

7.3 Handlungsfeld ÖPNV

Großstädte in der Größenordnung von Wiesbaden verfügen vielfach über ein ÖPNV-System, bei welchem ein Straßenbahn- bzw. Stadtbahnnetz mit linienhafter Erschließung den Hauptteil der städtischen ÖV-Nachfrage abzuwickeln vermag, ergänzt um ein Busliniennetz zur flächenhaften Erschließung (z.B. Mainz, Karlsruhe, Freiburg, Kassel, Darmstadt etc.). Dies ist in Wiesbaden nicht der Fall, der Busverkehr übernimmt im Stadtgebiet sowohl die linienhafte als auch die flächenhafte Erschließung.

Für ein reines Bussystem (41 Buslinien, davon 9 Nachtbus-Linien) wird der ÖPNV in Wiesbaden aktuell mit einem Wegeanteil von 15,7 % (SrV 2013) und 53,4 Mio. Fahrgästen (2015) vergleichsweise gut angenommen. In Befragungen werden regelmäßig relativ hohe Zufriedenheitswerte erreicht (z.B. LHW, 2014). Auch durch frühzeitige Umsetzungen von Innovationen in der Vergangenheit (z.B. Busfahrstreifen, ÖV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen seit 1968, Einführung eines „Umweltabonnements“ als stark verbilligte Zeitkarte im Jahr 1986) konnte der ÖPNV ein gutes Image aufbauen. Hinzuzufügen ist, dass Wiesbaden im Bereich der ÖV-Beschleunigung eine Vorreiterrolle einnimmt und als erste Stadt bundesweit bereits seit 1968 systematisch Busfahrstreifen und Steuerungseingriffe zur Bevorrechtigung des ÖV an Lichtsignalanlagen als festen Bestandteil des städtischen Verkehrsmanagements etabliert.


Die Busse fahren in hoher Taktdichte und sorgen dadurch für eine starke Präsenz im Stadtbild. Gleichwohl werden vom NVP auch allgemeine Defizite bzgl. der Erschließungsqualität und der Verbindungsqualität benannt. Weitere Defizite bestehen in der zu geringen Zahl an Direktverbindungen zum Hauptbahnhof und dem Fehlen von Direktverbindungen zwischen den östlichen Stadtteilen. Weiterhin besteht großes Potenzial bezüglich der Vernetzung des ÖPNV mit den anderen Verkehrsmitteln, vor allem mit dem Radverkehr, aber auch mit dem MIV und dem SPNV.


Für die Planung und Realisierung von Maßnahmen im ÖPNV ist der Nahverkehrsplan bindend. Dem VEP fällt demgegenüber die Aufgabe zu, die Entwicklung des ÖPNV in ein verkehrliches Gesamtkonzept einzubetten.


Die Maßnahmen des Handlungskonzepts für den ÖPNV lassen sich grundsätzlich gliedern in die **Einführung der CityBahn**, **Ergänzungen im Busliniennetz** (in Abstimmung mit der CityBahn), **Verbesserungen im SPNV** und der **Digitalisierung des ÖV**.


ÖV 1 Einführung der CityBahn auf Stammstrecke <i>(Planungsstand Januar 2019)</i>								
<p>Als wichtigsten Baustein für die Mobilität der Zukunft in der Region planen Mainzer Mobilität, ESWE Verkehr und die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund ein neues Schienenkonzept: Die CityBahn soll ab 2022 zwischen Mainz Hauptbahnhof und der Hochschule RheinMain verkehren und täglich bis zu 100.000 Fahrgäste transportieren – geplant ist, dass die Linie über Taunusstein bis nach Bad Schwalbach verlängert werden soll. Eine weitere Erweiterung ist von Biebrich über den Impulsraum Ostfeld nach Erbenheim vorgesehen.</p> <p>Da die CityBahn die technischen Systemeigenschaften des Mainzer Straßenbahnnetzes aufweisen wird (Spurweite, Fahrzeuge), wird eine Verknüpfung mit dem schienengebundenen Mainzer ÖPNV möglich. Andererseits wird die CityBahn in Wiesbaden das Rückgrat des ÖPNV darstellen und zusätzlich Kapazitäten anbieten. Mit der Inbetriebnahme der CityBahn auf der Stammstrecke wird das Bus-Linien-Konzept auf die CityBahn abgestimmt.</p>								
Grundlagen und Verweise								
Nahverkehrsplan LHW & Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) 2015, Nutzen-Kosten-Untersuchung CityBahn								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen/Fahrstreifenreduktionen M 12 (f): MIV Maßnahmen durch Implementierung der CityBahn (Planungsstand 01/2019) M 2 (r): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 6: Mobilitätsstationen</p> <p>mögliche Konflikte: W 3: Einrichtung von Lieferzonen</p>
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft, CityBahn GmbH, Bürgerbeteiligung						
Anlage:								
Plan 8.4.2: Neu- und Umbaumaßnahmen durch CityBahn								


ÖV 2 Ergänzungen im Busliniennetz <i>(in Abstimmung mit der CityBahn)</i>								
<p>Das bestehende Busliniennetz wird auf die CityBahn abgestimmt. Folgende Angebotsgrundsätze sind leitend: Teilweise werden Buslinien, die radial in das Zentrum führen, mit der CityBahn verknüpft und vom Linienerlauf abgebunden. Voraussetzung ist, dass die neue Verbindung mit Umstieg zeitlich gleich oder besser als das bestehende Angebot ist. Die freiwerdenden Buskilometer werden in eine bessere Flächenerschließung, insbesondere in den bisher weniger gut bedienten Stadtteilen, verlagert. In einer Vorab-Untersuchung zur Einführung tangentialer Busverbindungen im Raum Wiesbaden stellte sich heraus, dass die ÖV-Anteile der zurückzulegenden Wege für einzelne Relationen sehr gering ausfallen. Das errechnete Potential zeigt sich jedoch überwiegend auf Verbindungen, die bereits mit dem ÖV bedient werden. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verlagerung auf den ÖV nicht allein mit einer Angebotsanpassung zu bewerkstelligen ist.</p>								
Grundlagen und Verweise								
Nahverkehrsplan LHW & RTK 2015								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 6: Mobilitätsstationen</p> <p>mögliche Konflikte: F 5: Ausweiten von Tempo 30 und Verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft, CityBahn GmbH						
Anlage								
Plan 8.3.1 Optimierung Busliniennetz								


ÖV 3 Verbesserungen im SPNV								
<p>Neben dem bestehenden S-Bahn-Angebot nach Mainz und Richtung Frankfurt/Flughafen sollen schnelle Direktverbindungen von Wiesbaden nach Frankfurt und Darmstadt über Frankfurt/Flughafen eingerichtet werden. Infrastrukturelle Voraussetzung ist der Bau der „Wallauer Spange“ mit einem Haltepunkt im Bereich Delkenheim/Wallau. Die Wallauer Spange ermöglicht eine direkte Verbindung über die bestehenden Äste der Neubaustrecke Rhein/Main – Köln zum Flughafen Frankfurt und weiter nach Frankfurt oder Darmstadt. Mit der Wallauer Spange ist eine Taktverdichtung im schnellen SPNV möglich.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>Bundesverkehrswegeplan 2030, Nahverkehrsplan LHW & RTK 2015, RMV: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Mai 2014</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) M11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	langfristig	Rhein-Main-Verkehrsverbund						

ÖV 4 Digitalisierung des ÖV								
<p>Mit der Digitalisierung des ÖPNV wird der ÖPNV in folgender Hinsicht leistungsfähiger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Abstimmung von betrieblichen Abläufen mit der Folge einer Kapazitätserhöhung und höherer Fahrplanstabilität. Die Verbesserung der Abläufe betrifft die interne Organisation des ÖV, aber auch die Koordination zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern • Verbesserte Kundeninformation über intra- und intermodale Vernetzung steigert die Attraktivität für multimodal orientierte Kundschaft • Priorisierung des ÖV im Straßenverkehr an Lichtsignalanlagen bzw. Ausweitung des ÖV-Vorrangs an Streckenzügen mit hoher ÖV-Belegung führt zu kürzeren Fahrtzeiten und damit zu einer höheren Attraktivität 								
Grundlagen und Verweise								
<p>Saubere Luft dank digitaler Technik -Digitalisierung des Verkehrs der Landeshauptstadt Wiesbaden (DIGI-V), Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme D-2</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	ESWE Verkehrsgesellschaft						

ÖV 5 Kostengünstige Tarifangebote im ÖV 							
<p>Die Überprüfung der Tarife im öffentlichen Verkehr ist eine laufende Aufgabe der Aufgabenträger, aber auch der Kommunen. Da über die Höhe der Fahrpreise die Nachfrage gesteuert werden kann, sind in Kombination mit komplementären Maßnahmen im Straßenverkehr tarifliche Anpassungen angezeigt. Über zeitliche, räumliche und zielgruppenspezifische Angebote können die Wirkungen gezielt gesteuert werden. Diese sind in jedem Einzelfall vorab abzuschätzen.</p> <p>Zur Finanzierung der Maßnahmen sind konventionelle Regelungen (Bezuschussung) zu treffen. Ergänzend können innovative Wege beschritten werden (Schuldverschreibungen, Grundsteuer sowie Werbung)</p>							
Grundlagen und Verweise							
<p>Zu den innovativen Formen der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs: European Commission: Pilot project on innovative ways of sustainably financing public transport; verfasst von Cenit, Prognos und COWI; März 2018</p>							
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">1</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement MM 6: Mobilitätsstationen</p>
1	2						
3	4						
5	6						
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure					
hoch	kurzfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft					


ÖV 6 Ausbau der Ländchesbahn								
<p>Die Ländchesbahn als eingleisige, nicht-elektrifizierte Nebenbahn verbindet Wiesbaden mit Niedernhausen mit einem Anschluss nach Limburg (20 km). Die Bahnhöfe, die auf dem Weg von Wiesbaden Hauptbahnhof nach Niedernhausen Bahnhof angefahren werden, sind: Wiesbaden-Erbenheim – Wiesbaden-Igstadt – Auringen-Medenbach. Der Betreiber ist die Hessische Landesbahn GmbH (HLB). Für die östlich gelegenen Ortsteile Erbenheim, Igstadt, Auringen und Medenbach bietet sie eine schnelle Verbindung nach Wiesbaden. Um die stetig gestiegene Nachfrage zu sichern und zu erhöhen, sind auf der Ländchesbahn längere Zugeinheiten sowie längere Betriebszeiten erforderlich. Außerdem müssen an den beiden Haltepunkten die Kapazitäten für Park+Ride sowie die Busanbindungen verbessert werden.</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltestellen (ggfs. als Pilotprojekt) R 7: qualitätsvolles und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	RMV, ESWE Verkehrsgesellschaft, DB						

ÖV 7 Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben								
<p>Bei der Planung von neuen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten ist die Erschließung mit dem ÖPNV zwingend vorzusehen. Dies betrifft die Impulsräume lt. Integriertem Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ sowie alle Umbauvorhaben mit signifikanten Nutzungsänderungen. Je nach Lage und Größe der Fläche sind einzelfallbezogen Maßnahmen zu Gunsten des ÖV festzulegen.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>RASt 06, Wiesbaden 2030+</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten M 6 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahme Igstadt M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 8 (f): Infrastrukturmaßnahmen -Neubaumaßnahme OD Medenbach M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 10 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung der Hagenauer Straße M 12 (f): MIV Maßnahmen durch Implementierung der CityBahn (Planungsstand 01/2019) M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						

ÖV 8 Einrichtung/Ausweitung von weiteren Busfahrstreifen		
<p>Zur Erhöhung der Kapazität des Öffentlichen Verkehrs im Straßenraum sind, abhängig von der Anzahl der verkehrenden Busse, Busspuren einzurichten. Busfahrstreifen stehen ausschließlich dem öffentlichen Verkehr (plus Taxis) zur Verfügung. Zur Vermeidung von Konflikten und zur Erhöhung der allgemeinen Sicherheit der Radfahrer ist eine gemeinsame Nutzung von Busfahrstreifen und Radfahrenden allenfalls in Ausnahmefällen vorzusehen.</p>		
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen
1	2	<p>positive Bezüge: R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz</p> <p>mögliche Konflikte: M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen/Fahrstreifenreduktionen</p>
3	4	
5	6	
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure
hoch	kurzfristig	LHW



 Verortung der Maßnahmen


Kartengrundlage:
Luftbilder aus NVP 2015 

Landeshauptstadt
Wiesbaden 

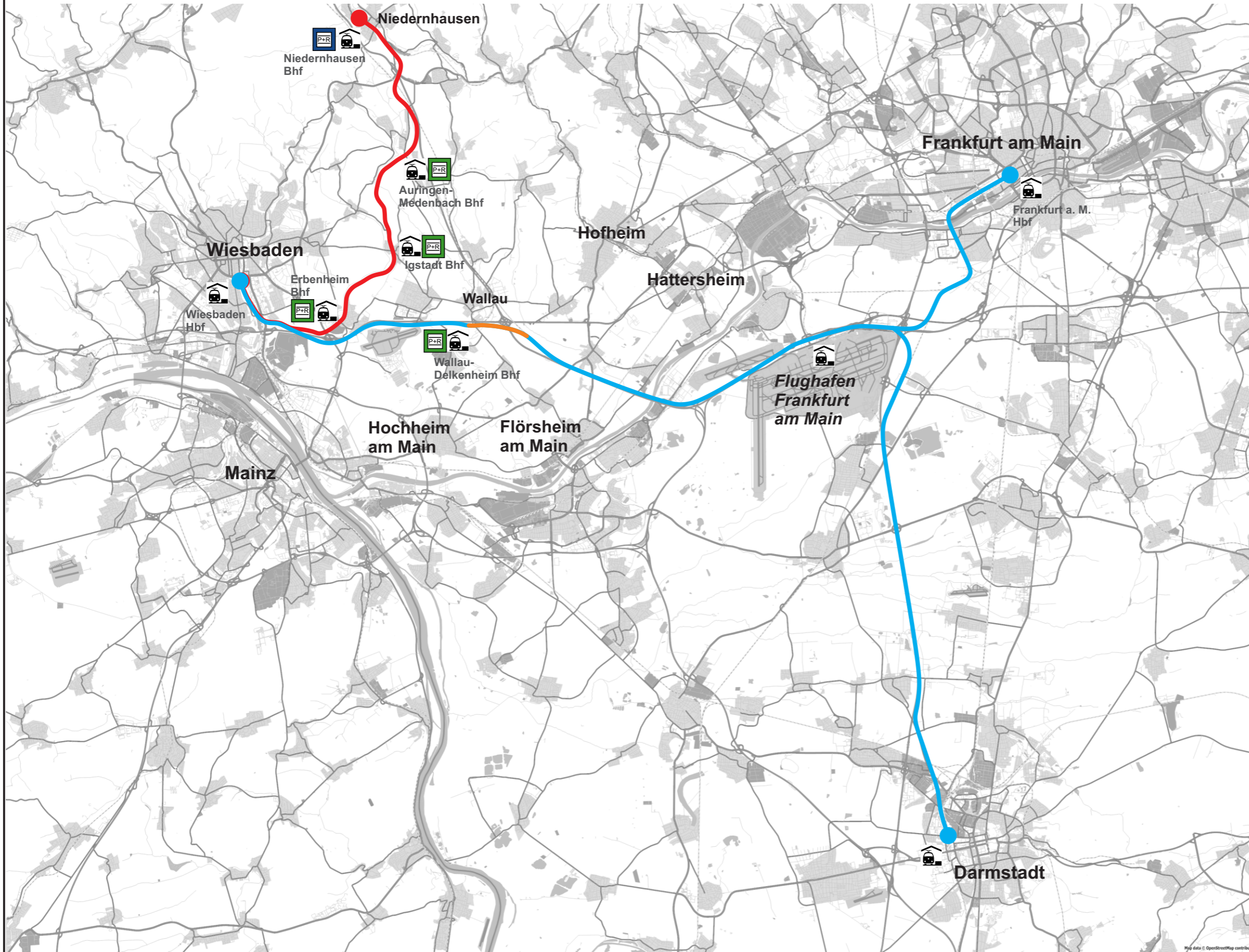
VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld ÖPNV
Optimierung im Busliniennetz

Stand: April 2019 ohne Maßstab

 Zentrum für integrierte Verkehrssysteme





- Verlauf des Hessen-Express
- Wallauer Spange
- Verlauf der Ländchesbahn
- P+R P+R - Anlage Bestand
- P+R P+R - Anlage Planung
- Bahnhof



Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld ÖPNV
Direktverbindung WI-DA / FFM
„Hessen Express“

Stand: April 2019 ohne Maßstab



IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de