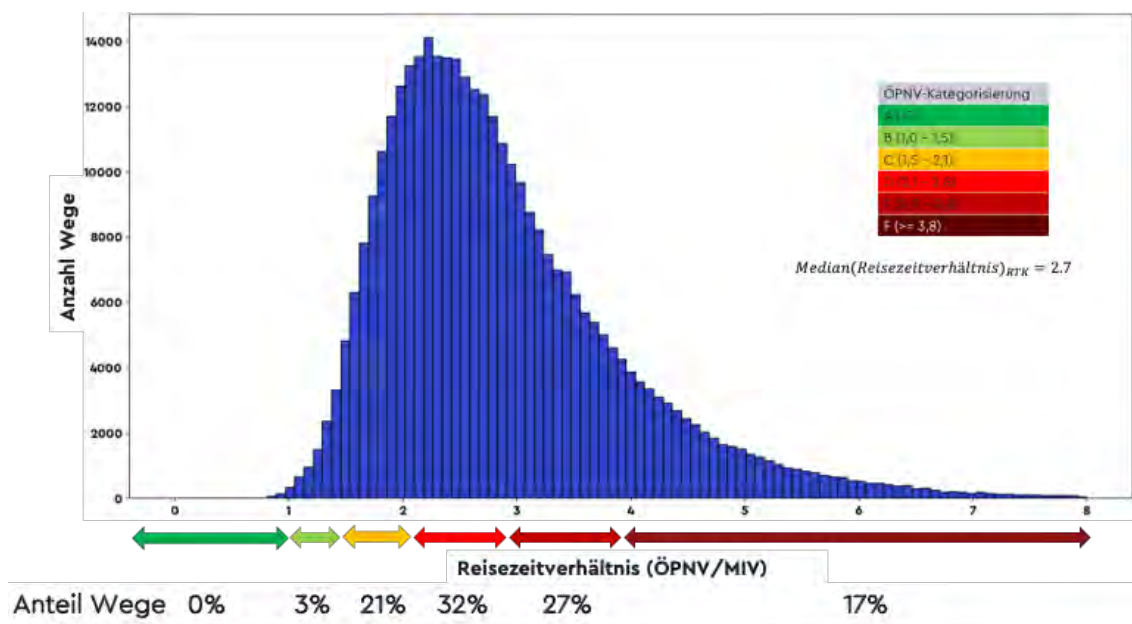
Im Rheingau-Taunus-Kreis herrschen andere strukturelle Bedingungen vor als in Wiesbaden. Die durchschnittlich geringere Siedlungsdichte sowie ein Liniennetz mit weniger dichten Takten führen zu den nachfolgend abgebildeten Ergebnissen:

Abbildung 63: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 64: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Rheingau-Taunus-Kreis



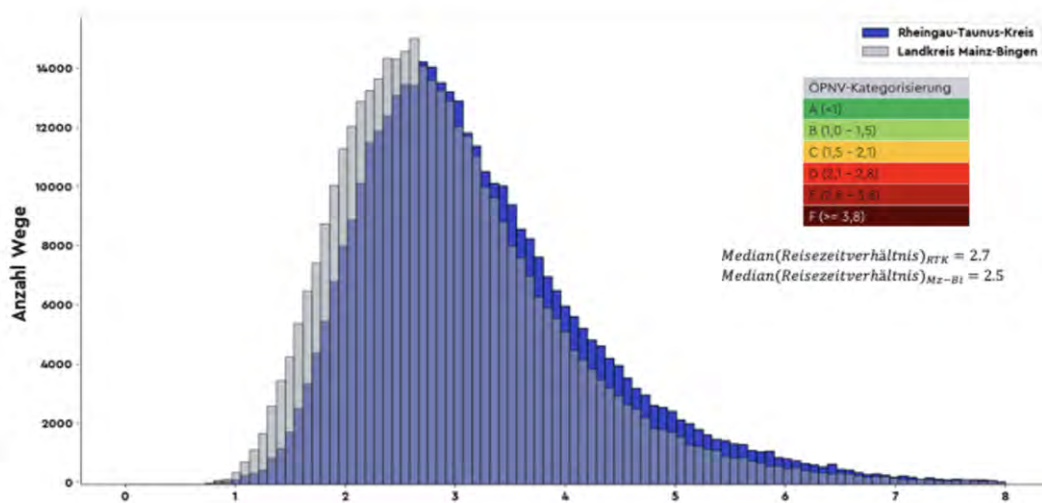
Quelle: ioki GmbH

Insgesamt ist festzustellen, dass die durchschnittlichen Reisezeiten im Rheingau-Taunus-Kreis als nicht konkurrenzfähig zum MIV eingestuft werden müssen. Dies gilt sowohl für den Binnen- als

auch den Gesamtverkehr und ist in erster Linie auf raumstrukturelle Gründe, insbesondere eine geringere Siedlungsdichte, eine bewegte Topografie und eine disperse Siedlungsstruktur, sowie andere Anforderungen an den ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge als in Wiesbaden zurückzuführen.

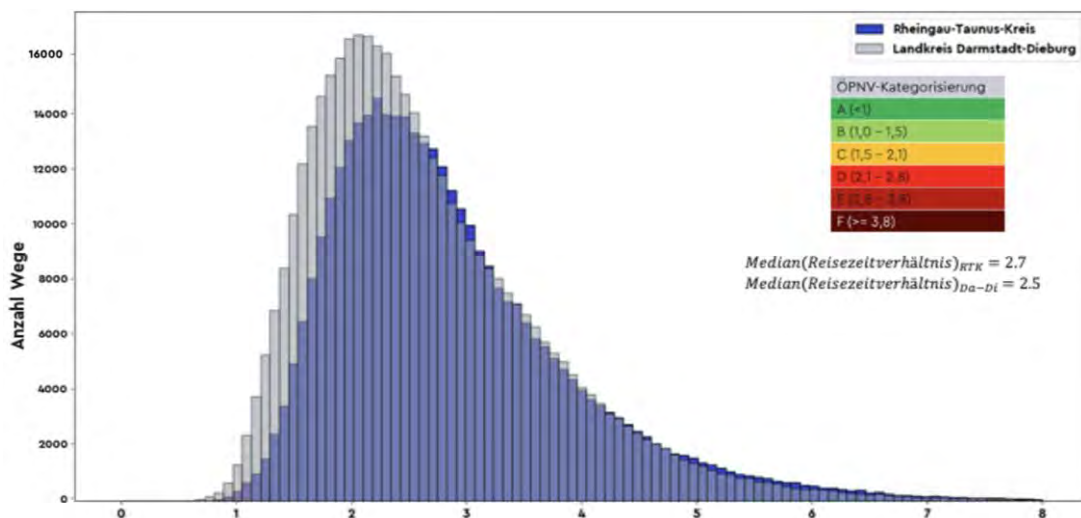
Ein Blick auf die nachfolgenden Vergleichsdarstellungen mit den Landkreisen Mainz-Bingen und Darmstadt-Dieburg zeigt jedoch auch, dass die Reisezeitverhältnisse im Rheingau-Taunus-Kreis sich für einen ländlich geprägten Raum in einem durchschnittlichen Bereich befinden. Wenngleich die Median-Werte sowohl gegenüber Mainz-Bingen als auch gegenüber Darmstadt-Dieburg höher ausfallen. Somit besteht auch im Falle der Reisezeiten im ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis Potenzial für Verbesserungen.

Abbildung 65: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Mainz-Bingen



Wege gesamt: Rheingau-Taunus-Kreis: 674.297, Mainz-Bingen: 763.888; Quelle: ioki GmbH

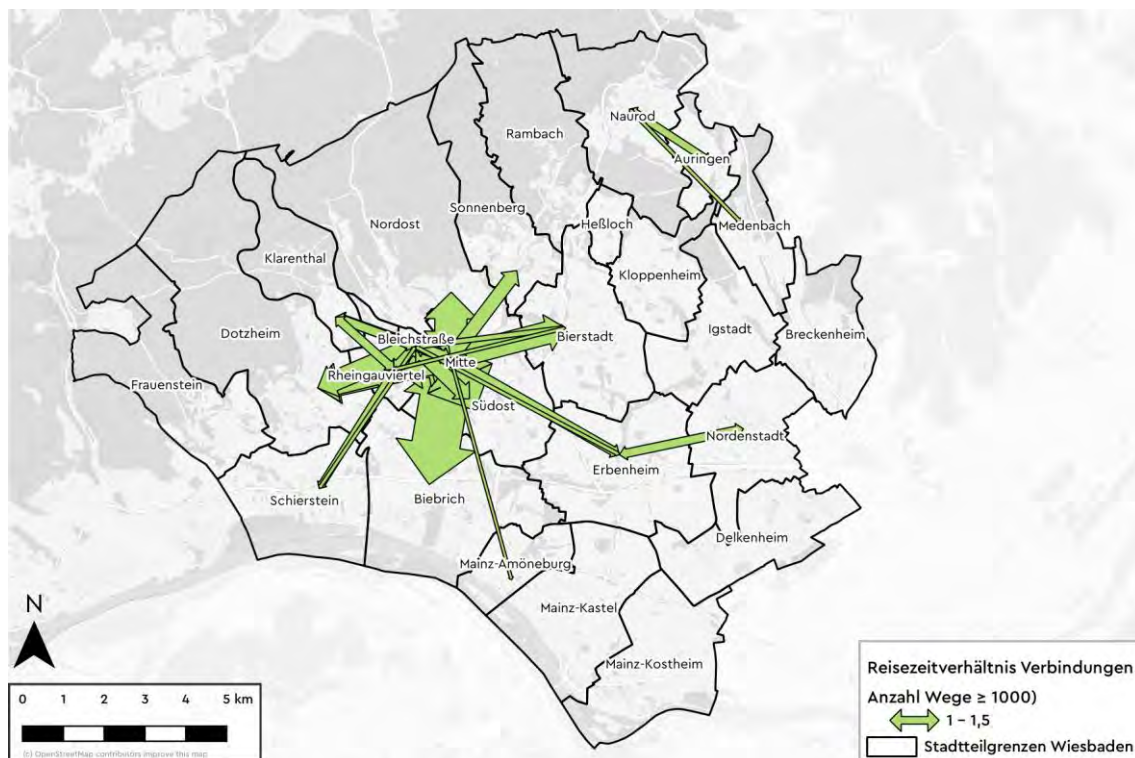
Abbildung 66: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg



Wege gesamt: Rheingau-Taunus-Kreis: 674.297, Darmstadt-Dieburg: 1.178.964; Quelle: ioki GmbH

Neben der Darstellung aller Wege in Histogramm-Form erfolgte eine Visualisierung wichtiger Relationen im Planungsgebiet, so z. B. zwischen einzelnen Wiesbadener Ortsbezirken, zwischen Wiesbadener Ortsbezirken und Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis oder zwischen Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis. Dabei wird dargestellt, welche Relationen mit einer hohen Nachfrage von täglich mehr als 1000 Wegen hinsichtlich der Reisezeiten attraktiv bzw. unattraktiv sind. Dies lässt für die Erstellung des neuen Linienkonzeptes im Rahmen des Nahverkehrsplanes Rückschlüsse auf die Struktur des ÖPNVs und damit verbundene Stärken und Schwächen zu.

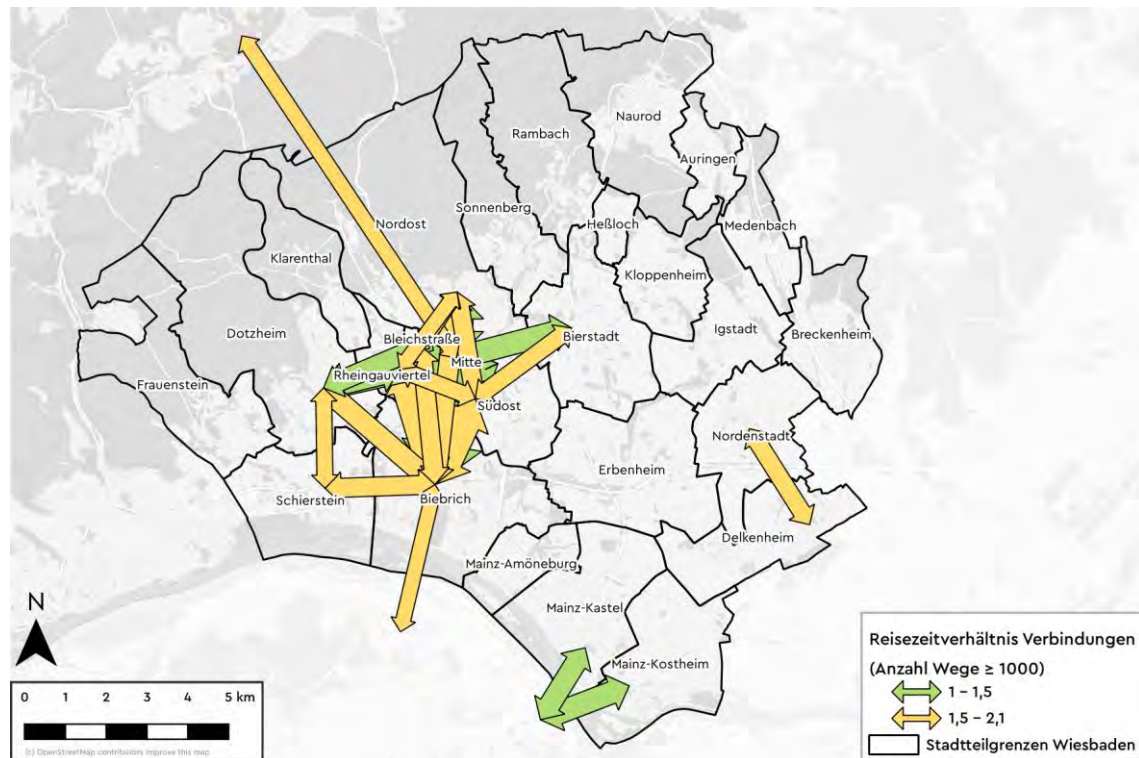
Abbildung 67: Darstellung der 25 attraktivsten Relationen mit mehr als 1.000 Wegen täglich zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1-1,5)



Quelle: ioki GmbH

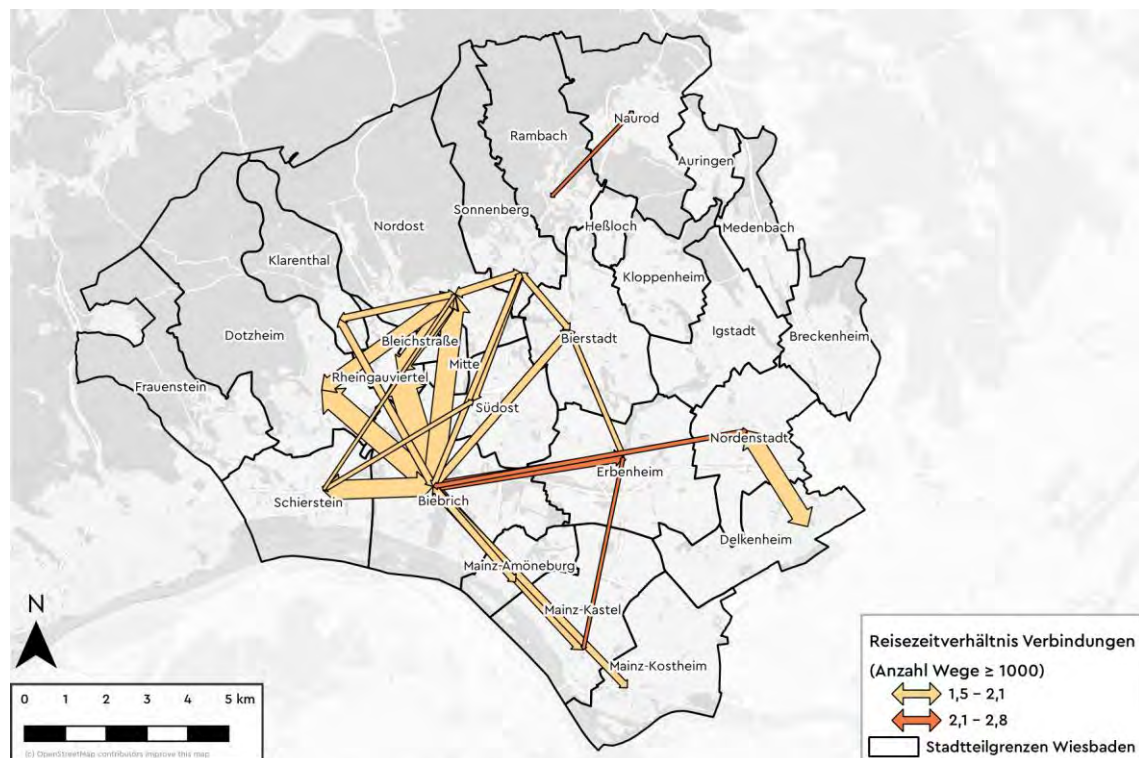
Stellt man dieser Abbildung die 25 meistgenutzten Relationen in Wiesbaden gegenüber, so zeigt sich, dass zwar einige dieser Relationen ein Reisezeitverhältnis von 1 bis 1,5 aufweisen. Etwa die Hälfte hat allerdings ein Reisezeitverhältnis von 1,5 bis 2. Anhand dessen sowie mit der Darstellung der 25 unattraktivsten Relationen in Abbildung 69 lässt sich erkennen, entlang welcher Achsen im Linienkonzept Verbesserungen bei der Reisezeit notwendig sind.

Abbildung 68: Darstellung der 25 meistgenutzten Relationen in Wiesbaden sowie zwischen Wiesbaden und dem Umland



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 69: Darstellung der 25 unattraktivsten Relationen mit mehr als 1.000 Wegen täglich zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1,5-2,8)

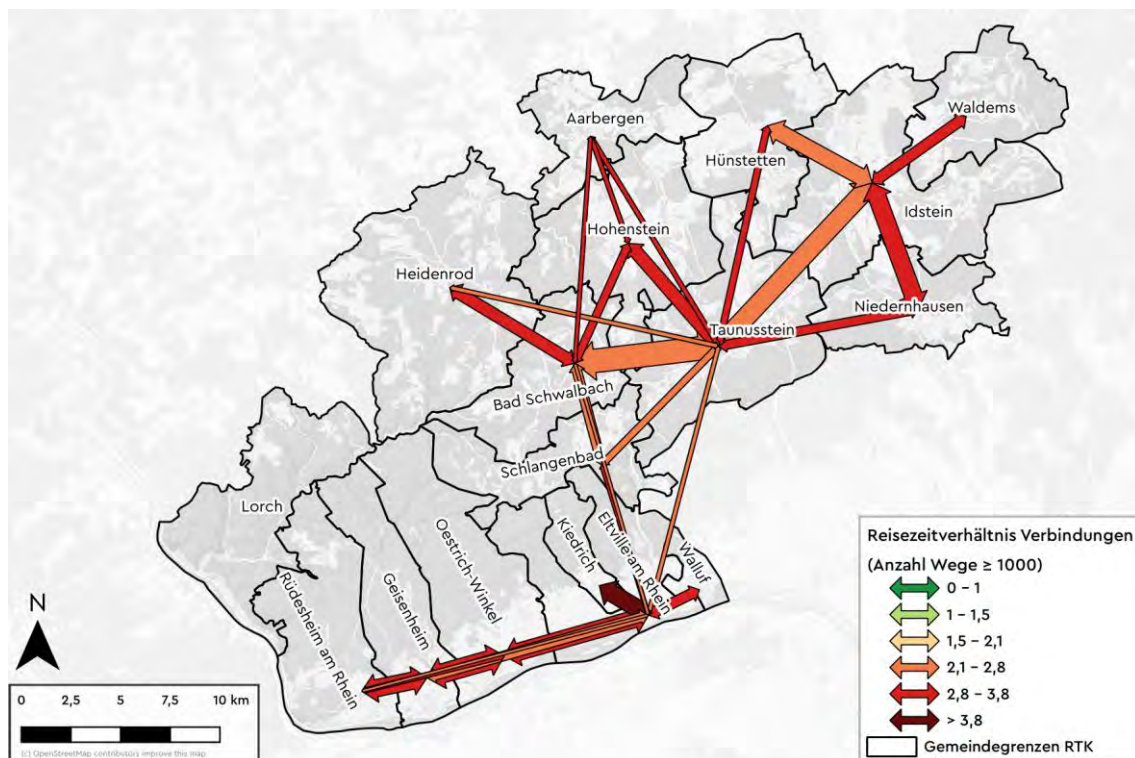


Quelle: ioki GmbH

Die in Abbildung 69 dargestellten Relationen weisen eine hohe Nachfrage auf, sind aber weitestgehend als nicht konkurrenzfähig zum ÖPNV einzustufen. Während die attraktivsten ÖPNV-Relationen in Abbildung 67 eine stark auf das Wiesbadener Stadtzentrum ausgerichtete zentrale Richtung aufweisen, führen die unattraktivsten Relationen nicht ins Stadtzentrum. Dies verdeutlicht die starke zentrale Ausprägung des bestehenden Wiesbadener ÖPNV-Netzes. Tangentiale Verbindungen können in der Regel nicht per Direktfahrt zurückgelegt werden, weswegen sich hier hinsichtlich des Reisezeitverhältnisses auch ein vergleichsweise schlechteres Ergebnis ergibt.

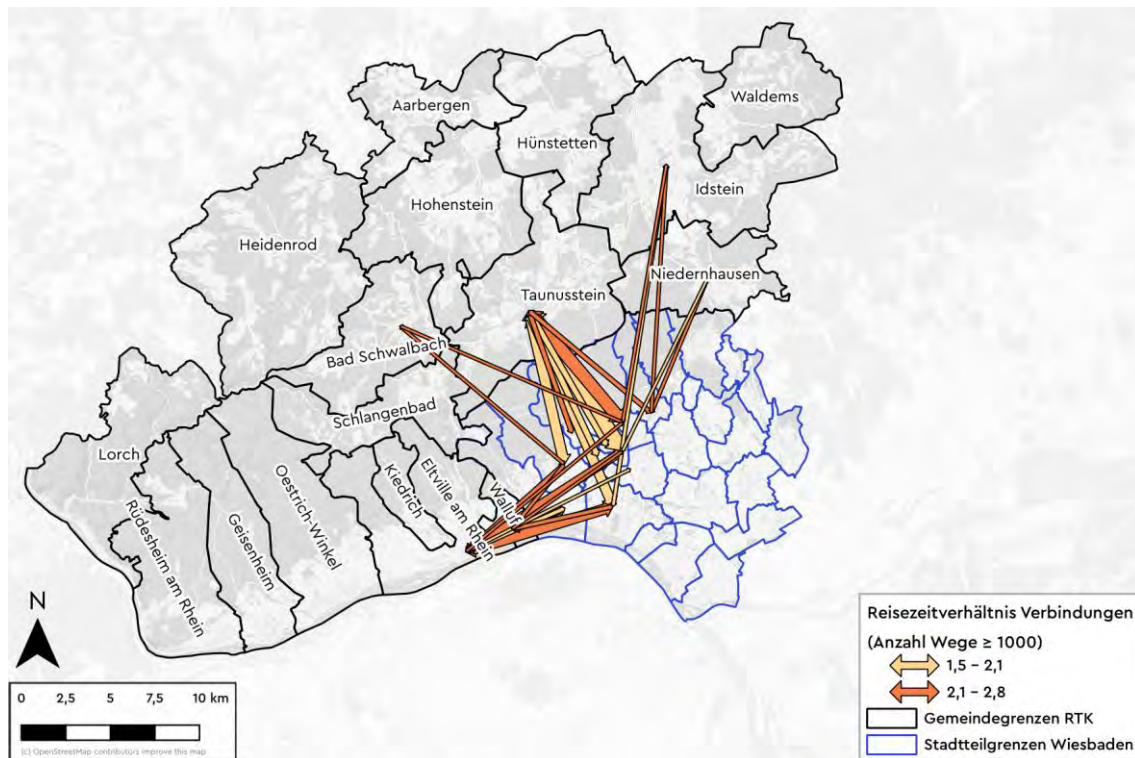
Auch im Rheingau-Taunus-Kreis besteht zwischen den größeren Gemeinden sowie dem Umland eine ausgeprägte Mobilitätsnachfrage mit über 1.000 zurückgelegten Wegen pro Tag (es handelt sich hier nicht nur um Wege mit dem ÖPNV sondern um Wege mit allen Verkehrsmitteln). Auch hier fallen die Reisezeitverhältnisse ungünstiger für den ÖPNV aus.

Abbildung 70: Reisezeitverhältnis auf Relationen mit mehr als 1000 Wegen/Tag im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 71: Reisezeitverhältnis auf Relationen mit mehr als 1000 Wegen/Tag zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden



Quelle: ioki GmbH

Die Reisezeitverhältnisse auf den wichtigen Relationen innerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises liegen durchwegs über 2,0 und können damit nicht als konkurrenzfähig zum ÖPNV eingestuft werden. Einige Relationen zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden, insbesondere ausgehend von Taunusstein, haben ein Reisezeitverhältnis von 1,5 bis 2,0. Hier zeigt sich, dass aufgrund der bestehenden ÖPNV-Direktverbindungen zwischen Wiesbaden und Taunusstein mit einem sich überlagernden Takt der Linien 240, 245, 271 und 274 ein verhältnismäßig gutes Reisezeitverhältnis besteht.

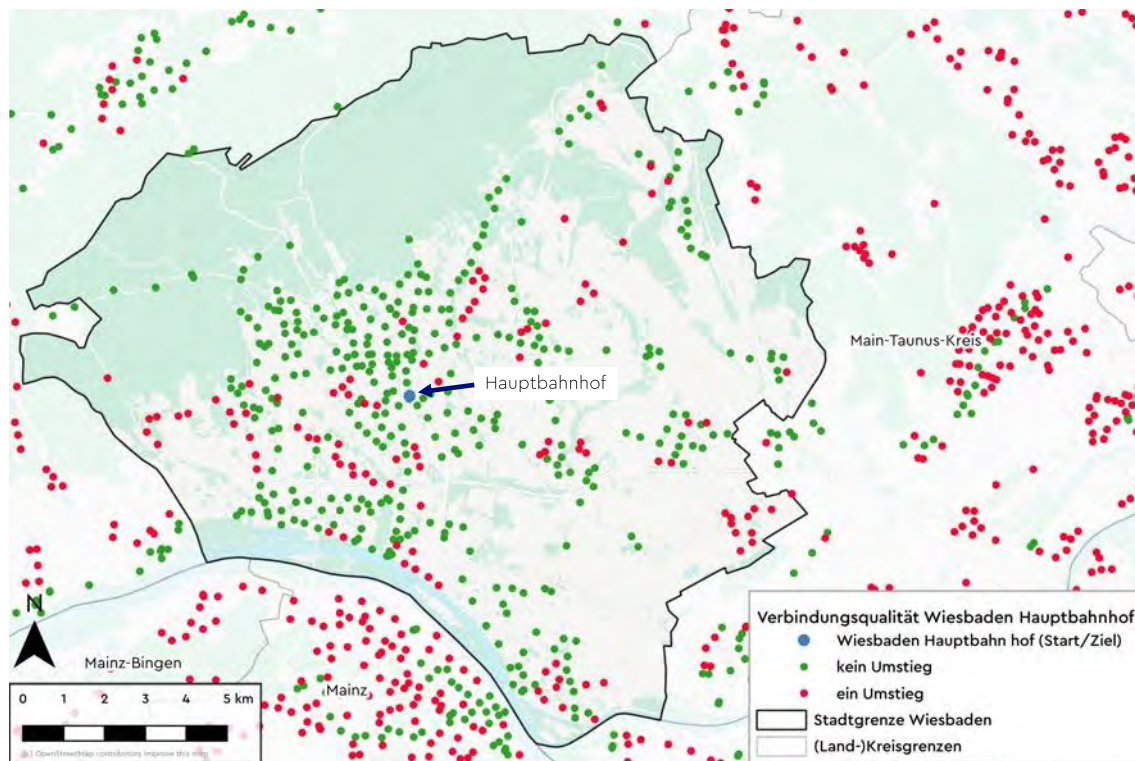
Mit Blick auf das bestehende ÖPNV-Netz im Rheingau-Taunus-Kreis soll abschließend nochmals betont werden, dass die Ergebnisse der Reisezeitvergleiche nicht ins Verhältnis zu der Situation in Wiesbaden gestellt werden kann. Während im Rheingau-Taunus-Kreis die Bevölkerung geringer ist und eine weitestgehend ländlich geprägte Struktur mit niedrigerer Siedlungsdichte besteht, sind die Anforderungen an den ÖPNV abweichend als in Wiesbaden. In vielen Bereichen erfüllt der ÖPNV weitestgehend Aufgaben für den Schülerverkehr bzw. für die Daseinsvorsorge. Aus diesem Grund werden die Anforderungen und Ziele des Nahverkehrsplanes in Kapitel 5 jeweils einzeln und unterschiedlich für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis definiert.

Umsteigehäufigkeiten

Umsteigefreie ÖPNV-Fahrten gehören zu den wesentlichen Attributen eines attraktiven ÖPNV-Netzes. Das digitalisierte Fahrplanangebot im Rheingau-Taunus-Kreis und in Wiesbaden mit den zugehörigen Linien ermöglicht es, für jede Haltestelle zu berechnen, welche Zielhaltestellen umsteigefrei bzw. mit einem Umstieg erreicht werden können. Daraus lässt sich wiederum eine Interpretation vornehmen, welche Bereiche von der jeweils betrachteten Haltestelle gut bzw. weniger

gut erreichbar sind. Relationen mit mehr als einem Umstieg sind in den Darstellungen nicht enthalten.

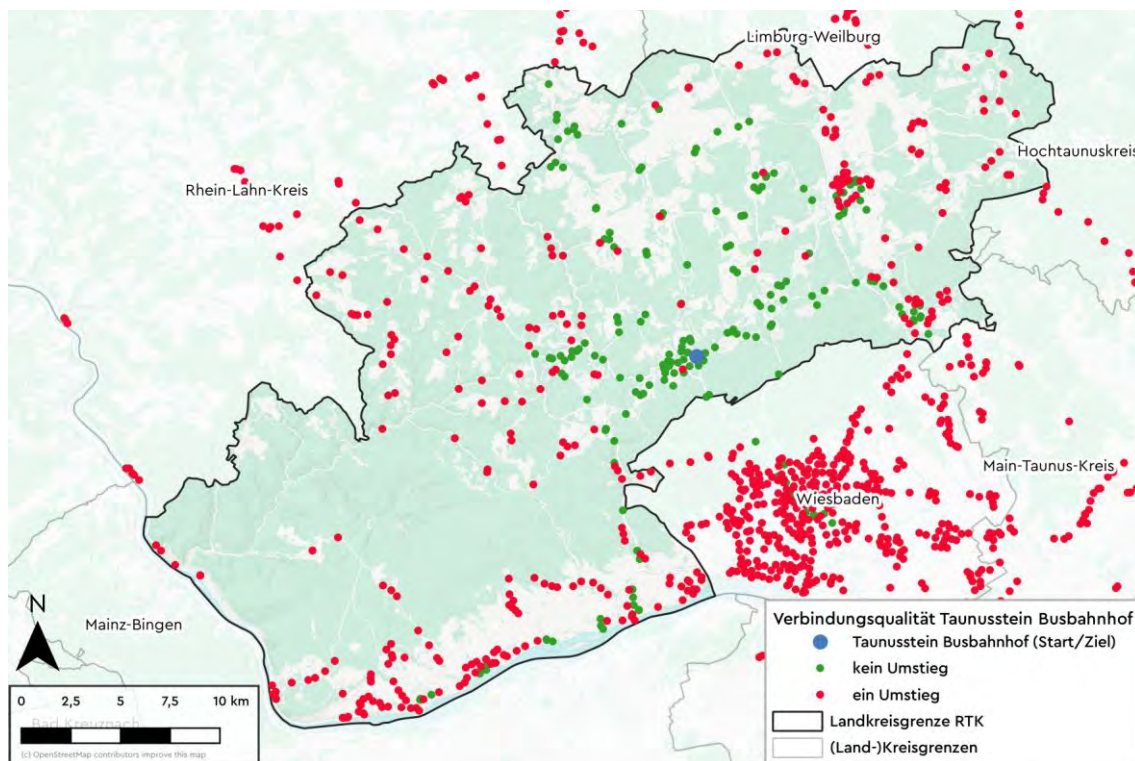
Abbildung 72: Verbindungsqualität vom Wiesbadener Hauptbahnhof mit keinem bzw. einem Umstieg



Quelle: ioki GmbH

Vom Wiesbadener Hauptbahnhof können die meisten der Haltestellen innerhalb von Wiesbaden umsteigefrei erreicht werden. Was die stadtgrenzüberschreitenden Verkehre nach Mainz, in den Rheingau-Taunus-Kreis und in den Main-Taunus-Kreis angeht, sind viele Haltestellen nur noch mit einem Umstieg zu erreichen. Als positiv ist demnach herauszustellen, dass der Hauptbahnhof und das Wiesbadener Stadtzentrum von den Ortsbezirken umsteigefrei erreichbar sind. Auf der anderen Seite ist erkennbar, dass die Verbindungsqualität ins Umland und hier insbesondere in die Nachbarstadt Mainz mit deutlich weniger Direktfahrten verbunden ist.

Abbildung 73: Verbindungsqualität vom Busbahnhof Taunusstein mit keinem bzw. einem Umstieg



Quelle: ioki GmbH

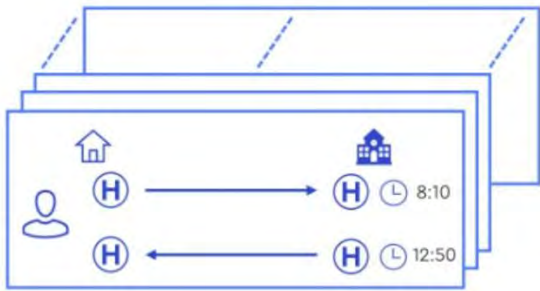
Am Beispiel des Busbahnhofes Taunusstein als wichtigem Verknüpfungspunkt im Rheingau-Taunus-Kreis zeigt sich, dass die benachbarten Gemeinden mit den zentralen Haltestellen umsteigefrei erreicht werden können (z. B. Idstein, Niedernhausen). Gleiches gilt für den Hauptbahnhof und die Innenstadt von Wiesbaden. Viele weitere Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis und Ortsbezirke Wiesbadens können nur mit einem Umstieg von Taunusstein aus erreicht werden.

4.4. Qualität der Schülerbeförderung

Zur Analyse des Schülerverkehrs im Rheingau-Taunus-Kreis wurden unterschiedliche Datensätze zusammengeführt und ausgewertet. Neben den Fahrplandaten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fließen auch anonymisierte Wohnadressen und Abfahrtszeiten der Schüler, Standorte der Schulen sowie deren Unterrichtszeiten in die Untersuchung ein. Die Analyse bezieht sich auf alle schulpflichtigen Schüler bis zur 10. Klasse, für die ein ÖPNV-Angebot gewährleistet werden muss (sog. „Fahrschüler“).

Zunächst wurde ein mikroskopisches Abbild der Schülernachfrage gebildet. Dazu wurden die verschiedenen Eingangsdaten miteinander verknüpft, sodass für jeden Schüler ein Wegeprofil für einen repräsentativen Werktag entsteht. Dieses Profil umfasst einen Weg morgens zur Schule sowie einen Weg nachmittags nach Hause und wird in nachfolgender Abbildung veranschaulicht.

Abbildung 74: Schematische Darstellung des mikroskopischen Modells der Schülernachfrage



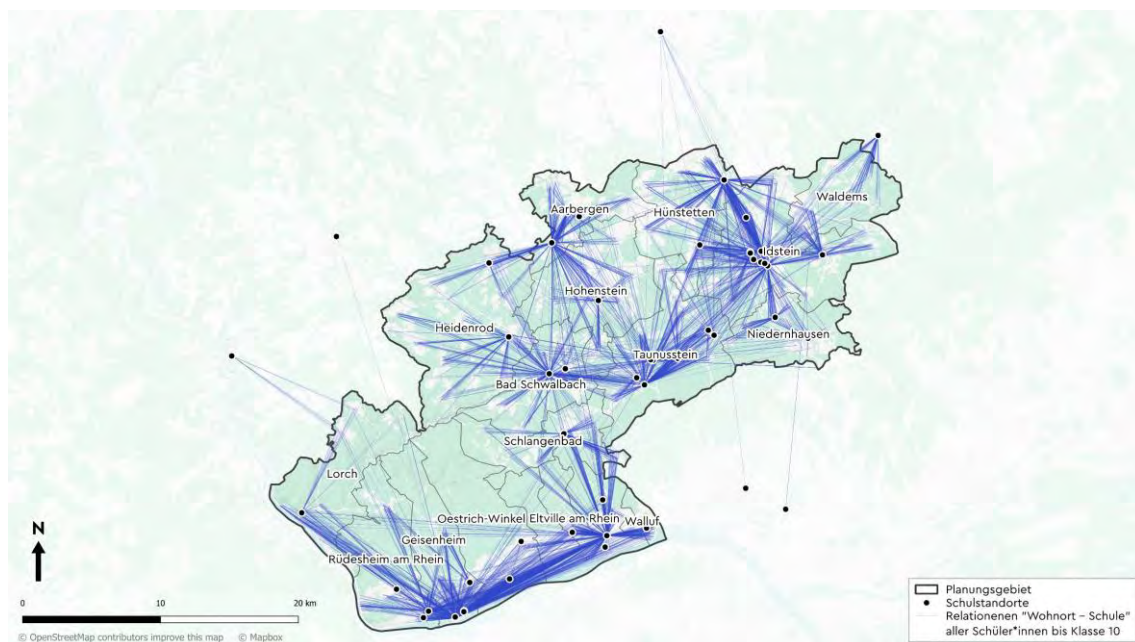
Einen beispielhaften Überblick über die zeitliche Struktur des Schulbetriebs – insbesondere hinsichtlich der Schulbeginn- und Endzeiten – bietet Tabelle 16. Da keine Daten zur zeitlichen Verteilung der Wege, d.h. zu welcher Schulstunde jeder einzelne Schüler bedient werden muss, vorlag, wurden die Schüler zufällig anteilig auf die relevanten Schulstunden verteilt. Dabei wurden jene Schulstunden berücksichtigt, zu denen im Status-Quo ein Fahrtangebot sichergestellt werden muss.

Tabelle 16: Verteilung der Schulstart und -endzeiten

	Grundschulen	Weiterführende Schulen	h	Zeit
morgens	85% zur 1. Stunde 15% zur 2. Stunde	85% zur 1. Stunde 15% zur 2. Stunde	1	08:10 – 08:55
			2	08:55 – 09:40
			3	09:50 – 10:35
			4	10:35 - 11:10
nachmittags	30% 5.Stunde 40% 6.Stunde 30% um 15.00 Uhr	10% zur 5. Stunde 65% zur 6. Stunde 20 % zur 8. Stunde 5 % zur 10. Stunde	5	11:20 – 12:05
			6	12:05 – 12:50
			7	14:10 – 14:55
			8	15:00 – 15:45

Die räumliche Verteilung der Schulwege ist in Abbildung 75 dargestellt. In die Analyse gingen insgesamt 8.289 Schüler ein, darunter rund 2.000 Grundschüler und 6.289 Schüler weiterführender Schulen.

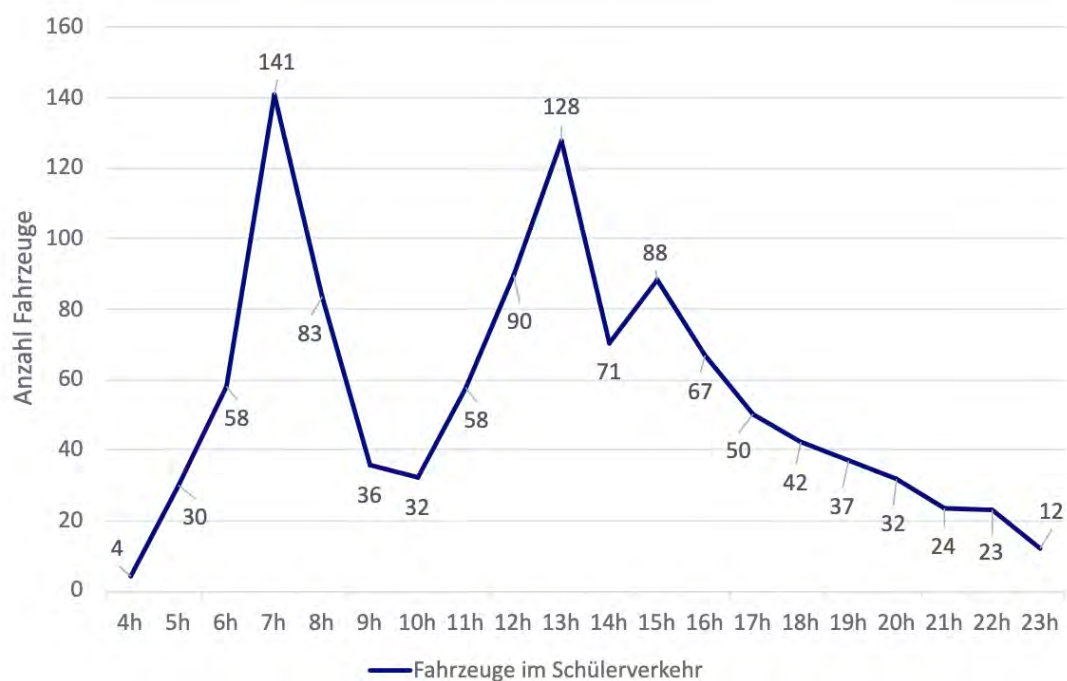
Abbildung 75: Relationen der Schüler bis Klasse 10 innerhalb des RTK



Quelle: ioki GmbH

Im Untersuchungsraum befinden sich insgesamt 57 Schulstandorte, die von bis zu 141 Fahrzeugen bedient werden. Davon werden bis zu 50 Fahrzeuge ausschließlich im Schülerverkehr eingesetzt (vgl. Abbildung 76).

Abbildung 76: Fahrzeugbedarf im Schülerverkehr RTK



Quelle: ioki GmbH

Für die Bewertung der Bedienungsqualität des Status Quo wurden die erfassten Fahrtwünsche der Schüler mit dem bestehenden Linienangebot des ÖPNV verglichen. Dabei wurden je Verbindung die reine Fahrzeit im Bus, die Anzahl und Lage der Umstiege sowie die Wartezeiten vor

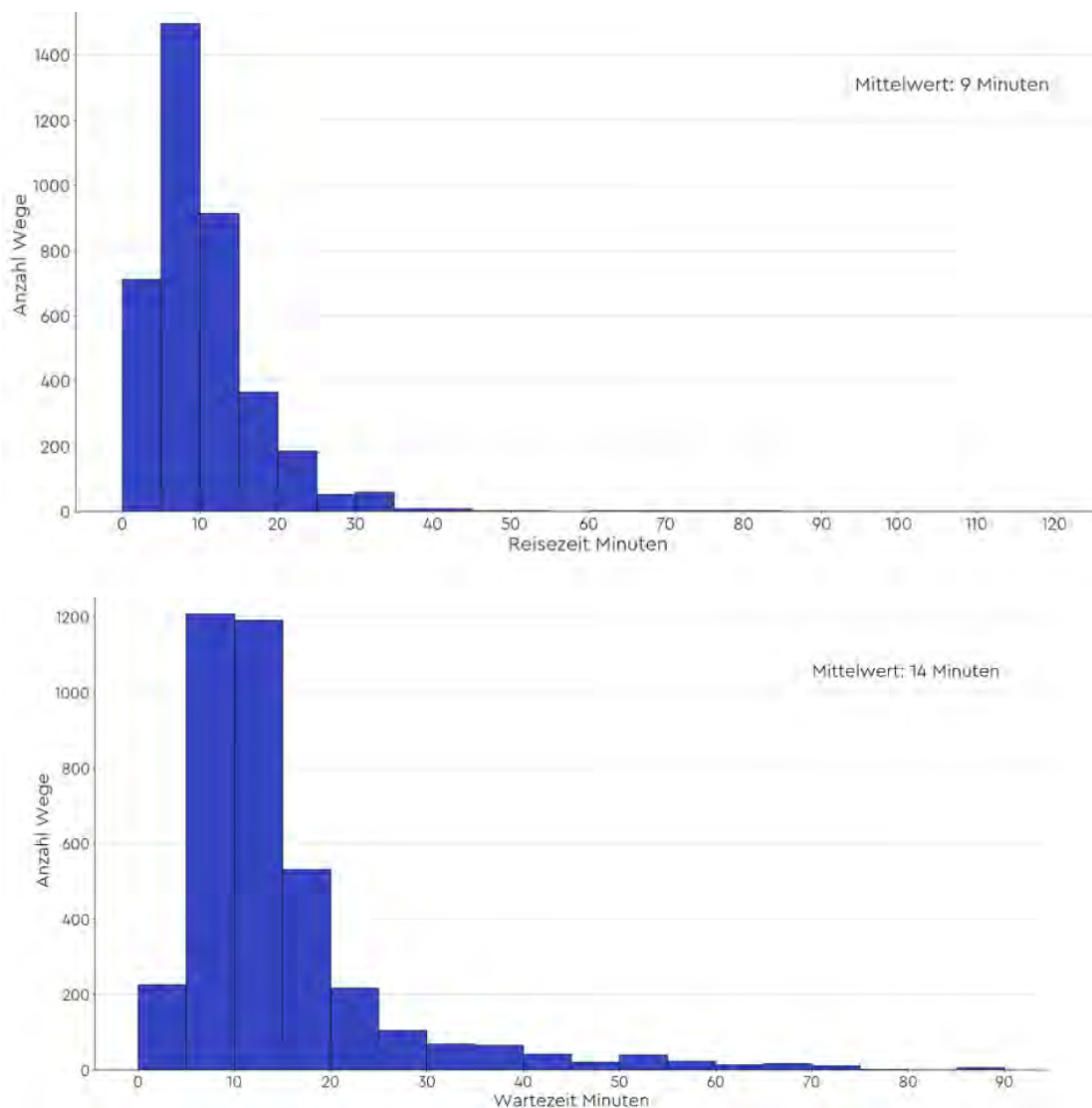
Schulbeginn und nach Schulschluss berechnet. Zur Bewertung wurde stets die Verbindung mit der kürzesten Reisezeit herangezogen, die ab Haltestellen innerhalb eines Umkreises von einem Kilometer um den Wohnort möglich ist.

Insgesamt konnte festgestellt werden, dass grundsätzlich für fast alle Schüler eine ÖPNV-Verbindung zur Schule besteht. Allerdings sind diese Verbindungen in Einzelfällen nicht als „zumutbar“ zu bewerten: Für etwa 0,5 % der Schüler beginnt der Schulweg vor 6:00 Uhr oder endet nach 19:00 Uhr, was mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist.

Grundschüler

Für Grundschüler beträgt die durchschnittliche Fahrzeit vor Schulbeginn 10 Minuten und nach Schulschluss 9 Minuten. Die durchschnittlichen Wartezeiten liegen bei 12 Minuten vor Schulbeginn und 16 Minuten nach Schulschluss (vgl. Abbildung 77).

Abbildung 77: Verteilung der Fahr- und Wartezeiten von Grundschülern im RTK

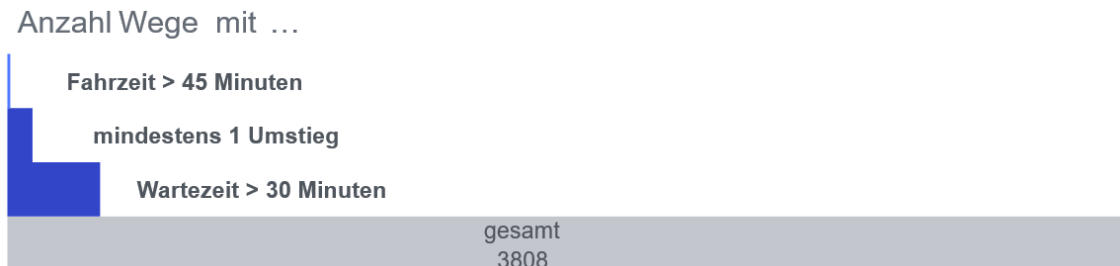


Quelle: ioki GmbH

Die im RTK geltenden Beförderungskriterien wurden gemeinsam mit dem Auftraggeber abgestimmt. Für Grundschüler schreiben sie eine maximale Fahrzeit von 45 Minuten, eine maximale

Wartezeit von 30 Minuten sowie eine direkte Verbindung ohne Umstieg vor. Insgesamt erreichen 98 % der Grundschüler ihre Schule ohne Umstieg. Von den insgesamt 3.803 analysierten Hin- und Rückwegen weichen 360 Wege in mindestens einem der drei Kriterien ab, wobei vor allem die Wartezeitregelung am häufigsten überschritten wird (vgl. Abbildung 78)

Abbildung 78: Wegeaufteilung nach Einhaltung der Beförderungskriterien der Grundschulen

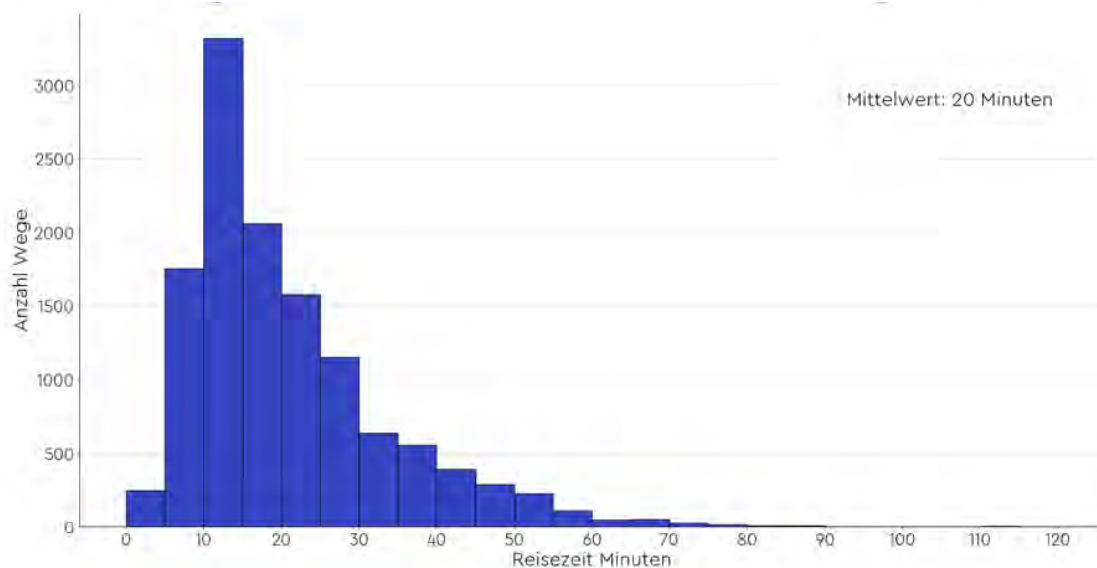


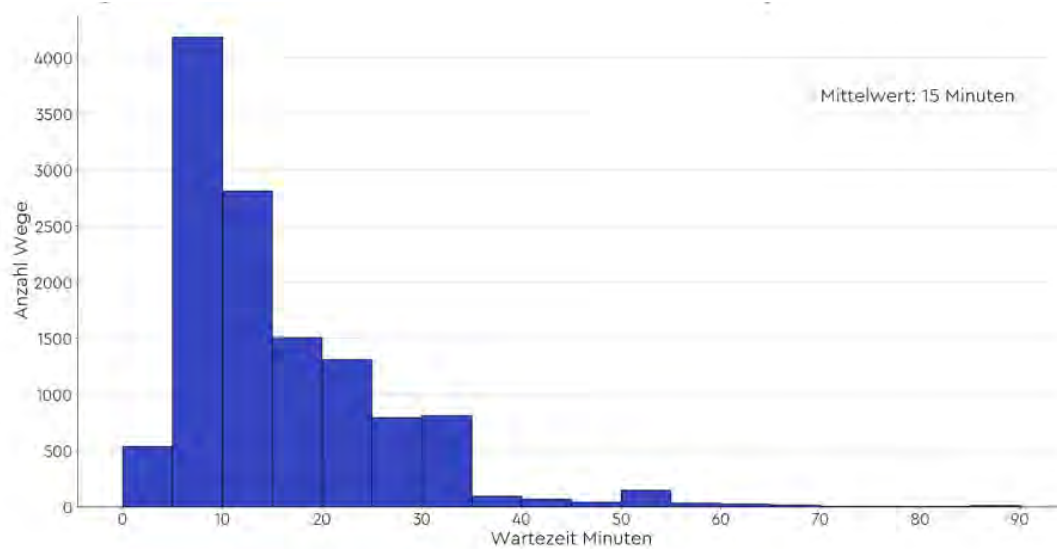
Quelle: ioki GmbH

Weiterführende Schulen

Schüler weiterführender Schulen benötigen im Durchschnitt 19 Minuten für den Hinweg und 20 Minuten für den Rückweg. Die durchschnittliche Wartezeit beträgt 14 Minuten vor Schulbeginn und 15 Minuten nach Schulschluss (vgl. Abbildung 79: Verteilung der Fahr- und Wartezeiten von Schülern an weiterführenden Schulen im RTK).

Abbildung 79: Verteilung der Fahr- und Wartezeiten von Schülern an weiterführenden Schulen im RTK



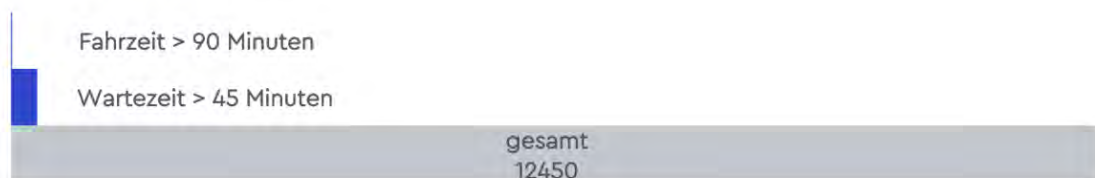


Quelle: ioki GmbH

Für diese Schulformen gelten andere Beförderungskriterien: Eine maximale Fahrzeit von 90 Minuten sowie eine maximale Wartezeit von 45 Minuten pro Richtung. Von den erfassten Schülerwegen weichen lediglich 3 % von diesen Vorgaben ab (vgl. Abbildung 80).

Abbildung 80: Wegeaufteilung nach Einhaltung der Beförderungskriterien der weiterführenden Schulen

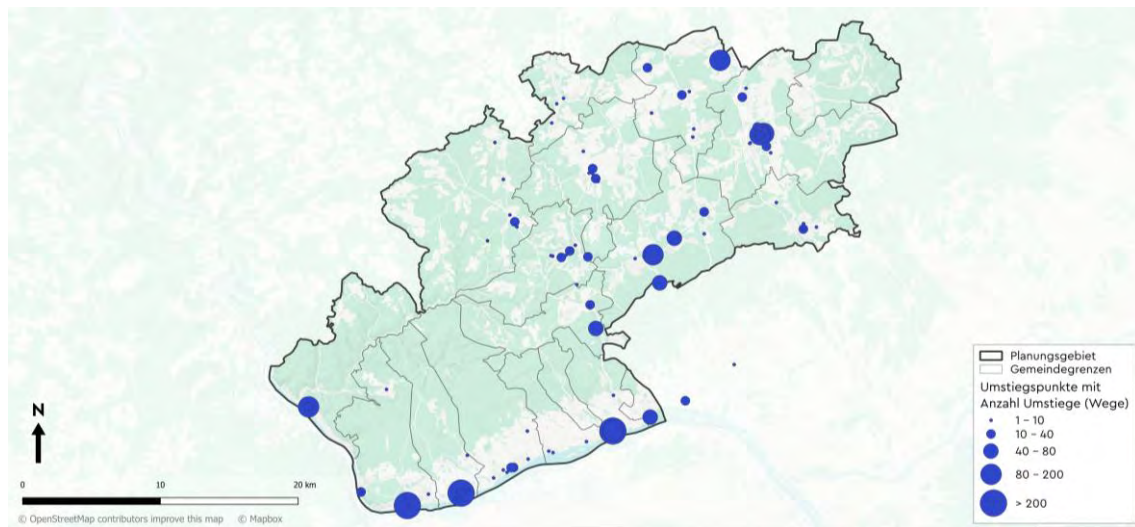
Anzahl Wege mit ...



Quelle: ioki GmbH

Die wichtigsten Umstiegspunkte im Landkreis stellen Bahnhöfe und größere Busknotenpunkte dar. Insgesamt sind etwa 20 % der Schulwege mit einem Umstieg verbunden; 6 % erfordern zwei Umstiege (vgl. Abbildung 81).

Abbildung 81: Umstiegspunkte im Schülerverkehr



Quelle: ioki GmbH

Fazit

Die Analyse des Status Quo im Schülerverkehr des Rheingau-Taunus-Kreises zeigt, dass die überwiegende Mehrheit der Schüler durch den bestehenden ÖPNV zuverlässig zur Schule und wieder nach Hause gelangen kann. Während Grundschüler mehrheitlich von direkten und kurzen Verbindungen profitieren, weisen die Verbindungen für weiterführende Schulen zwar eine höhere Komplexität auf, bleiben jedoch größtenteils innerhalb der definierten Zumutbarkeitsgrenzen. Optimierungspotenziale bestehen vor allem im Bereich der Wartezeiten – insbesondere bei Grundschüler – sowie bei vereinzelten Früh- oder Spätverbindungen. Eine gezielte Anpassung des Fahrplans an die Unterrichtszeiten sowie eine bessere Abstimmung der Umstiegs Relationen könnten hier zur weiteren Verbesserung beitragen. Der Status Quo des Schulverkehrs soll in allen Netzfällen mindestens beibehalten werden.

4.5. Ausrüstungsqualität

4.5.1. Barrierefreiheit

Der gesamte ÖPNV, aber insbesondere die Haltestelle als Zugangspunkt, muss barrierefrei ausgestattet sein. „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8 III PBefG; vgl. Kapitel 2.1.2). Nach diesem Datum sind Ausnahmen nur noch zulässig, wenn sie im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Der RMV hat im Zusammenhang mit dem Themenkomplex der Barrierefreiheit den Maßnahmenplan Barrierefrei Haltestellen im Busverkehr veröffentlicht, nach dessen Vorbild Bewertungskriterien für die Barrierefreiheit von Haltestellen entwickelt wurden.

Barrierefreiheit der Haltestellen in Wiesbaden

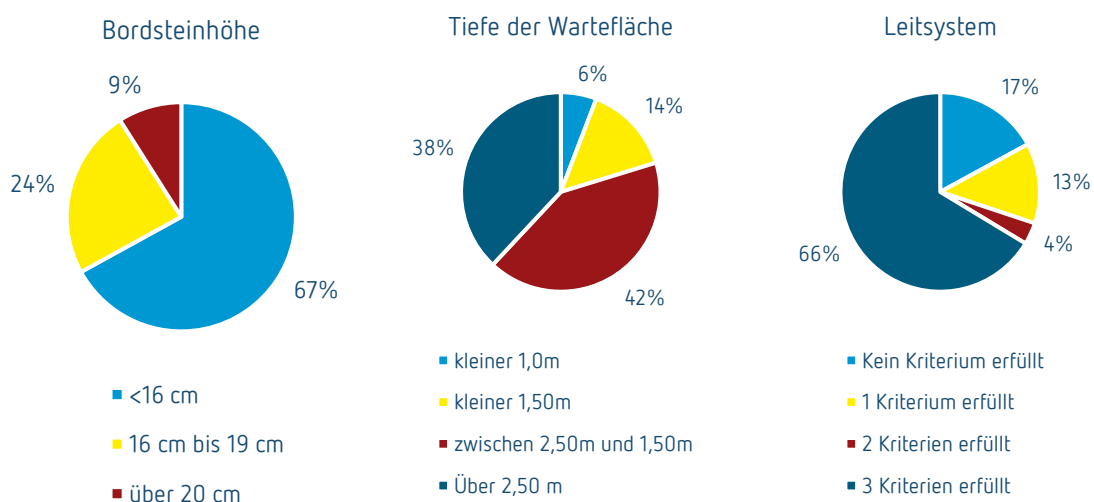
Im Jahr 2023 fand eine umfassende Bestandsanalyse der Haltestellen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden statt. Diese Bestandsanalyse dient als Grundlage für die Bewertung der Ausstattung sowie der Barrierefreiheit der Haltestellen. Insgesamt wurden Merkmale an 844 Abfahrtspositionen an 427 Haltestellenbereichen erhoben.

Anhand der Analyse der Haltestellen im Stadtgebiet Wiesbadens wird der Ausbauzustand hinsichtlich der Barrierefreiheit dargestellt. Für die nachfolgende Auswertung gilt eine Haltestelle als barrierefrei

- wenn die Gehwegbreite bei einer Bordsteinhöhe von mind. 20 cm mind. 250 cm beträgt,
- wenn die Gehwegbreite bei einer Bordsteinhöhe von mind. 22 cm mind. 150 cm beträgt,
- wenn ein Leitsystem vorhanden ist. Dieses setzt sich aus einem Auffindestreifen, einem Leitstreifen und einem Einstiegsfeld zusammen.

Für eine Kategorisierung müssen eines der ersten beiden Kriterien sowie das dritte Kriterium erfüllt sein.

Abbildung 82: Merkmale für Barrierefreiheit an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden



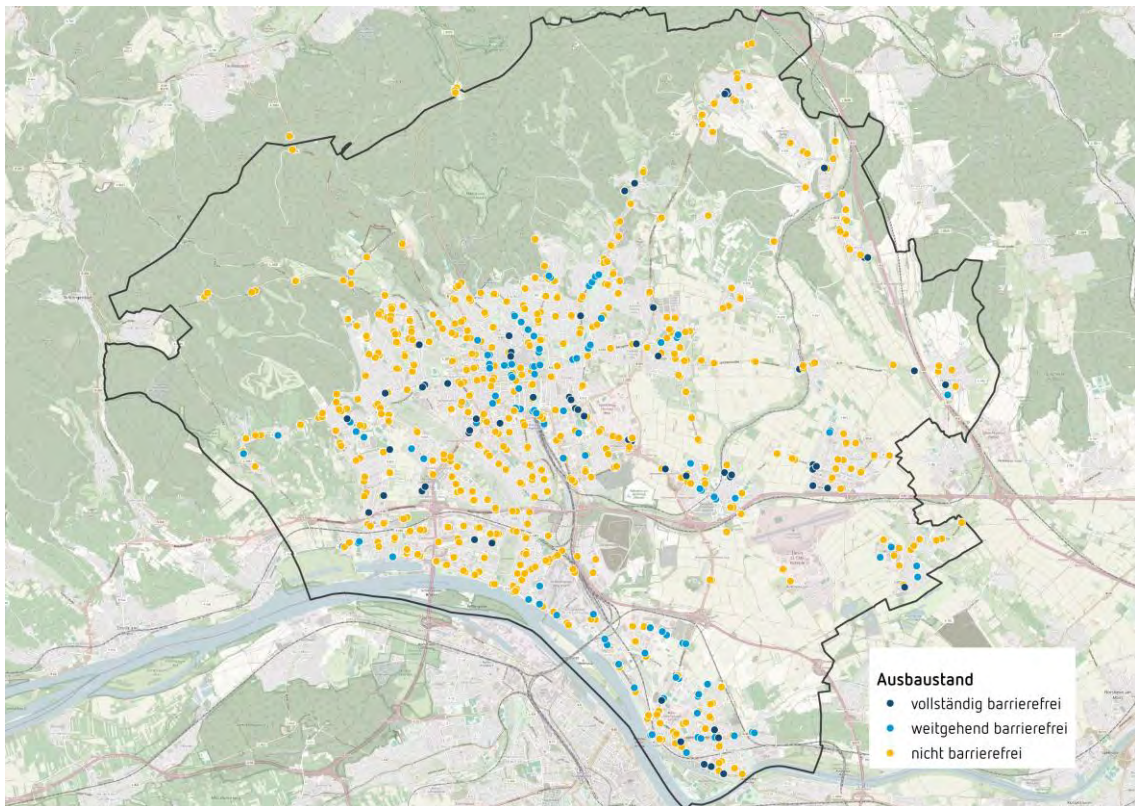
Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus wurden Haltestellen erhoben, die als *weitgehend barrierefrei* zu definieren sind. Diese Kategorisierung ist notwendig, da sich der aktuelle Stand der Technik hinsichtlich Barrierefreiheit in den vergangenen Jahren weiterentwickelt hat. Daher gibt es Haltestellen, die nach veralteten Kriterien umgebaut wurden und heute nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen. Mit der Definition weitestgehend barrierefreier Haltestellen soll ein zeitnaher erneuter Umbau verhindert werden, um einer etwaigen Fördermittelbindung nicht entgegenzustehen.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat den gesetzlichen Auftrag zum barrierefreien Ausbau hinsichtlich der Haltestellen bislang nicht erfüllt. Zum Zeitpunkt der Erhebung (Stand Frühjahr 2023) sind von den 844 Abfahrtspositionen 80 Abfahrtspositionen barrierefrei ausgebaut (9 %), 113 weitgehend barrierefrei ausgebaut (14 %) und 651 nicht barrierefrei ausgebaut (77 %). Die (weitgehend) barrierefrei ausgebauten Haltestellen sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt (vgl.

Abbildung 83). Dabei lässt sich ein erhöhter Ausbaugrad im Stadtzentrum feststellen, einige Stadtteile verfügen über keine (weitgehend) barrierefrei ausgebaute Haltestelle.

Abbildung 83: Barrierefreie Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden



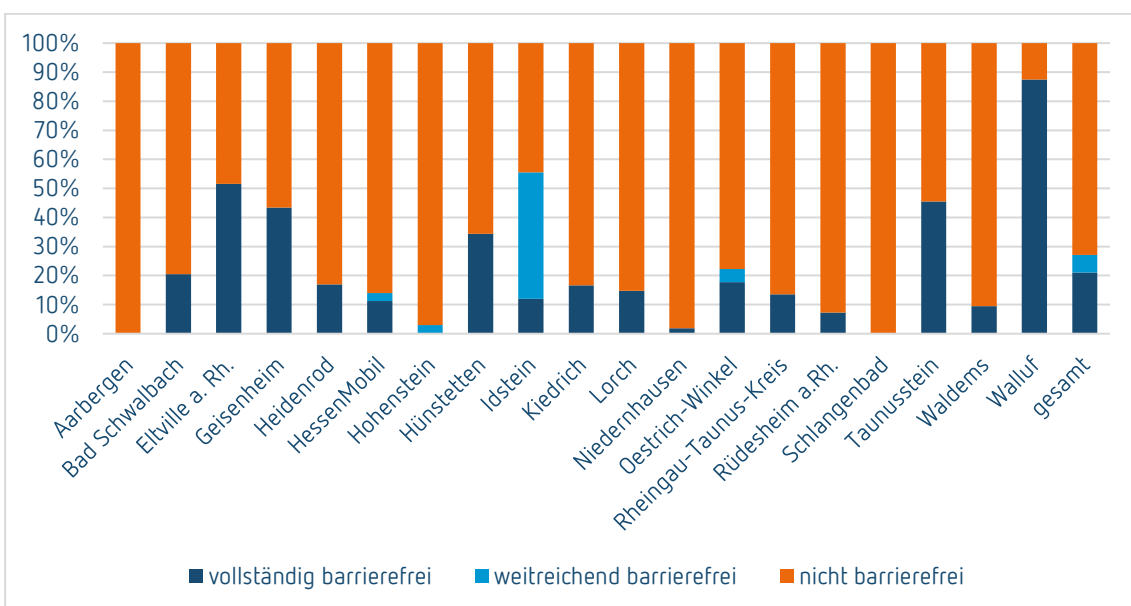
Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Barrierefreiheit der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis

Für den Rheingau-Taunus-Kreis erfolgt die Auswertung der Barrierefreiheit an Haltestellen auf kommunaler Ebene. Grundlage bildet eine Überprüfung und Bewertung aller 875 Haltestellen in den 17 Kommunen durch den Rheingau-Taunus-Kreis, der RTV sowie einem externen Gutachterbüro. Unterschieden wird zwischen dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Dies können neben den Kommunen der Rheingau-Taunus-Kreis oder HessenMobil sein.

In der Auswertung zeigt sich, dass – mit Stand April 2025 – 27% der Haltestellen im Kreis vollständig oder weitreichend barrierefrei sind. Hier zeigt sich großer Nachholbedarf. Die räumliche Verteilung offenbart große Unterschiede zwischen den Kommunen. Spitzenreiter ist bislang Walluf mit 88% barrierefreien Haltestellen, gefolgt von Idstein (56 %) und Eltville am Rhein (52 %). Dagegen kommen vier Kommunen auf Anteile von unter 5%: Aarbergen und Schlangenbad mit 0%, Niedernhausen mit 2% und Hohenstein mit 3%. Der notwendige Ausbau zeigt sich auch bei Haltestellen, die in der Baulast des Kreises (bislang 14% barrierefreie Haltestellen) und von Hessen Mobil (ebenfalls 14%) befinden. Die folgende Abbildung stellt die jeweiligen Anteile je Straßenbaulastträger dar.

Abbildung 84: Barrierefreiheit der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis



4.5.2. Haltestellenausstattung

Die Haltestelle ist der Schnittpunkt und das Eingangstor zum System ÖPNV. Während der Eindruck des Fahrzeugs im Stadtbild flüchtig ist, ist der der Haltestelle dauerhaft. Die fahrgastbezogene Ausstattung¹⁶ der Haltestellen im Stadt- und Kreisgebiet ist deswegen von zentraler Bedeutung.

¹⁶ Hier wird auf die fahrgastbezogene Ausstattung von Haltestellen eingegangen. Neben dieser gibt es noch die Gruppe der betrieblichen Haltestellenausstattung. Dazu würden z. B. Markierung für geeignete Haltepositionen der Fahrzeuge, oder andere Hinweise für das Betriebspersonal gehören. Die Gruppe der betrieblichen Haltestellenausstattung ist nicht Teil des Nahverkehrsplans

Durch sie sollte ein attraktives und einladendes Bild erzeugt werden. Zur Haltestellenausstattung zählen

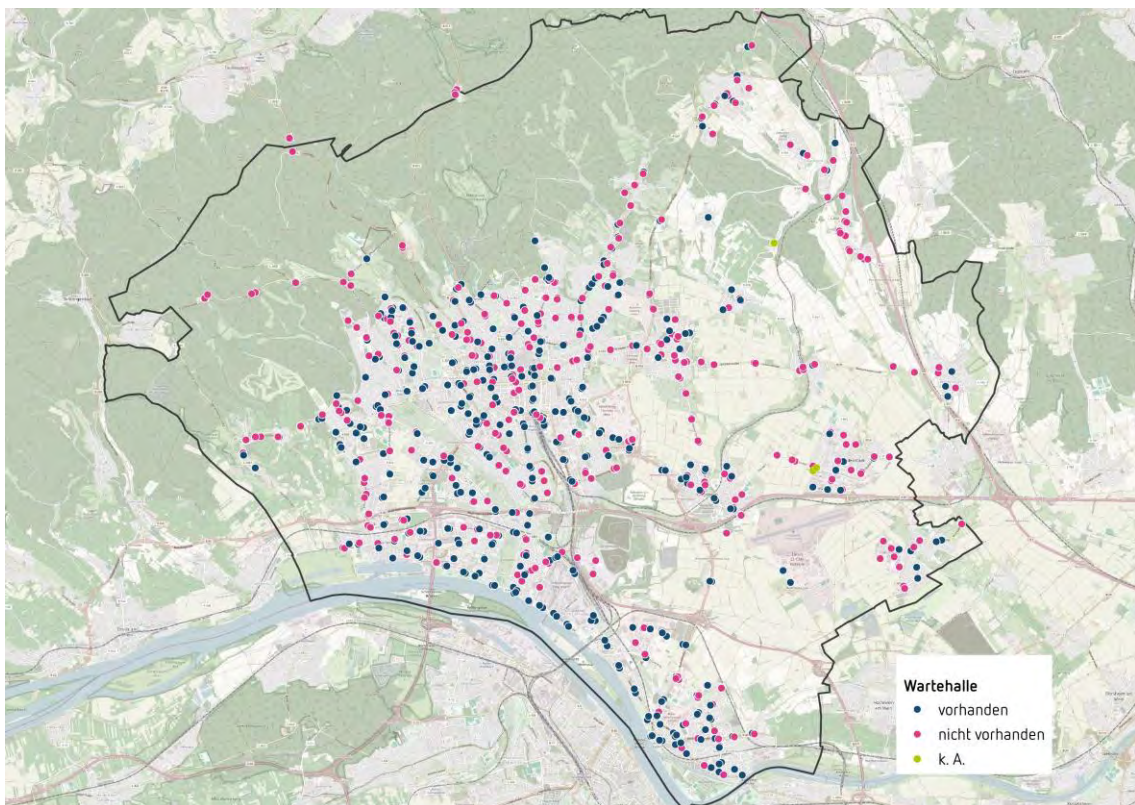
- Merkmale, die dem Komfort dienen, wie z. B. Sitzgelegenheiten, Wartehallen (Witterungsschutz), Abfalleimer,
- Merkmale, die der Information dienen, wie z. B. DFI, Fahrpläne, Tarifinformationen, Netz- und Umgebungspläne
- Merkmale, die der Sicherheit dienen, wie z. B. Beleuchtung,
- Merkmale zur Verknüpfung mit dritten Verkehrsmitteln des Umweltverbund und des MIV, wie z. B. P+R oder B + R Abstellanlagen, Carsharing-Parkplätze, Ladeinfrastruktur für Fahrräder oder ähnlichem, klassische Radabstellanlagen und weitere Einrichtungen.

Haltestellenausstattung in Wiesbaden

Nachfolgende Ausführungen basieren auf der im Jahr 2023 vorgenommen Bestanderfassung für das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden.

An Haltestellen entstehen Wartezeiten und damit Aufenthalt. Wünschenswert ist daher an den Bussteigen, an denen Fahrgäste warten, einen ansprechenden Komfort zu bieten. Die Erhebung der Haltestellen innerhalb der Erarbeitung dieses Nahverkehrsplans zeigt eine ausdifferenzierte Ausstattung der Haltestellen und deren Steige im Stadtgebiet. In der Landeshauptstadt Wiesbaden verfügen 53 % der Bussteige über eine Wartehalle und damit über einen Witterungsschutz, 62 % der Bussteige verfügen über Sitzgelegenheiten, an 89 % der Bussteige finden Fahrgäste einen Abfalleimer. An ungefähr der Hälfte der Bussteige finden Fahrgäste somit eine Wartehalle vor, die räumliche Verteilung zeigt dabei ein ausgewogenes Bild. In der Analyse fällt kein Stadtteil auf, in dem nicht mindestens eine Haltestelle eine Wartehalle aufweist. Darüber hinaus weisen einige Haltestellen in der Innenstadt eine höhere Anzahl an Sitzgelegenheiten auf.

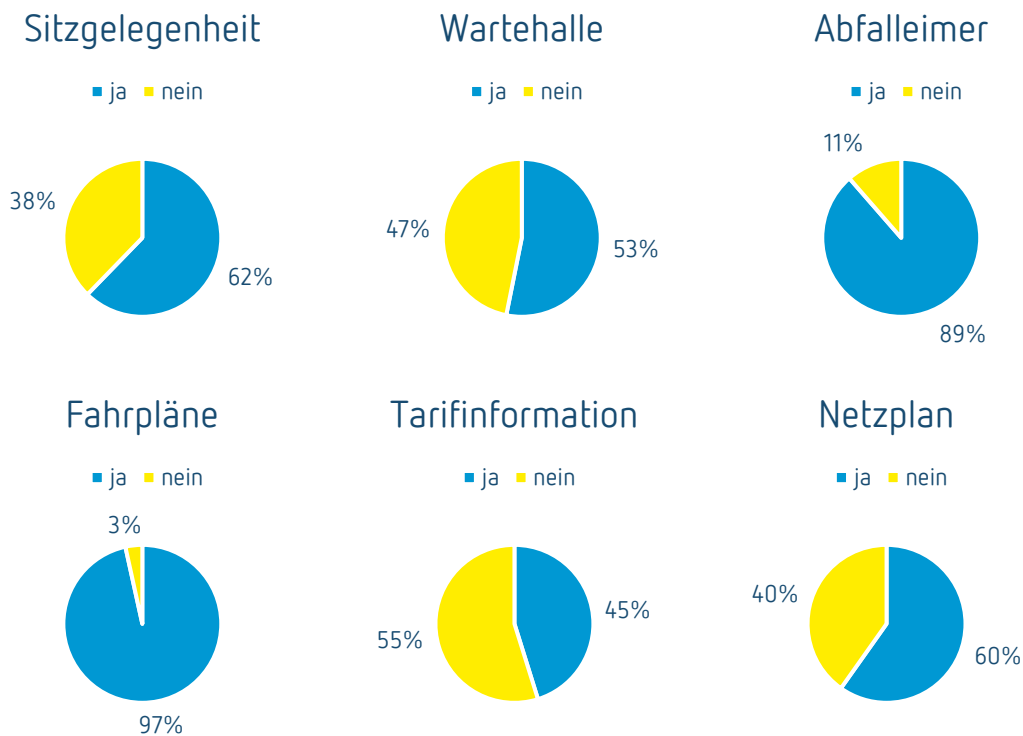
Abbildung 85: Wartehallen an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Die differenzierte Ausstattung folgt unter anderem der Tatsache, dass den Steigen innerhalb von Haltestellen unterschiedliche Charaktere zugewiesen werden können. So kann außerhalb der fahrgastaufkommensreichen Innenstadt den Steigen eine überwiegende Funktion zugewiesen werden. In den Ortsteilen sind häufig die Bussteige, die in die Innenstadt führen solche, an denen Wartezeiten für Fahrgäste auftreten, wohingegen die Rückhaltestelle überwiegend zum Ankommen dient. So kann ein effizienter Mitteleinsatz verfolgt werden.

Abbildung 86: Haltestellenausstattung in der Landeshauptstadt Wiesbaden



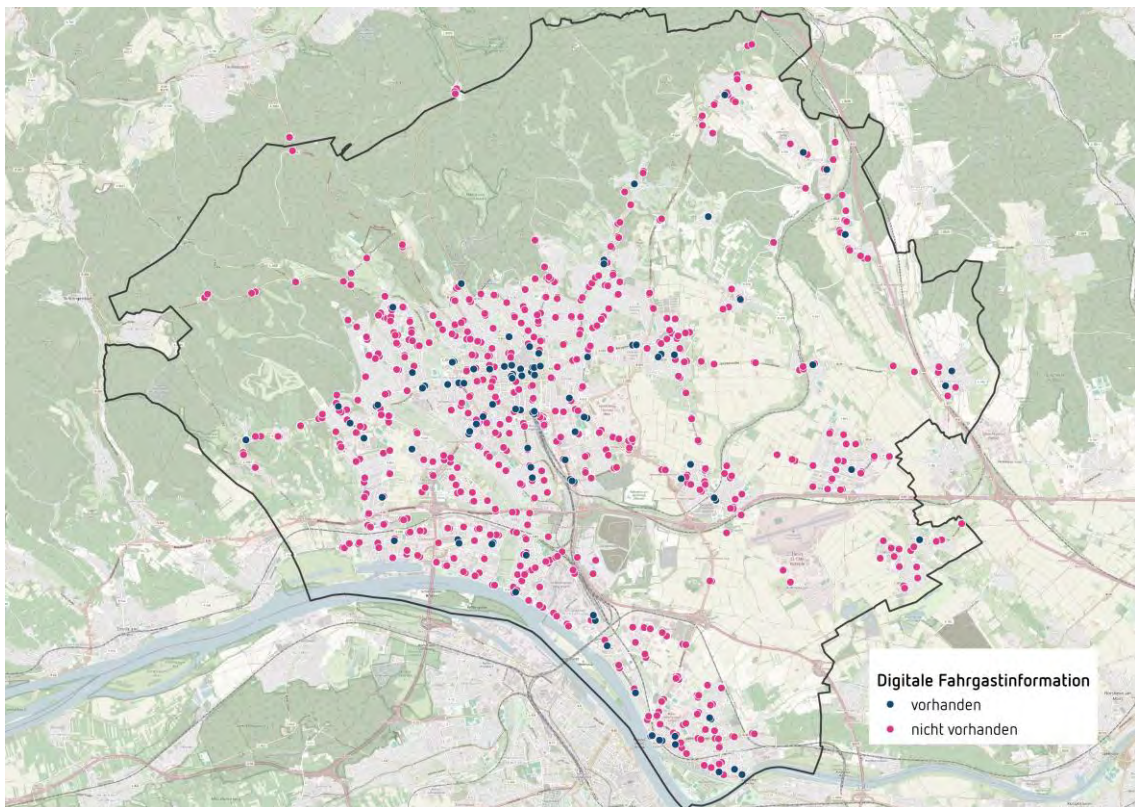
Quelle: Planersocietät

Die Haltestelle ist erster Anlaufpunkt, um Bus oder Bahn zu nutzen. Daher ist es notwendig, dass sich Fahrgäste an der Haltestelle orientieren und informieren können. Dem trägt das PBefG mit zwingenden Ausstattungsmerkmalen Rechnung. Daneben gibt es Elemente einer ansprechenden, hochwertigen und einfachen Information der Kundschaft über das Angebot von Bus und Bahn.

Alle Haltestellen verfügen über ein Haltestellenschild, überwiegend als selbständig aufgestellte Stele. Im Stadtgebiet von Wiesbaden existiert die Besonderheit, dass die Haltestellenschilder in den Stadtteilen Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim im Regelfall nicht dem sonst stadtweiten Design folgen, sondern aktuell im Design des Verkehrsunternehmens der Stadt Mainz gehalten sind. 97 % der Haltestellen verfügen über einen Fahrplanaushang. Damit können die zwingenden Ausstattungselemente nach § 40 Abs. 4 PBefG als erfüllt angesehen werden.

Neben den oben beschriebenen statischen Fahrplänen, die das Fahrtenangebot statisch als Soll-Zeit wiedergeben ist in vielen Städten in Deutschland an Haltestellen eine dynamische Fahrtenanzeige vorzufinden. Diese Anzeige zeigt die tatsächliche Ist-Abfahrtszeit von Fahrzeugen der Linien, die die Haltestelle bedient. Im Stadtgebiet von Wiesbaden zeigt die Erhebung, dass die Ausstattung von Bussteigen mit dynamischer Fahrgastinformation durch sogenannte DFI-Anzeiger sich räumlich hauptsächlich auf die Kernstadt, sowie auf zentrale ÖV-Achsen und -Haltestellen konzentriert. 13 % der Steige verfügen über einen DFI-Anzeiger. Neben dem Vorhandensein der DFI-Anzeiger ist zudem die fehlerfreie Wiedergabe der Fahrplaninformationen relevant. Nur so können dynamische Fahrgastinformationen zu einem Mehrwert beitragen.

Abbildung 87: Haltestellen mit DFI-Anzeiger in der Landeshauptstadt Wiesbaden

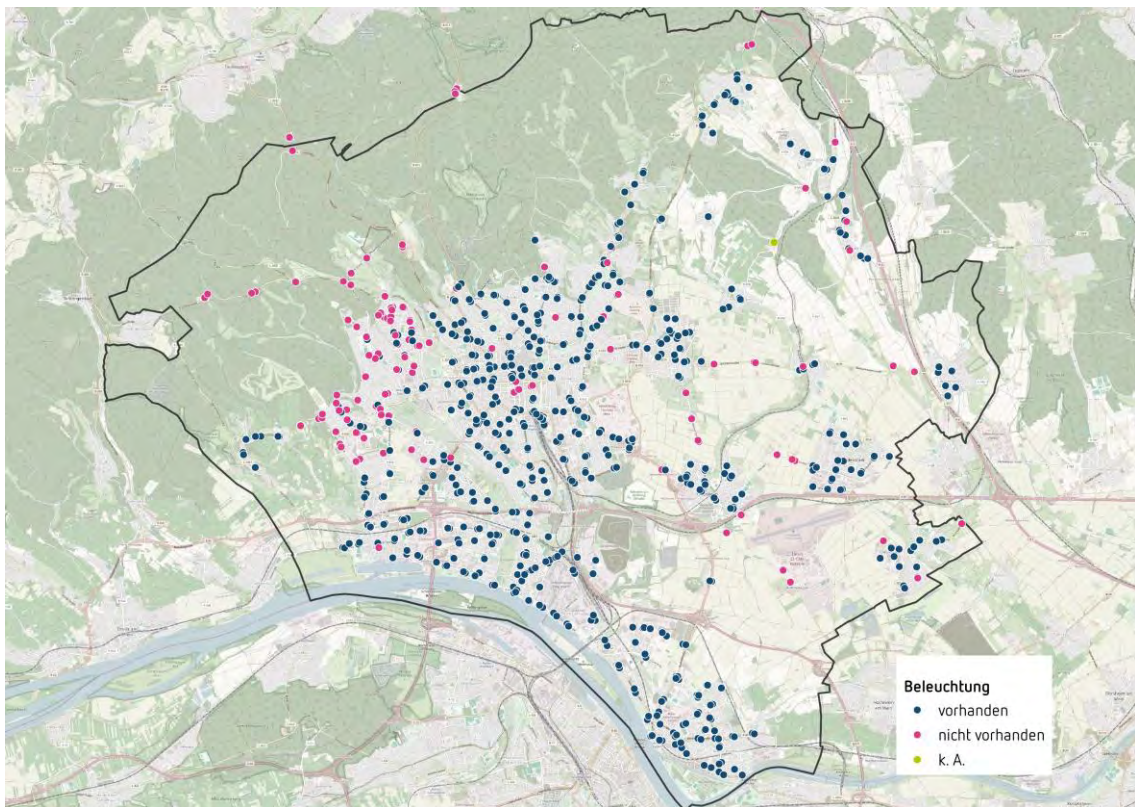


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Zusätzlich zum Fahrplan mit der Information, wann der Bus abfährt, muss der Fahrgast wissen, wie das Ziel erreicht werden kann (mit welcher Linie; mit wieviel Umstiegen) und welcher Tarif notwendig ist. 60 % der Bussteige verfügen über einen Netzplan und an 45 % der Steige findet die Kundschaft eine Tarifinformation. Diese Informationen können immer häufiger ortsungebunden auch digital abgerufen werden, sind aber für Gelegenheitsnutzende auch noch vor Ort an der Haltestelle von Relevanz. Kommen Gäste oder Gelegenheitsnutzende von Bus und Bahn an einer Haltestelle an, ist es gut, Informationen über die unmittelbare Umgebung zu erhalten. Solche Informationen lassen sich gut in einem Umgebungsplan (an 15,5 % der Haltestellen vorhanden), oder Stadt(teil-)Plan (an 1,5 % der Haltestellen vorhanden) visualisieren.

Bus und Bahn sollen als Alltagsverkehrsmittel für alle Menschen eigenständig nutzbar sein. Zum Alltag zählen auch Fahrten zu Abend- und Nachtzeiten. Zur Eigenständigkeit, dass Menschen zu den eben beschriebenen Zeiten sorgenfrei auch in abgelegene Stadtteile fahren können sollen. Neben dem objektiven Risiko in unliebsame Situationen zu geraten, ist die subjektive Sicherheit der Nutzenden eine Einflussgröße, die dazu beiträgt, ob Bus und Bahn genutzt werden. Eine zentrale Rolle bei der Beurteilung des subjektiven Sicherheitsgefühls an der Haltestelle aus infrastruktureller Sicht nimmt das Thema der Beleuchtung ein. 83 % der Bussteige innerhalb der Haltestellen in Wiesbaden sind gut ausgeleuchtet. Diese wird im überwiegenden Teil über die vorhandene Straßenbeleuchtung übernommen. Ist am Bussteig eine Wartehalle vorhanden, ist diese überwiegend ebenfalls mit einer Beleuchtung ausgerüstet. Sofern die Straßenraumbeleuchtung den Wartebereiche der Haltestelle erfasst, kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass der Weg in zentrale Siedlungsbereiche und zur Zieladresse ebenfalls von der Straßenbeleuchtung begleitet wird.

Abbildung 88: Haltestellen mit ausreichender Beleuchtung in der Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

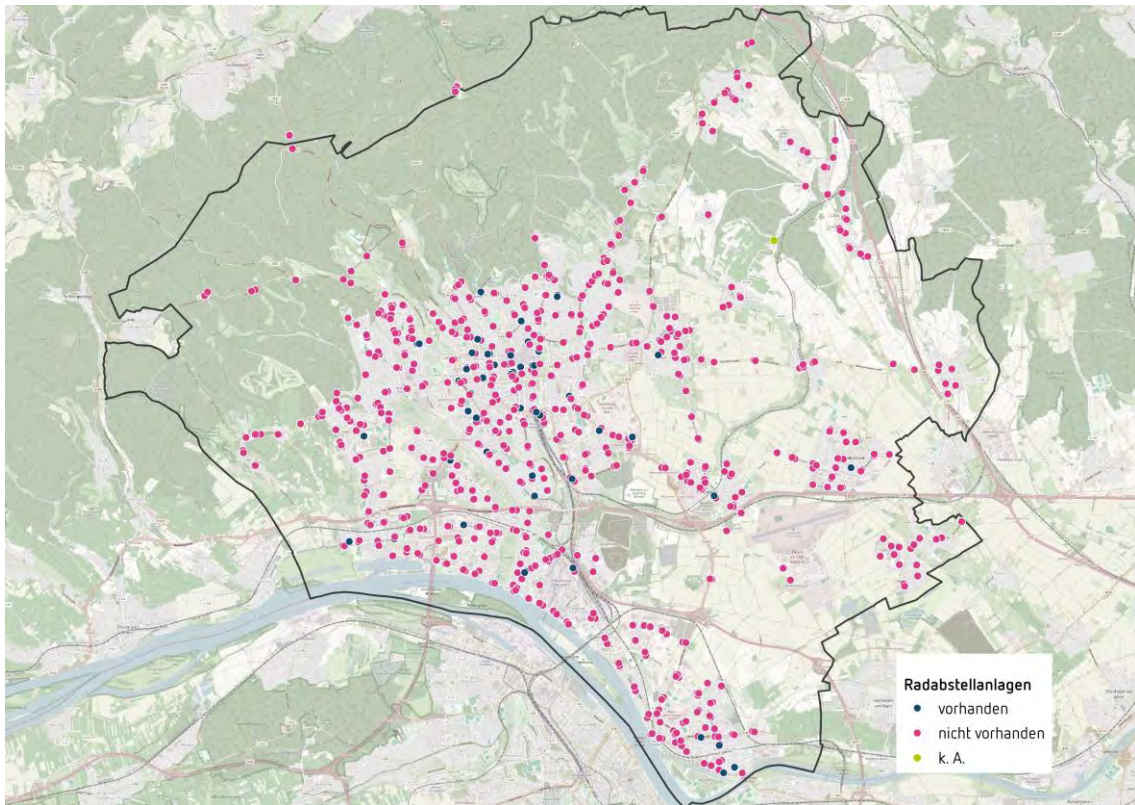
Wege mit Bus und Bahn werden auch als intermodale Wegekette zurückgelegt, als Kombination von Teilwegen mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Häufig werden lokale öffentliche Verkehrsmittel genutzt, um regionale oder überregionale öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Unter Umständen kann es geeignet sein, nicht die nächstgelegene Haltestelle anzusteuern, sondern eine Haltestelle mit erweitertem Angebot. Diese erfordert häufig einen längeren Weg. Zu denken ist hier an Bahnhöfe, oder Bahnhofpunkte oder Haltestellen, die durch Regionalbusse, Metrobusse oder ähnlichen Produktgruppen bedient werden, die eventuell nicht alle Haltestellen im Stadtgebiet bedienen. An diesen Haltestellen ist Infrastruktur wünschenswert, die das Erreichen und den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert.

Im engeren Sinn ist der Fußweg zur Haltestelle bereits der erste Verkehrsmodus. Zu knapp über der Hälfte aller Bussteige (55 %) in Wiesbaden kann die Erhebung in räumlicher Nähe eine Querungshilfe identifizieren. Mit Querungshilfe ist in dieser Erhebung nach dem Stand der Technik nicht nur der Fußgängerüberweg (umgangssprachlich „Zebrastreifen“) gemeint, sondern auch weitere Arten der Unterstützung zur Querung der Fahrbahn, wie reine Fußgänger-Lichtsignalanlagen („Ampeln“), Mittelinseln, Fahrbahnverengungen, und weitere.

In städtisch geprägten Wegekettenspielen spielt im Zulauf auf die Haltestelle auch das Fahrrad eine bedeutende Rolle, insbesondere an größeren Verknüpfungshaltestellen sowie an SPNV-Stationen. Dabei liegt die Herstellung von Radabstellanlagen, sowohl an Bushaltestellen als auch im Umfeld von SPNV-Stationen in kommunaler Verantwortung. Die Erhebung ergibt, dass 7 % der Bussteige

über eine öffentliche Radabstellanlage in unmittelbarer Nähe zum Bussteig verfügen.¹⁷ Die räumliche Verteilung hat ihren Schwerpunkt in der Innenstadt. Vereinzelt lassen sich auch Radabstellanlagen an Haltestellen in Stadtteilen im Süd-Westen finden.

Abbildung 89: Radabstellanlagen an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Haltestellenausstattung im Rheingau-Taunus-Kreis

Die Erhebung der Haltestellenqualität erfolgte im Rahmen des Nahverkehrsplans ausschließlich für das Stadtgebiet Wiesbadens. Daher können in diesem Nahverkehrsplan keine Aussagen zur Ausstattung der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis getroffen und dargestellt werden.

4.5.3. Fahrzeuge

Für die Fahrzeuge ist es essenziell, dass mobilitätseingeschränkte Menschen barrierefrei ein- und aussteigen können, sich innerhalb der Fahrzeuge bewegen und orientieren können sowie eine Information über den Fahrtverlauf möglich ist. Dabei sind folgende Aspekte zu beachten:

- Fahrtzielanzeige an den Fahrzeugen
- Haltestellenansage
- Informationen über Linienverlauf, Störungen etc.

¹⁷ Nicht betrachtet wurden dabei Abstellanlagen für Radverleihsystem, da an diese kein „Fremd-Fahrrad“ angeschlossen werden darf.

- Kontakt zum Fahrpersonal
- Kontrastreiche Gestaltung des Innenraums
- Piktogramme (z. B. zur Ausweisung von Behindertenplätzen)

Die Fahrzeuge im Wiesbadener Stadtverkehr sowie im Regional- und Lokalbusverkehr des Rheingau-Taunus-Kreises sind ausschließlich moderne Niederflurfahrzeuge und entsprechen den aktuellen Standards (vgl. jeweilige Anforderungsprofile in den Teilen B und C dieses Nahverkehrsplans). Im Lokalbusverkehr bestehen seitens der RTV detaillierte Vorgaben zum Fahrzeugeinsatz für die Konzessionsinhaber, sodass trotz der Leistungserbringung durch verschiedene Verkehrsunternehmen eine Mindestqualität der Fahrzeuge sichergestellt werden kann. Für die Regionalbusverkehre gelten Vorgaben des RMV, die ebenfalls Fahrzeuganforderungen umfassen.

In den Fahrzeugen des Stadt- und Regionalbusverkehrs erfolgt eine visuelle und akustische Information zur nächsten bedienten Haltestelle. Auffällig ist, dass die Anzeigesysteme je nach Fahrzeugtyp unterschiedliche Standards erfüllen und somit kein über alle Fahrzeugtypen hinweg einheitliches Informationsangebot besteht. Bezüglich der Haltestellenansagen ist anzumerken, dass ein Aufmerksamkeitssignal in Form eines Tons, einer Melodie oder der Ansage "Nächste Haltestelle" vor der Nennung des Haltestellennamens fehlt. Dieses ist jedoch für die vollständige Informationsaufnahme von besonderer Bedeutung. Zusätzliche Informationsangebote bestehen derzeit nur über das Fahrpersonal. Die Gestaltung des Innenraums verfolgt weitestgehend das Zwei-Sinne-Prinzip (z. B. haptische und visuelle Hervorhebung von Haltewunschtastern oder Haltegriffen und -stangen).

4.6. Servicequalität

Informationen zum Stadt-, Lokal- und Regionalbusverkehr sind auf den Websites der ESWE Verkehrsgesellschaft¹⁸ sowie der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft¹⁹ verfügbar. Für eine Verbindungsauskunft sowie die Fahrpläne der Regionalbuslinien wird auf die Website des RMV²⁰ weitergeleitet, während die Fahrpläne der Stadtbushlinien sowie weiterer ÖPNV-Angebote innerhalb Wiesbadens ausschließlich über die Website der ESWE abrufbar sind. Auf der Seite des RMV sind Linienfahrpläne des Rheingau-Taunus-Kreises ebenso einsehbar wie weitere Fahrpläne angrenzender hessischer Kreise. Für Fahrplaninformationen angrenzender rheinland-pfälzischer Linien muss auf die Informationen seitens des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel bzw. des Rhein-Nahverkehrsverbunds zurückgegriffen werden. Während eine Verknüpfung zu den Fahrplänen der ESWE zumindest über eine Linkliste besteht, ist eine Verlinkung zu den benachbarten Verkehrsverbünden nicht vorhanden. Auch die Website der ESWE verweist über eine Linkliste auf die Informationsangebote benachbarter Aufgabenträger. Insgesamt kann dies aufgrund der Uneinheitlichkeit und Unvollständigkeit für die Nutzenden als verwirrend wahrgenommen werden.

¹⁸ <https://www.eswe-verkehr.de/>

¹⁹ <https://www.rmv.de/c/de/start/rtv>

²⁰ https://www.rmv.de/auskunft/bin/jp/query.exe/dn?L=vs_rmv&externalCall=yes

Die ESWE und der RMV stellen optisch ansprechend gestaltete Liniennetzpläne zur Verfügung, die jedoch Mängel in ihrem Informationsgehalt aufweisen. So fehlen Angaben zur Barrierefreiheit von Haltestellen sowie die Darstellung von Regionalbusverkehren im Liniennetzplan der ESWE. Auch Linien der MVG werden nicht dargestellt. Daher zeigt der Liniennetzplan beispielsweise für die Stadtteile Kastel und Kostheim ein unvollständiges Bild. Eine Verbindung nach Mainz-Gustavsburg scheint demnach nicht zu existieren. Aufgrund der Vielzahl und der Komplexität der im Liniennetzplan dargestellten Verbindungen ist eine grafische Hierarchisierung der Plandarstellungen wünschenswert, im schematischen Liniennetzplan ist diese jedoch nicht gegeben. Der online abrufbare interaktive Liniennetzplan auf einer topografischen Kartengrundlage erleichtert die räumliche Verortung von Linien und Haltestellen und enthält optional darstellbare Informationen zu Vorverkaufsstellen, Fahrscheinautomaten sowie Sharing-Angeboten. Angaben zur Barrierefreiheit fehlen allerdings auch in dieser Darstellung, sodass für eine hinreichende Information auf die BAIM-Auskunft des RMV zurückgegriffen werden muss. Bei den zusätzlich darstellbaren Zielen im Stadtgebiet fehlen derzeit Angaben zu Schulen, medizinischen Einrichtungen oder Verwaltungseinrichtungen, während die vorhandene Auswahl von Brunnen oder Plätzen wenig bedeutsam erscheint.

Für den Rheingau-Taunus-Kreis liegen ebenfalls ein schematischer und ein topografischer Liniennetzplan vor, welche vergleichbare Kritikpunkte wie die Netzpläne für das Wiesbaden Stadtgebiet aufweisen. Aufgrund der unvollständigen Legende werden einzelne Darstellungen, darunter die Liniendicke für verschiedener Angebote nicht deutlich. Problematisch ist auch die zum Teil unübersichtliche Darstellung von Linien an Knotenpunkten, die die Nachvollziehbarkeit von Linienwegen einschränkt. Die Aufnahme von Stadtbuslinien aus Wiesbaden, die in den Rheingau-Taunus-Kreis verkehren, ist positiv anzumerken, während einzelne Linienverkehre in den Rhein-Lahn-Kreis nicht ausreichend beauskunftet sind. Ebenfalls zufriedenstellend ist die Darstellung wichtiger Zielorte im Kreisgebiet, die sowohl Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen als auch Freizeit- und Tourismusziele umfassen. Der interaktive Liniennetzplan sowie der Gesamtliniennetzplan des RMV sind hingegen aufgrund der einheitlichen Liniendarstellungen kaum dazu geeignet, einzelne Linienverläufe nachvollziehen zu können. Zusätzlich wird die Übersichtlichkeit des interaktiven Plans dadurch beeinträchtigt, dass die verwendete Kartengrundlage für viele Gebiete nur ein begrenztes Hineinzoomen in die Karte zulässt. Im Gegensatz zu den Wiesbadener Plänen ist ein Download des RTK-Plans nicht möglich.

Persönliche Informationsangebote bestehen in der Stadt Wiesbaden in der Mobilitätszentrale von ESWE Verkehr an der Haltestelle Dernsches Gelände/Rathaus/Schlossplatz sowie an den Mobilitätsinfos an den Haltestellen Hauptbahnhof und Luisenplatz. Fahrkarten für die Nutzung der verschiedenen ÖPNV-Angebote können in Wiesbaden in der Mobilitätszentrale ebenso erworben werden wie an mehr als 50 Fahrkartenautomaten an Haltestellen sowie an zahlreichen externen Vorverkaufsstellen, die auf das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Auch im Rheingau-Taunus-Kreis befinden sich in nahezu allen zentralen Orten Vorverkaufsstellen, eine gesonderte Mobilitätszentrale mit zusätzlichem Informationsangebot ist hingegen nicht vorhanden. Zeitkarten können zudem online über die RMV-Website erworben werden. Das gesamte Angebot an Einzel- und Tagesstickets sowie weitere Zeitkarten sind auch in den Bussen erhältlich sowie in der RMV-App integriert.

Die Erschließungsqualität im ÖPNV in der Landeshauptstadt ist bereits sehr hoch, soll jedoch durch die Entwicklung nähräumlicher und lokaler Verbindungen noch weiter erhöht werden. Insgesamt bedarf es in der Landeshauptstadt Wiesbaden einer höheren Transparenz für den Fahrgast durch eine gut erkennbare Produkthierarchie. Dadurch wird eine höhere Verständlichkeit des ÖPNV-Systems und damit eine Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV erreicht. Unter den genannten Voraussetzungen ist zur Zielerreichung eine umfassende Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes in der Landeshauptstadt Wiesbaden notwendig.

Ebenso wie in der Landeshauptstadt Wiesbaden sollen die Stärken des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis erhalten und verstetigt werden. Hier sind beispielsweise die gute Verbindung nach Wiesbaden sowie die regelmäßige Bedienung im Linienverkehr zu nennen. Die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit im Sinne des Reisezeitverhältnisses zum Pkw ist auch für den Rheingau-Taunus-Kreis eine maßgebliche Zielsetzung. Es gilt, den ÖPNV durch regelmäßig verkehrende Verbindungen auf möglichst direkten Fahrtwegen zu beschleunigen sowie verständlicher zu gestalten. Durch die Raumstruktur des Rheingau-Taunus-Kreises ist hierbei die Flexibilisierung und Digitalisierung des Angebots ein entscheidendes Kriterium, um den ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten. Durch den Einsatz von flexiblen Bedarfsverkehren soll ein nahezu flächendeckendes Angebot mit Verknüpfungspunkten an den zentralen ÖPNV-Knoten geschaffen werden. Dies trägt auch maßgeblich zur Verbesserung der Erschließungsqualität bei. Auch für den Rheingau-Taunus-Kreis besteht die Zielsetzung der verbesserten Anbindung an das Umland. Ziel ist hierbei die Stärkung der Anbindung an SPNV-Achsen und die Stärkung von schnellen, regionalen sowie insbesondere in den Randbereichen die Sicherung von nähräumlichen, lokalen Achsen.

Um den ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis weiterzuentwickeln, werden die folgenden Ziele aufgestellt:

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis wird möglichst vielen Menschen ein hochwertiger Anschluss an das ÖPNV-Netz bereitgestellt!

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis werden konkrete Ziele hinsichtlich der Erschließungsqualität aufgestellt. Es wird eine flächendeckende Erschließung aller Siedlungsbereiche erreicht. Die Erschließung von Freizeitzielen und Naherholungsgebieten spielt eine besondere Rolle in der ÖPNV-Entwicklung. In der Landeshauptstadt Wiesbaden weist zukünftig keine Haltestelle eine nutzerzentrierte Erschließungsqualität der Güteklasse E (derzeit 1 %) auf und der Anteil von Haltestellen in der Güteklasse D (derzeit 11 %) wird deutlich reduziert. Im Rheingau-Taunus-Kreis kann eine Basiserschließung für alle Siedlungsgebiete sowie für bedeutende Freizeitziele gewährleistet werden, sodass die Güteklasse G (derzeit 1 %) entfällt und die Güteklasse F (derzeit 19 %) deutlich reduziert wird. Zusätzlich werden für beide Aufgabenträger weitere Verlagerungen in die jeweils höhere Güteklasse erreicht.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis entsteht ein verlässliches und regelmäßiges ÖPNV-Angebot für alle Siedlungsbereiche!

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis werden zukünftig alle Haltestellen regelmäßig und ganztägig bedient. In der Landeshauptstadt Wiesbaden ist dies tagsüber mindestens mit einem halbstündlichen Angebot, im Rheingau-Taunus-Kreis mindestens mit einem stündlichen Angebot von jeder Haltestelle zu realisieren. In den frühen Morgenstunden, am Abend

sowie am Wochenende bleiben alle Siedlungsgebiete mindestens stündlich erreichbar. Dafür werden insbesondere in schwach besiedelten Bereichen flexible Bedienungsformen eingesetzt. In der Landeshauptstadt Wiesbaden wird zur Abdeckung der gesamten Fahrgastnachfrage ein stadtweites Angebot rund um die Uhr geschaffen.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis ist der ÖPNV konkurrenzfähig zum Pkw!

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis werden schnelle und hochwertige Verbindungen im ÖPNV hergestellt und damit ein konkurrenzfähiges Angebot gegenüber dem privaten Pkw geschaffen. Die Reisezeit wird für die Fahrgäste durch schnelle Produkte und direkte Linienwege gesenkt, wobei sowohl in der Stadt als auch auf dem Land ein besonderer Fokus auf tangentialen Verbindungen liegt. Auf starken innerstädtischen Achsen sorgt eine effiziente Busbeschleunigung für kürzere Fahrzeiten und eine wahrnehmbare Beschleunigung des Busverkehrs. Durch flexible Angebote können gerade im ländlichen Raum mehr direkte Verbindungen geschaffen werden und damit die Mobilität der Einwohnenden auch ohne privaten Pkw sichergestellt werden. Beides dient der Schaffung von möglichst vielen umsteigefreien Verbindungen und damit der Erhöhung der Attraktivität und Verlässlichkeit im ÖPNV. Durch die Vermeidung individueller Pkw-Fahrten kann durch eine Senkung von Emissionen und die Entlastung von Straßenabschnitten ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Dort wo weiterhin Umstiege notwendig sind, kommen Maßnahmen zur Umsetzung, die die entstehenden Reisezeitverluste beim Umstieg verringern.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis wird Mobilität verkehrsträgerübergreifend gedacht!

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis wird die Vernetzung des ÖPNV mit weiteren Verkehrsarten gestärkt. Besonders die Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds werden forciert, sodass ein Umstieg für die Mobilität auf der ersten und letzten Meile für alle Fahrgäste einfacher wird. Durch die Verknüpfung von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV ist das Verkehrssystem optimal auf intermodale Wegeketten ausgerichtet, sodass der Pkw auf vielen Wegen überflüssig wird. Die Verknüpfung von Bus und Bahn schreitet voran. So entstehen zahlreiche neue Verknüpfungen, zum Beispiel zur Wallauer Spange, zur Ländchesbahn und zur reaktivierten Aartalbahn.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis ist der ÖPNV komfortabel und barrierefrei nutzbar!

Zentraler Bestandteil dieser Zielebene ist die inklusive Gestaltung des ÖPNV, unter anderem durch den notwendigen barrierefreien Ausbau von Haltestellenanlagen sowie der Aufwertung von deren Ausstattung. Die umgesetzten Maßnahmen berücksichtigen die gesamte Wegekette, sodass auch Zu- und Abgang zum ÖPNV inklusiv gestaltet werden. Die inklusive Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge bietet für zahlreiche Nutzergruppen Vorteile, zum Beispiel in Form einer höheren Flexibilität und Nutzungsvielfalt von Mehrzweckbereichen. Fahrgästen wird es erleichtert, verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren, indem die Möglichkeit der Fahrradmitnahme ausgeweitet wird. Der Fahrgastkomfort wird durch zusätzliche Angebote wie Internetzugang und USB-

Lademöglichkeiten in den Fahrzeugen und an zentralen Haltestellen gesteigert. Auch die höhere Laufruhe von Elektrofahrzeugen trägt maßgeblich zu einer angenehmeren Fahrt für den Fahrgast bei. Auf längeren Relationen wird durch die entsprechende Ausstattung von Fahrzeugen auf Regional- und Expressbuslinien ein hoher Komfort durch eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen erreicht.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis stehen die Bedürfnisse des Fahrgasts im Mittelpunkt!

Der Fahrgast und seine Ansprüche werden zukünftig in das Zentrum des ÖPNV-Angebots gerückt. Auf die hohen Nachfragezahlen auf zentralen Verbindungen wird mit einer Ausweitung von Linieneangebot und Fahrzeugkapazität reagiert, sodass ein stabiles und zuverlässiges Angebot auch in den Spitzenzeiten gewährleistet wird. Die Verlässlichkeit und Verständlichkeit des ÖPNV-Angebots wird darüber hinaus durch ein einprägsames Taktangebot, die Entwicklung von Produktversprechen sowie eingängige Linienbezeichnungen maßgeblich gestärkt. Ein ganztägig einheitliches Taktangebot mit einem zwischen den Linien abgestimmten Fahrplan und regelmäßigen Anschlussverknüpfungen, auch zum Schienenverkehr, ermöglicht eine sichere und sorglose Orientierung im Gesamtnetz.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis optimiert ein leicht verständliches und smartes Informationsangebot die Servicequalität im ÖPNV. Das Angebot digitaler Echtzeit-Informationen über Online-Anwendungen, Apps sowie Informationssysteme in Fahrzeugen und an Haltestellen sorgt dafür, dass jeder Fahrgast unabhängig von seiner digitalen Kompetenz mit wichtigen Informationen versorgt wird. Ein gut geschultes Fahrpersonal sowie Anlaufstellen für Fahrgäste an zentralen Orten ermöglichen den persönlichen Kontakt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen, der für die Wahrnehmung des Angebots von besonderer Bedeutung ist.

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 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)

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)

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).