

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (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 (Abbildung 2-35).²⁰

²⁰ Die letzten Straßenbahnlinien wurden im Jahr 1955 (bzw. 1958 in Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim) stillgelegt.



Abbildung 2-35: Stadtbuss in der Oranienstraße

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. Landeshauptstadt Wiesbaden, 2014). Auch durch frühzeitige Umsetzungen von Innovationen in der Vergangenheit (z.B. Busspuren / ÖV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen seit 1968, Einführung eines „Umweltabonnements“ als stark verbilligte Zeitkarte im Jahr 1986) konnte der ÖPNV ein gutes Image aufbauen.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bestehen ab dem Hauptbahnhof Wiesbaden die folgenden Verbindungen zu Bahnhöfen auf dem Wiesbadener Stadtgebiet:

- RB 21 ("Ländchesbahn"): Wiesbaden-Erbenheim, Wiesbaden-Igstadt und Auringen-Medenbach
- SE 10: Wiesbaden-Biebrich, Wiesbaden-Schierstein sowie Mainz-Kastel
- S1 und S9: Wiesbaden Ost und Mainz-Kastel
- S8: Wiesbaden Ost

Der Personenverkehr mit der Aartalbahn ab Wiesbaden Hauptbahnhof zu den Stationen Landesdenkmal, Waldstraße, Dotzheim und Chausseehaus wurde im Jahr 1983 eingestellt. Im südlichen Teil der Strecke fand bis zum Jahr 2007 Museumsverkehr mit historischen Zügen statt. Seitdem ruht der Betrieb wegen Beschädigungen an der Trasse. Aktuell wird ein Konzept für die Reaktivierung und eine langfristige Nutzung der Aartalbahn als Museums- und Touristikbahn erarbeitet.

Eine Besonderheit ist die Standseilbahn auf den Neroberg (seit 1888), die immer im Sommerhalbjahr in Betrieb ist.

2.4.1 Bestandsanalyse

Plan 2.4.1: Linienplan 2016

Die Bestandsanalyse bezieht sich im Wesentlichen auf den "Gemeinsamen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises" (PTV/rms, 2015) – nachfolgend NVP abgekürzt – mit einem Planungshorizont von fünf Jahren. Sie wird ergänzt um eigene Analysen (Ortsbegehungen, Erhebung der Auslastungen von P+R-Anlagen, Analyse der Stadt-/Umlandverbindungen) und Schlussfolgerungen sowie um Hinweise aus der Beteiligung.

Netz- und Linienstruktur

Die Grundlage für das städtische Bus-Liniennetz bildet die ursprüngliche Netzkonzeption aus dem Jahre 1969. Seitdem werden die Buslinien grundsätzlich in oder durch die Innenstadt geführt. Von außen kommend werden die Linien sternförmig an die Innenstadt herangeführt. Die starke Bündelung abschnittsweise parallel fahrender Linien führt auf langen Strecken vor allem in Hauptverkehrszeiten zu sehr dichten Wagenfolgen. Den aktuellen Linienplan (2016) zeigt Plan 2.4.1.

Das Fahrtenangebot im Lokaltaxiverkehr wird heute überwiegend von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH (kurz: ESWE Verkehr) erbracht. ESWE Verkehr verfügt derzeit über 41 Linienkonzessionen in der Landeshauptstadt Wiesbaden, sieben davon sind Gemeinschaftskonzessionen mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) (Linie 6, 9, 28, 33, 45, 47 und N7). Die Gemeinschaftslinie 68 der MVG und der Omnibusverkehr Rhein Nahe GmbH (ORN) verkehrt ebenfalls, wie die oben benannten Linien, zwischen Mainz und Wiesbaden.

Es verkehren weitere Busunternehmen auf Wiesbadener Gemarkung, hierbei handelt es sich um Linien, die aus den benachbarten Landkreisen nach Wiesbaden fahren. Aus dem Rheingau-Taunus-Kreis sind dies die Linien 170, 171, 200, 225, 245, 270, 271, 272, 274, 275. Aus dem Main-Taunus-Kreis ist es die Linie 262. Diese Buslinien stellen die busseitige Verbindung zwischen dem Umland und Wiesbaden dar. Die beiden wichtigsten Ziele dieser Buslinien in Wiesbaden sind die Innenstadt und der Hauptbahnhof.

Neben den radial geführten Linien gibt es wenige Linien mit tangentialem Charakter. Dies sind die Linien:

- Linie 9: Schierstein – Biebrich – Mainz
- Linie 37: Wielandstraße – Hauptbahnhof – Bierstadt / Erbenheim
- Linie 38: Europaviertel – Biebricher Allee über die Waldstraße (verkehrt nur in Schulzeiten)
- Linie 39: Dotzheim – Biebrich Friedhof über die Erich-Ollenhauer-Straße

Der Linienverkehr wird ergänzt durch drei bedarfsorientierte Angebote, diese sind:

- Anrufsammeltaxi AST 20: Naurod – Bremthal
- Anrufsammeltaxi AST 26: Medenbach – Wildsachsen – Bremthal
- Anrufsammeltaxi AST 46: Wallau – Massenheim – Wicker oder Hochheim

Alle drei AST-Linien werden durch die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) beauftragt.

Die wichtigsten Haltestellen mit dem höchsten Fahrgastaufkommen sind in der Stadt Wiesbaden der Hauptbahnhof und die in der Innenstadt liegenden Haltestellen:

- Dernsches Gelände / Wilhelmstraße
- Kirchgasse / Luisenplatz
- Schwalbacher Straße / LuisenForum
- Platz der Deutschen Einheit
- Bismarckring
- Loreleiring

Der Hauptbahnhof übernimmt darüber hinaus die Funktion als Umsteigepunkt zum Regional- und Fernverkehr auf der Schiene. Am Hauptbahnhof halten außerdem Fernbusse.

Alle im NVP definierten Standards zur Netz- und Linienstruktur werden im Lokalbusverkehr eingehalten. Im Regionalbusverkehr bestehen als Schwachstelle ein fehlendes Linien- und Fahrtenangebot aus dem Rheingau auf dem Korridor Rheingau – Schierstein – Biebrich – Innenstadt. Alle anderen definierten Standards zur Netz- und Linienstruktur werden im Regionalbusverkehr eingehalten.

ÖPNV-Bedienung

Die Betriebszeiten des Tagesnetzes der Lokalbuslinien liegen zwischen 04:30 Uhr und 00:30 Uhr. Zusätzlich werden in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen in Hessen Fahrten im Nachtnetz von 00:30 Uhr und 04:30 Uhr angeboten.

Das Fahrtenangebot der Buslinien ist ganztägig vertaktet. Das Taktangebot richtet sich zum einen nach den Mindeststandards (30-Minuten- bzw. 60-Minuten-Takt) und zum anderen nach den Fahrgastzahlen (10-Minuten-Takt mit Verstärkerfahrten).

Die Busse fahren in hoher Taktdichte und sorgen dadurch für eine starke Präsenz im Stadtbild. Gleichwohl werden vom NVP auch Defizite bzgl. der Erschließungsqualität und der Verbindungsqualität benannt, wie aus der nachfolgenden Zusammenfassung hervorgeht:

Erschließungsqualität

- Räumliche Erschließung (Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie) für das gesamte Stadtgebiet, einschließlich der Vororte: 300 m): 58 Erschließungslücken, davon 7 der Kategorie 1 (mit hoher Priorität zu beheben) und 15 der Kategorie 2 (Behebung anzustreben).
- Zeitliche Erschließung: Insgesamt sind 38 Haltestellenbereiche mit Abfahrtsmöglichkeiten pro Werktag ≤ 20 identifiziert worden. Eine detaillierte Betrachtung hat ergeben, dass faktisch an drei Haltestellen eine Schwachstelle aufgrund der geringen Abfahrtsmöglichkeiten besteht. Bei den übrigen Haltestellen werden deren geringe Anzahl an Abfahrten durch die dichte Bedienung anderer nahe gelegener Haltestellen kompensiert (Einzugsbereich 300 m oder auch sensitiv 400 m) bzw. kann deren Bedienung derzeit als ausreichend eingestuft werden, da die vorhandene Bebauung als sehr gering eingestuft werden kann.

Verbindungsqualität

- Direktfahrmöglichkeiten in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof:

Schwachstellen bestehen vor allem bei Siedlungsgebieten, die lediglich durch die Tangentiallinien 9 und 39 bedient werden und damit weder Direktfahrmöglichkeiten in die Innenstadt noch zum Hauptbahnhof haben.

Keine Direktfahrmöglichkeit in die Innenstadt gibt es außerdem für Haltestellen, die ausschließlich von den Linien 37 und 38 bedient werden. Abgesehen von wenigen Ausnahmen ist die Innenstadt aber vom gesamten Stadtgebiet aus direkt erreichbar.

Anders sieht es bei den Direktverbindungen zum Hauptbahnhof aus: diese fehlen an Haltestellen, die ausschließlich von den Linien 5, 9, 15, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 39 und 48 bedient werden.

- Erreichbarkeit der Innenstadt und des Hauptbahnhofs:

Insgesamt wird das Kriterium der zeitlichen Erreichbarkeit (maximal 30 Minuten) der Innenstadt oder des Hauptbahnhofs für die Stadt Wiesbaden erfüllt. Schwachstellen in Siedlungsgebieten (Medenbach, Gewerbegebiet Delkenheim, Querverbindung zwischen Erbenheim und Bierstadt), für die dieses Kriterium nicht erfüllt wird, wurden aufgrund der geringen Wohnbebauung im NVP nicht weiter verfolgt.

- Laut Anforderungsprofil des NVP sind nur Direktverbindungen der Ortsbezirke und ihrer Siedlungsgebiete mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof, nicht aber zwischen den Stadtteilen zu beurteilen. Dennoch ist in der Angebotskonzeption des NVP eine Nord-Süd-Verbindung zwischen den östlichen Stadtteilen ("Tangentiale flexible Bedienform Östliche Ortsbezirke") enthalten, um dort Direktverbindungen zu schaffen. Entsprechend wird ergänzend zum NVP das Fehlen von Direktverbindungen zwischen den östlichen Stadtteilen als Schwachstelle gesehen.

Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit (gemäß Fahrplan) der Linien liegt im Tagesverkehr laut NVP bei knapp 19 km/h und ist damit für ein reines Bussystem gut. Die Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung, u.a. die insgesamt 12 km Busspuren, wirken sich hier positiv aus. Da aber zahlreiche, hoch belastete Streckenabschnitte (v.a. Innenstadt und Zubringerstrecken) teilweise noch nicht über Busspuren verfügen und für den Stadtteil Medenbach das Kriterium einer Fahrtzeit für die Verbindung zum Zentrum von maximal 30 Minuten nicht eingehalten wird, wird hier Potenzial für weitere Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung gesehen.

Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung wurden die Stadt-/Umlandverbindungen häufiger als unzureichend bezeichnet, so dass im Rahmen des VEP eine ergänzende Analyse durchgeführt wurde, um Schwachstellen und Optimierungspotenziale zu identifizieren. Analysiert wurden die Direktverbindungen auf den im NVP, Teil Rheingau-Taunus-Kreis, definierten Hauptachsen (Abbildung 2-36) von/nach Wiesbaden (Hauptbahnhof und Innenstadt) und zusätzlich die Direktverbindungen mit Hochheim am Main und Hofheim am Taunus (beide Main-Taunus-Kreis).

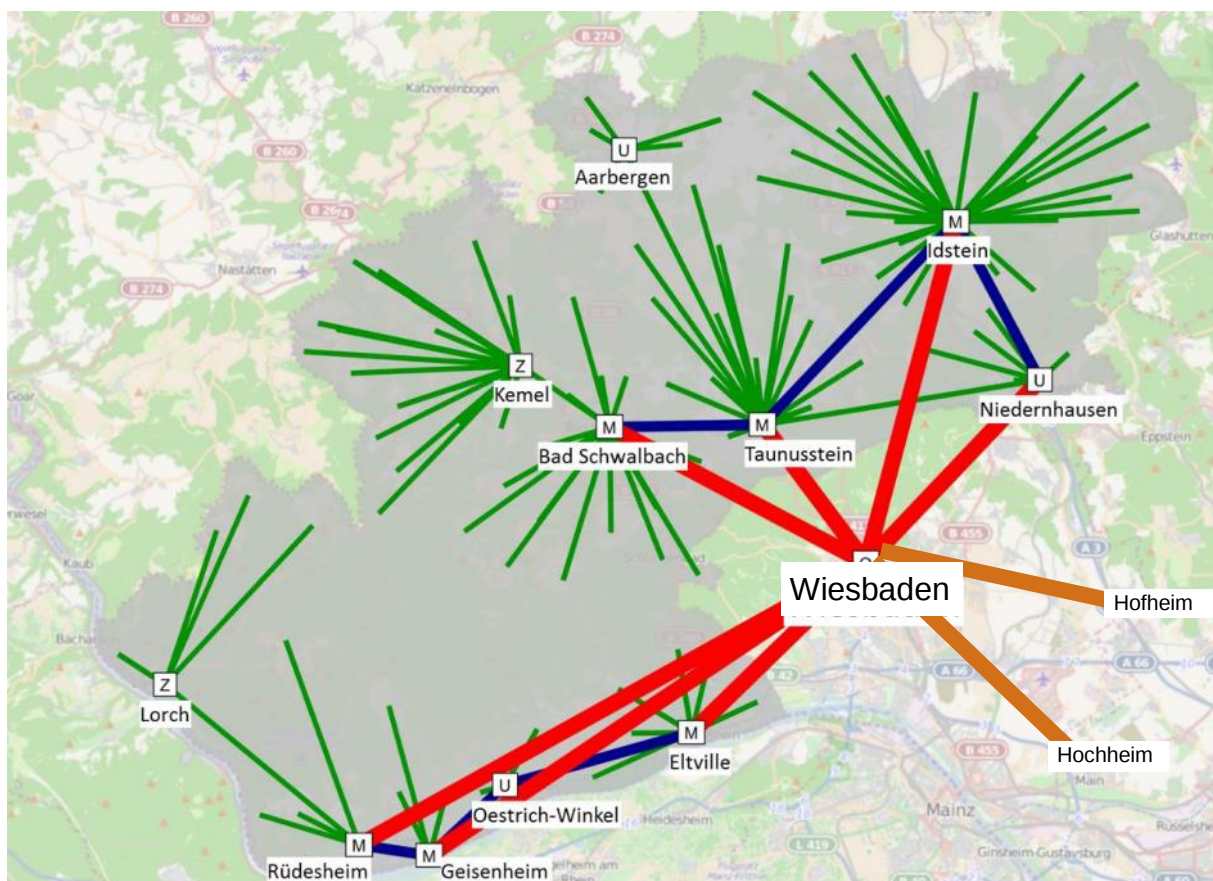


Abbildung 2-36: Analysierte Stadt-/Umlandverbindungen: Hauptachsen RTK-WI gem. NVP (rot) (ptv/rms, 2015), Verbindungen (orange) von/nach-Hofheim am Taunus und Hochheim am Main

Die Einwohnerzahlen und die Anzahl der Einpendler (nach Wiesbaden), die neben den Schülern eine wichtige Zielgruppe für die betrachteten ÖV-Verbindungen sind, zeigt Tabelle 2-7.

Tabelle 2-7: Einwohner der Wohnorte am 31.12.2014 und Berufseinpender nach Wiesbaden (eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit 2013. Bezugsjahr 2012, jeweils sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)

Wohnort	Einwohner (31.12.2014)	Anzahl Einpendler nach Wiesbaden
Taunusstein	28.721	3.999
Eltville am Rhein	16.897	1.955
Idstein	23.801	1.470
Hochheim am Main	16.856	1.291
Niedernhausen	14.362	1.264
Bad Schwalbach	10.676	1.219
Hofheim am Taunus	38.598	1.183
Geisenheim	11.627	924
Rüdesheim	9.773	< 500

Ab Wiesbaden gibt es mehr als 500 Auspendler nach Hofheim am Taunus (1.193), Taunusstein (824) und Eltville am Rhein (553), so dass für diese Relationen jeweils auch die Gegenrichtungen für den Berufsverkehr (morgens stadtauswärts und nachmittags stadteinwärts) von Bedeutung sind.

Im NVP werden Fahrgastzahlen für die Hauptachsen mit dem Rheingau-Taunus-Kreis ausgewiesen. Die stärkste Nachfrage im ÖPNV besteht demnach auf den Verbindungen mit Taunusstein, Idstein und Niedernhausen.

Um zu überprüfen, ob ein attraktives und leistungsfähiges ÖV-Angebot besteht, wurden die Fahrtenhäufigkeiten im Tagesverlauf (Montag bis Sonntag/Feiertag) an Schultagen und Ferientagen, sowie die Fahrtzeiten (von Haltestelle zu Haltestelle) analysiert. Die Fahrtzeiten wurden auch für den MIV ermittelt (Fahrtzeit MIV „ohne Verkehr“ nach Google Maps), für einen Fahrzeitenvergleich zwischen ÖPNV und MIV. Bis zum einem Fahrzeitverhältnis von 2:1 (ÖV:MIV) gilt die Fahrtzeit des ÖV im Allgemeinen als noch zufriedenstellend. Ergänzend werden Hinweise auf tarifliche Rahmenbedingungen gegeben, sofern diese für die Analyse relevant sind.

Die Stadt **Taunusstein** besteht aus zehn Stadtteilen, von denen Bleidenstadt, Hahn und Wehen die einwohnerreichsten sind. Ab Bleidenstadt bilden die Buslinie 274, ab Hahn die Buslinien 245, 271 und 274 und ab Wehen die Buslinie 270 das relevante ÖV-Angebot von/nach

Wiesbaden. Mit der Taunussteiner Umweltkarte gibt es eine preisreduzierte Zeitkarte für Pendler zwischen Taunusstein und Wiesbaden/Mainz.

Bleidenstadt ist durch die Buslinie 274 von Montag bis Freitag mit einem Grundtakt von 30 Minuten (20 bis 24 Uhr: 60-Minuten-Takt) mit Wiesbaden (Hauptbahnhof und Innenstadt) verbunden. Dieser Grundtakt wird in der Hauptverkehrszeit (HVZ) am Morgen in Richtung Wiesbaden auf einen 15-Minuten-Takt und an Schultagen durch weitere Fahrten sowie am Nachmittag in Gegenrichtung durch einzelne Fahrten verdichtet. An Samstagen und Sonntagen/Feiertagen fährt die Linie 274 alle 60 Minuten, am Samstagnachmittag (ca. 14 bis ca. 20 Uhr) werden zusätzliche Fahrten ab Wiesbaden in Richtung Bleidenstadt angeboten. Die Fahrtzeit beträgt von Bleidenstadt (Theodor-Heuss-Str.) in die Wiesbadener Innenstadt (Platz d. dt. Einheit) 28 Minuten und zum Hauptbahnhof 35 Minuten. Mit dem Pkw sind es rund 11 bis 14 Minuten.

Festzustellen ist: Die ÖV-Verbindung ist hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit zumindest von Montag bis Freitag attraktiv. Die Fahrtzeit ist, vor allem im Vergleich zum Pkw, aber sehr lang.

Hahn ist, wie Bleidenstadt, durch die Buslinie 274 und zusätzlich durch die Buslinie 245 mit regelmäßigen Fahrten direkt an Wiesbaden angebunden. Die Linie 245 verkehrt nach Wiesbaden nur von Montag bis Freitag (bis ca. 18 Uhr, danach keine Fahrten mehr) in einem Grundtakt von 60 Minuten, der an Schultagen in der HVZ am Morgen durch eine zusätzliche Fahrt verstärkt wird. Ab Wiesbaden setzt der 60-Minuten-Takt erst ab dem Mittag ein, am Vormittag gibt es nur zwei Fahrten im Abstand von drei Stunden, die letzte Fahrt endet gegen 19 Uhr in Hahn. Weiterhin ergänzen Fahrten der Buslinie 271 zeitweise das ÖV-Angebot, v.a. Montag bis Freitag am Abend ab Wiesbaden (60-Minuten-Takt ab 21 Uhr) sowie in beide Richtungen an Samstagen (120-Minuten-Takt) und Sonntagen/Feiertagen (120-Minuten-Takt ab Mittag). Die Fahrtzeit beträgt von Hahn (Busbahnhof) in die Wiesbadener Innenstadt 20 Minuten und zum Hauptbahnhof 27 Minuten. Mit dem Pkw sind es rund 11 bis 14 Minuten. Am Busbahnhof gibt es einen P+R-Platz mit 50 Stellplätzen (vgl. „Vernetzung der Verkehrsträger“).

Festzustellen ist: Angesichts der relativ kurzen Fahrtzeit und der hohen Fahrtenhäufigkeit bietet der ÖV ab Hahn (zumindest von Montag bis Freitag) eine gute Alternative zum Pkw.

Ab **Wehen** stellt die Buslinie 270 die Direktverbindung her, die von Montag bis Freitag in einem Grundtakt von 60 Minuten verkehrt. In Richtung Wiesbaden wird das Angebot in der HVZ am Morgen durch zusätzliche Fahrten (teilweise nur an Schultagen, u.a. Buslinien 271 und 274) verstärkt. Fahrten werden bis etwa 19 Uhr angeboten. In Gegenrichtung besteht der 60-Minuten-Takt bis etwa 20 Uhr. An Samstagen und Sonntagen gibt es keine Direktverbindungen mit der Linie 270, aber mit der Linie 271 ab den Haltestellen Freiäcker und Berliner Straße (120-Minuten-Takt, abends 60-Minuten-Takt ab Wiesbaden, Sonntagvormittag keine Fahrten nach Wiesbaden). Die Fahrtzeit beträgt von Wehen (Marktplatz) in die Wiesbadener Innenstadt 15 Minuten und zum Hauptbahnhof 22 Minuten. Mit dem Pkw sind es rund 14 bis 17 Minuten.

Festzustellen ist: Die Buslinie 270 ist hinsichtlich der Fahrtzeit durchaus attraktiv, die Fahrtenhäufigkeit ist aber vergleichsweise gering.

Als weitere Stadtteile verfügen Seitzenhahn (Buslinie 274), Wingsbach (245), Orlen (270), Hambach (270), Niederlibbach (270) und Neuhoef (271) über Direktverbindungen mit Wiesbaden.

Eltville am Rhein, Geisenheim und Rüdesheim sind direkt mit der Stadt Wiesbaden durch die Buslinie 171 (Innenstadt und Hauptbahnhof) und den SE 10 verbunden. Die Buslinie 171 fährt von Montag bis Sonntag/Feiertag im 60-Minuten-Takt (spät abends an Samstagen und Sonntagen/Feiertagen im 120-Minuten-Takt). Der SE 10 verkehrt in einem Grundtakt von 60 Minuten mit einer Verdichtung in den HVZ von Montag bis Freitag auf einen 30-Minuten-Takt. Die Fahrtzeiten mit der Buslinie 171 und dem SE 10 sind sehr unterschiedlich: ab Eltville (Bahnhof) 29 bzw. 38 Minuten (Buslinie 171, nach Wiesbaden Innenstadt bzw. Hauptbahnhof) / 15 Minuten (SE 10, nach Wiesbaden Hauptbahnhof), ab Geisenheim 61 bzw. 70 Minuten / 28 Minuten und ab Rüdesheim 85 bzw. 94 Minuten / 33 Minuten. Mit dem Pkw sind es ab Eltville 15 bis 20 Minuten, ab Geisenheim und Rüdesheim rund 25 bis 30 Minuten.

Festzustellen ist: Der SE 10 bietet hinsichtlich der Fahrtzeit im Vergleich zum Pkw und der Fahrtenhäufigkeit ein attraktives Angebot. Die Direktverbindungen in die Innenstadt mit der Buslinie 171 haben den Nachteil vergleichsweise langer Fahrtzeiten, zudem ist die Fahrtenhäufigkeit gering.

Mit der Stadt **Idstein** (Kernstadt) bestehen Direktverbindungen mit der Buslinie 271 und mit der RB 21 ("Ländchesbahn"). Die Buslinie 271 verkehrt von Montag bis Freitag in einem Grundtakt von 60 Minuten mit einer Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt in den HVZ und zusätzlichen Fahrten an Schultagen. An Samstagen und Sonntagen/Feiertagen wird ein 60-Minuten-Takt angeboten (Sonntagvormittag 120-Minuten-Takt). Mit der RB 21 gibt es von Montag bis Samstag nur einzelne Direktfahrten zwischen Wiesbaden und Idstein, immerhin von Montag bis Freitag zwei am Morgen, eine am Mittag und eine am späten Abend in Richtung Wiesbaden und in Gegenrichtung zwei am Morgen, zwei am Nachmittag und zwei am Abend. Ansonsten gibt es die Möglichkeit des Umstiegs in Niedernhausen mit kurzen Umsteigezeiten. Ein durchgängiges Angebot an Direktverbindungen besteht nur an Sonntagen/Feiertagen mit einem 120-Minuten-Takt. Am Bahnhof in Idstein befinden sich zwei P+R-Plätze (insgesamt 175 Stellplätze). Die Fahrtzeit mit der Buslinie 271 beträgt ab Idstein (Busbahnhof) in die Wiesbadener Innenstadt 37 Minuten und zum Hauptbahnhof 45 Minuten, mit der RB 21 nur 31 Minuten. Die Fahrtzeit mit dem Pkw liegt bei rund 20 bis 25 Minuten und ist damit um die Hälfte kürzer als mit der Buslinie 271.

Festzustellen ist: Die RB 21 ist hinsichtlich der Fahrtzeit ein durchaus attraktives ÖV-Angebot, bietet aber von Montag bis Samstag nur einzelne Direktfahrten. Die Direktverbindungen in die Innenstadt mit der Buslinie 271 haben den Nachteil vergleichsweise langer Fahrtzeiten.

Hochheim am Main ist mit der S-Bahn-Linie S1 und den Stadtbus-Linien 46 und 48 mit Wiesbaden direkt verbunden. Die Buslinie 48 verkehrt von Montag bis Sonntag in einem Grundtakt von 60 Minuten und wird von Montag bis Freitag in den HVZ zu einem 30-Minuten-Takt sowie durch weitere Fahrten verdichtet (von/nach Wiesbaden Innenstadt). Die Buslinie 46 (von/nach Wiesbaden Hauptbahnhof) fährt von Montag bis Freitag am Mittag/Nachmittag in einem 60-Minuten-Takt, am Vormittag finden einzelne Fahrten statt. Die S1 verkehrt von Montag bis Sonntag in einem 30-Minuten-Takt. Die Fahrtzeit mit der S1 beträgt 13 Minuten, allerdings liegt der Bahnhof etwa 1 km südlich der Kernstadt. Am Bahnhof in Hochheim gibt es drei P+R-Plätze (insgesamt 143 Stellplätze). Mit der Buslinie 46 beträgt die Fahrtzeit zwischen Berliner Platz und Wiesbaden Hauptbahnhof 46 Minuten und mit der Buslinie 48 zwischen der Haltestelle Daubhäuschen und Wiesbaden Innenstadt (Platz d. dt. Einheit) 37 Minuten. Die Fahrtzeit mit dem Pkw liegt zwischen 13 und 17 Minuten. Hochheim liegt im Tarifgebiet 6500 (Wiesbaden/Mainz).

Festzustellen ist: Die schnelle Verbindung mit der S-Bahn S1 ist ab dem außerhalb gelegenen Bahnhof eine attraktive Alternative zum Pkw und zudem wegen der im Wiesbadener Stadtgebiet geltenden Preisstufe 13 preisgünstig. Die Fahrtzeiten mit den Bussen sind hingegen relativ lang.

Niedernhausen ist an das Wiesbadener Stadtbusnetz mit der Buslinie 22 angebunden, außerdem verkehrt die RB 21 ("Ländchesbahn") zwischen Niedernhausen Bahnhof und dem Wiesbadener Hauptbahnhof. Die Buslinie 22 fährt von Montag bis Samstag in Richtung Wiesbaden Innenstadt in einem Grundtakt von 60 Minuten mit zusätzlichen Fahrten von Montag bis Freitag in der HVZ am Morgen und am späten Nachmittag. Einzelne Fahrten am Morgen und fast alle Fahrten zwischen 12 und 19 Uhr werden bis zum Hauptbahnhof durchgebunden. In Richtung Niedernhausen wird der 60-Minuten-Grundtakt ebenfalls von Montag bis Freitag durch zusätzliche Fahrten verstärkt, am Morgen nur vereinzelt, gegen Mittag und am späten Nachmittag. Gegen 19:30 Uhr wird von Montag bis Freitag in beide Richtungen die letzte Fahrt angeboten, am Samstag bereits gegen 14:30 Uhr. Die Fahrtzeit (ab Niedernhausen Bahnhof) beträgt nach Wiesbaden Innenstadt (Dernsches Gelände) 28 Minuten, zum Hauptbahnhof 37 Minuten. Mit dem Pkw sind es 17 bzw. 16 Minuten. Zumindest in die Innenstadt ist die Fahrtzeit mit der Buslinie 22 folglich zufriedenstellend. Die RB 21 bietet – im Gegensatz zu Idstein – von Montag bis Sonntag/Feiertag regelmäßige Verbindungen von/nach Wiesbaden Hauptbahnhof in einem Grundtakt von 60 Minuten an, der von Montag bis Freitag in den HVZ am Morgen und am Nachmittag/frühen Abend zu einem 30-Minuten-Takt verstärkt wird. Am Bahnhof in Niedernhausen gibt es zwei P+R-Plätze (insgesamt 212 Stellplätze).

Festzustellen ist: Die Fahrtzeit mit der RB 21 liegt bei 22 Minuten und ist damit im Vergleich zum Pkw (16 Minuten) durchaus attraktiv. Die Buslinie 22 bindet die Innenstadt mit zufriedenstellender Fahrtzeit an.

Ab **Bad Schwalbach** stellen die Buslinien 274 und 275 Direktverbindungen mit Wiesbaden (Innenstadt und Hauptbahnhof) her. Die Linie 275 verkehrt von Montag bis Samstag in einem 60-Minuten-Takt, der am Morgen von Montag bis Freitag in Richtung Wiesbaden zu einem 30-Minuten-Takt und am Mittag/frühen Nachmittag in Richtung Bad Schwalbach durch einzelne Fahrten an Schultagen verdichtet wird. An Sonntagen/Feiertagen wird ein 120-Minuten-Takt angeboten. Zusätzlich bietet die Linie 274, zumindest von Montag bis Freitag, ein hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit attraktives Angebot, wie oben für Taunusstein-Bleidenstadt beschrieben; allerdings fallen einige Fahrten gegenüber dem Angebot ab Bleidenstadt weg. Die Fahrtzeit beträgt mit der Buslinie 275 von Bad Schwalbach (Kurhaus) in die Wiesbadener Innenstadt (Schwalbacher Straße / Luisenforum) 35 Minuten und zum Hauptbahnhof 41 Minuten, mit der Buslinie 274 43 Minuten bzw. 50 Minuten. Mit dem Pkw liegt die Fahrtzeit bei jeweils rund 20 Minuten.

Festzustellen ist: Es besteht hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit ein attraktives ÖV-Angebot, allerdings mit relativ langen Fahrtzeiten.

Ab **Hofheim am Taunus** stellt die Buslinie 262 mit Wiesbaden (Innenstadt und Hauptbahnhof) über die Stadtteile Marxheim, Diedenbergen und Wallau Direktverbindungen her. Für den Stadtteil Wallau bestehen zusätzlich Direktverbindungen mit den Wiesbadener Stadtbuslinien 15, 46 und 48. Die Buslinie 262 verkehrt täglich bis etwa 20 Uhr (danach keine Fahrten mehr) von Montag bis Freitag in einem 30-Minuten-Takt, an Samstagen im 60-Minuten Takt und an Sonntagen/Feiertagen im 120-Minuten-Takt. Die Fahrtzeiten ab Hofheim Bahnhof (P+R-Platz mit 200 Stellplätzen) betragen nach Wiesbaden Hauptbahnhof 40 Minuten und nach Wiesbaden Innenstadt (Platz d. dt. Einheit) 45 Minuten. Mit dem Pkw sind es rund 20 bis 25 Minuten. Der Pkw hat somit einen deutlichen Fahrtzeitvorteil. Ab Dezember 2016 soll die Schnellbuslinie X26 zwischen Hofheim und Wiesbaden Hauptbahnhof verkehren, die Fahrtzeit verkürzt sich dann auf 28 Minuten.

Der nur rund 2 km östlich von Nordenstadt gelegene Stadtteil Hofheim-Wallau liegt im Tarifgebiet 6500 (Wiesbaden/Mainz) und besitzt durch die zusätzlichen Buslinien 15 (nur Wiesbaden Innenstadt, in Wallau nur Haltestellen Am Rheingauer Weg und teilweise IKEA), 46 (überwiegend Wiesbaden Hauptbahnhof) und 48 (überwiegend Wiesbaden Hauptbahnhof, in Wallau nur Haltestelle Am Rheingauer Weg) ein dichteres Angebot an Direktverbindungen mit Wiesbaden. Die Fahrtzeiten betragen ab Wallau Ländcheshalle mit der Buslinie 262 nach Wiesbaden Hauptbahnhof 17 Minuten und nach Wiesbaden Innenstadt (Platz d. dt. Einheit) 22 Minuten. Damit wird sogar die Qualitätsanforderung im NVP für die Erreichbarkeit der Wiesbadener Innenstadt aus den Wiesbadener Stadtteilen in maximal 30 Minuten erfüllt. Auch im Vergleich mit der Pkw-Fahrtzeit von rund 11 bis 13 Minuten sind die Fahrtzeiten relativ kurz.

Festzustellen ist: Der Stadtteil Hofheim-Wallau ist mit kurzen Fahrtzeiten an Wiesbaden angebunden, zudem werden dort die Fahrten der Buslinie 262 durch die städtischen Buslinien 15,

46 und 48 ergänzt und es gilt die günstige Preisstufe 13. Die ÖV-Verbindungen von/nach Hofheim (Kernstadt) sind hingegen wegen der langen Fahrtzeiten derzeit nicht attraktiv. Mit der neuen Schnellbuslinie X26 wird die Fahrtzeit ab Dezember 2016 aber deutlich verkürzt werden.

Als Fazit der Analyse der Stadt-/Umlandverbindungen ist festzustellen, dass Optimierungspotenziale hinsichtlich der Attraktivität des ÖV-Angebots (Fahrtenhäufigkeit, Regelmäßigkeit der Verbindungen, Fahrtzeiten) und damit Verlagerungspotenziale vom MIV auf den ÖPNV (v.a. Pendlerströme) bestehen. Aufgrund des hohen Pendleraufkommens ist ein attraktives ÖV-Angebot insbesondere wichtig für die Verbindungen mit Taunusstein (v.a. Bleidenstadt, Hahn und Wehen) aber auch mit Eltville, Idstein, Hochheim, Niedernhausen, Bad Schwalbach und Hofheim (v.a. Wallau).

Vernetzung der Verkehrsträger

Zur Vernetzung der Verkehrsträger werden in der Schwachstellenanalyse des NVP keine Aussagen gemacht. Der Bedarf ist allerdings im Anforderungsprofil beschrieben. Im Folgenden werden, über die Inhalte des NVP hinaus, die Verknüpfung zwischen dem MIV und dem ÖPNV (P+R-Anlagen), zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV (B+R-Anlagen) und zwischen dem SPNV und dem ÖPNV analysiert.

Laut regionalem Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RNVP) (RMV, 2014) sind kurzfristig Umbaumaßnahmen an den Bahnhöfen der Ländchesbahn geplant, die auch eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger mit sich bringen werden.

MIV - ÖPNV

Im Stadtgebiet Wiesbaden gibt es die in Tabelle 2-8 dargestellten P+R-Plätze. Im Rahmen von Ortsbegehungen in Zeiten mit üblicherweise höchsten Auslastungen (Vormittag) wurden die Auslastungen der P+R-Anlagen erhoben.

Tabelle 2-8: P+R-Anlagen

Standort		Stellplätze	kostenpflichtig	ÖV-Linien	Auslastung
Hauptbahnhof	Gartenfeldstraße (Salzbachau)	488	ja	Buslinien 1, 3, 4, 6, 8, 14, 16, 22, 27, 28, 33, 37, 45, 46, 47, 3B, 33B, N3, N7, N10, 170, 171, 200, 245, 262, 270, 271, 272, 274, 275	85%
	Salzbachstraße	81	ja		83%
	DB Bahn Park / P1	53	ja		26%
	DB Bahn Park / P2	105	ja		76%
	DB Bahn Park / P3	107	ja		14%
	Lilien-Carré	744	ja		36%
	gesamt	1.578			54%
Moltkering		190	nein	Buslinien 17, 20, 21, 22, 23, 24, 37, N11	105%
Stadion Berliner Straße ²¹		100	nein	Buslinien 5, 15, 16, 28, 37, 45, 46, 48, N2, N7, 262	100%
Kleinaustraße		70	nein	Buslinien 5, 9, 14, N3, N9, 170, 171	11%
Kahle Mühle (2 P+R-Plätze)		237	nein	Buslinien 5, 15, 18, 39, N9, N12, 170, 171	50%
Bf Mainz-Kastel (3 P+R-Plätze)		157	ja	Bahnlinien S1, S9 und SE 10. Buslinie 28	16%

Außerhalb des Stadtgebiets gibt es weitere P+R-Plätze am Busbahnhof in Taunusstein-Hahn (Buslinien 245, 271, 274; 50 Stellplätze), am Bahnhof in Idstein (RB 21, 271; 175 Stellplätze), am Bahnhof in Hochheim am Main (S1, Buslinie 48; 143 Stellplätze), am Bahnhof in Niedernhausen (RB 21, Buslinie 22; 212 Stellplätze) und am Bahnhof in Hofheim am Taunus (Buslinie 262; 200 Stellplätze), die über ÖV-Direktverbindungen mit Wiesbaden verfügen (vgl. oben „ÖPNV-Bedienung“).

Die P+R-Anlagen Moltkering und Berliner Straße waren vollständig belegt. Am Moltkering wurde sogar eine Überbelegung festgestellt, da mehrere Kfz außerhalb der Markierungen, z.B. auf der Fahrgasse, geparkt wurden. Hohe Auslastungen gab es an einzelnen P+R-Anlagen am Hauptbahnhof, wobei dort insgesamt noch erhebliche freie Kapazitäten vorhanden waren.

²¹ Weiter stadtauswärts befinden sich im Umfeld des Stadions weitere Parkplätze, die aber nicht als P+R-Plätze ausgewiesen sind.

Dies gilt auch für die sonstigen P+R-Plätze Kleinaustraße in Schierstein, Kahle Mühle (Abbildung 2-37) und am Bahnhof Mainz-Kastel.



Abbildung 2-37: P+R Kahle Mühle

Die P+R-Plätze liegen in unmittelbarer Nähe von Haltestellen mit hohen Bedienungshäufigkeiten, mit Ausnahme des P+R-Platzes Kleinaustraße. Dieser liegt mehr als 300 m (Fußweg) von der nächsten Bushaltestelle und mehr als 800 m vom Bahnhof Schierstein entfernt.

Außer am Hauptbahnhof Wiesbaden und am Bahnhof Mainz-Kastel gibt es an SPNV-Stationen kein P+R-Angebot.

Laut NVP sind neue Standorte für P+R-Anlagen auf Wiesbadener Gemarkung grundsätzlich nur an Hauptachsen des Linienverkehrs einzurichten, wo hohe Bedienungshäufigkeiten im ÖPNV angeboten werden und eine gute straßenseitige Anbindung hergestellt werden kann, wobei lokale Belastungen (von Wohngebieten) zu vermeiden sind. Entsprechend sollte geprüft werden, ob es geeignete Standorte für weitere P+R-Plätze im Wiesbadener Stadtgebiet gibt.

Vor allem sollte aber geprüft werden (gemäß NVP zu priorisieren), ob Pendlerströme bereits außerhalb des Stadtgebiets in relevantem Maße durch zusätzliche P+R-Plätze auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden können.

Radverkehr - ÖPNV

Für das Radverkehrskonzept (AB Stadtverkehr, 2015) wurden alle Fahrradabstellanlagen im schienengebundenen ÖPNV im Wiesbadener Stadtgebiet mit ihren Eigenschaften erfasst und analysiert, die eindeutig in ihrer Funktion als B+R-Anlage erkennbar waren (z.B. Abbildung 2-38). Diese sind mit den festgestellten Auslastungen in Tabelle 2-9 dargestellt.



Abbildung 2-38: B+R-Anlage Bahnhof Mainz-Kastel

Tabelle 2-9: B+R-Anlagen (nach Radverkehrskonzept. AB Stadtverkehr, 2015)

Standort		Stellplätze	Nachfrage	Auslastung Anlage	frei abgestellte Räder	Gesamt- nachfrage	Auslastung gesamt
Hauptbahnhof	Fahrradstation	200	172	86%	0	172	86%
	Seite Call a Bike-Station	28	36	129%	45	81	289%
	Seite Lilien-Carré	8	12	150%	4	16	200%
	gesamt	236	220	93%	66	286	121%
Bf Wiesbaden Ost		18	11	61%	7	18	100%
Bf Mainz-Kastel		90	97	108%	5	102	113%

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das B+R-Angebot durchweg unterdimensioniert ist.

Zudem fehlen an den fünf Haltepunkten Schierstein, Biebrich, Erbenheim, Igstadt, Auringen-Medenbach mit guter Anbindung an den Hauptbahnhof Wiesbaden derzeit B+R-Anlagen. Aufgrund des Siedlungsgefüges in Biebrich und Schierstein wird im Radverkehrskonzept Potenzial für B+R gesehen. Dass zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme fast keine Nachfrage zu verzeichnen war, widerspricht dieser Bewertung nicht, handelt es sich bei Radverkehrsplanung doch um Angebotsplanung. Ähnlich sieht es an den Bahnhöfen der Ländchesbahn in

Erbenheim und Auringen-Medenbach aus. Vor allem der Bahnhof Auringen-Medenbach liegt außerhalb der Siedlungsgebiete von Auringen und Medenbach, so dass sich die Nutzung des Fahrrads hier besonders anbietet. Ergänzend zum Radverkehrskonzept wird auch in Igstadt Potenzial vermutet, da dort trotz relativ zentraler Ortslage durch die einseitige Zuwegung von Westen²² zum Bahnhof teilweise weite Fußwege zurückgelegt werden müssen.

Bei einer Ortsbegehung wurde im Hauptbahnhof Wiesbaden eine starke Verschmutzung (Taubenkot) der Abstellanlagen festgestellt, was auf potenzielle Nutzer abschreckend wirkt.

Im Sinne einer Angebotsplanung sollten B+R-Anlagen auch an wichtigen Bushaltestellen vorgesehen werden, überall dort wo ein hohes Fahrgastaufkommen zu verzeichnen ist bzw. viele Buslinien zusammen treffen. Mit dem Rad zum Bus zu fahren verkürzt nicht nur die Zuwegezeit, sondern ermöglicht es dem Fahrgast beispielsweise auch, anstatt der ihm nächstgelegenen Haltestelle lieber die etwas weiter entfernte zentrale Bushaltestelle anzufahren, wo er beispielsweise mehr Buslinien zur Auswahl hat oder sich einen Umsteigevorgang (aus dem Zubringer-Bus) ersparen kann. Vor diesem Hintergrund fehlt an mehreren Bushaltestellen ein B+R-Grundangebot (vgl. Kapitel 2.3.1, Fahrradparken).

Die Fahrradmitnahme (auch Pedelecs) ist grundsätzlich (im gesamten RMV-Gebiet) gestattet und auch kostenlos. Rollstühle und Kinderwagen haben aber Vorrang, und es besteht kein Anspruch auf eine Beförderung. Aufgrund der Topographie wird die Fahrradmitnahme in Wiesbaden vor allem bergauf praktiziert, so dass die Mitnahmekapazität auf Steigungsstrecken gelegentlich an ihre Grenzen stößt (z.B. Innenstadt - Bierstadt).

SPNV - ÖPNV

Die Bahnhöfe der Ländchesbahn im Stadtgebiet (Erbenheim, Igstadt, Auringen-Medenbach) und der Bahnhof Schierstein verfügen nicht über Bushaltestellen unmittelbar am Bahnhofsgelände, sondern in Entfernungen von 200 bis über 300 m. Hier sollte geprüft werden, ob Möglichkeiten zur Reduzierung der langen Fußwege bestehen, um eine bessere räumliche Verknüpfung des SPNV mit dem ÖPNV zu erreichen.

Haltestellen und Strecken

Auf Streckenabschnitten mit einer Überlagerung mehrerer Linien wurden aufgrund der sehr hohen Anzahl an Fahrzeugen bzw. des dichten Takts an Haltestellen und auf den Strecken sehr hohe Belastungen festgestellt, v.a. auf den Ost-West-Achsen südlich der Innenstadt (Friedrichstraße bzw. Luisenstraße), zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt (Bahnhofstraße), auf der Dotzheimer Straße und auf der Bierstadter Straße/Bierstadter Höhe.

²² Die geplanten Umbaumaßnahmen sehen eine zweite Zuwegung von Osten vor.

2.4.2 Fazit

Insgesamt verfügt Wiesbaden über ein gut funktionierendes Bussystem, das von den Bürgern vergleichsweise gut angenommen wird. Grundsätzlich stößt das Bussystem aber in seiner heutigen Form an Haltestellen und auf den Strecken regelmäßig an Kapazitätsgrenzen, so dass Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV beeinträchtigt werden. Angesichts der jahrzehntelangen, bisher ergebnislosen Diskussion um eine Stadtbahn erscheint es angebracht, weitere Möglichkeiten zur Lösung der Kapazitätsproblematik zu prüfen.

Die wenigen Schwachstellen in der ÖPNV-Bedienung und der Netz- und Linienstruktur im Busverkehr wurden durch den NVP festgestellt.

Weitere, nicht im NVP definierte Schwachstellen sind

- die zu geringe Zahl an Direktverbindungen zum Hauptbahnhof,
- das Fehlen von Direktverbindungen zwischen den östlichen Stadtteilen und
- die verbesserungswürdige Vernetzung des ÖPNV vor allem mit dem Radverkehr, aber auch mit dem MIV und dem SPNV.

Bezüglich der Vernetzung mit dem MIV sollte geprüft werden, ob Pendlerströme in relevantem Maße durch zusätzliche P+R-Plätze auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden können. Bislang fehlt hier ein mit dem Umland koordiniertes Gesamtkonzept.

Die Analyse der Stadt-/Umlandverbindungen hat gezeigt, dass Optimierungspotenziale und Verlagerungspotenziale vom MIV auf den ÖPNV (v.a. Pendlerströme) bestehen.

Nicht zuletzt wird Potenzial für weitere Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung gesehen.

- Friedrich-Ebert-Str. 62**
Buslinie mit Haltestelle, Liniennummer und Endhaltestelle
- Kirchgasse 179**
Regionalbuslinie mit Haltestelle, Liniennummer und Endhaltestelle
- Winterstr. 33 56 N7**
Nachtbuslinie mit Umsteige- und Endhaltestelle
- Haltestelle nur in eine Richtung
- Buslinie saisonal
- S9**
S-Bahnlinie mit Haltestelle und Liniennummer
- RegionalBahn / Regional-Express mit Haltestelle
- P+R** Park and Ride
- Vorverkaufsstelle
- Fahrausweisautomat
- Öffentliches Gebäude
- P** Polizei
- F** Feuerwehr
- Krankenhaus
- Hallenbad, Freibad
- Bibliothek
- Sportplätze
- Kirchen

Landeshauptstadt
Wiesbaden



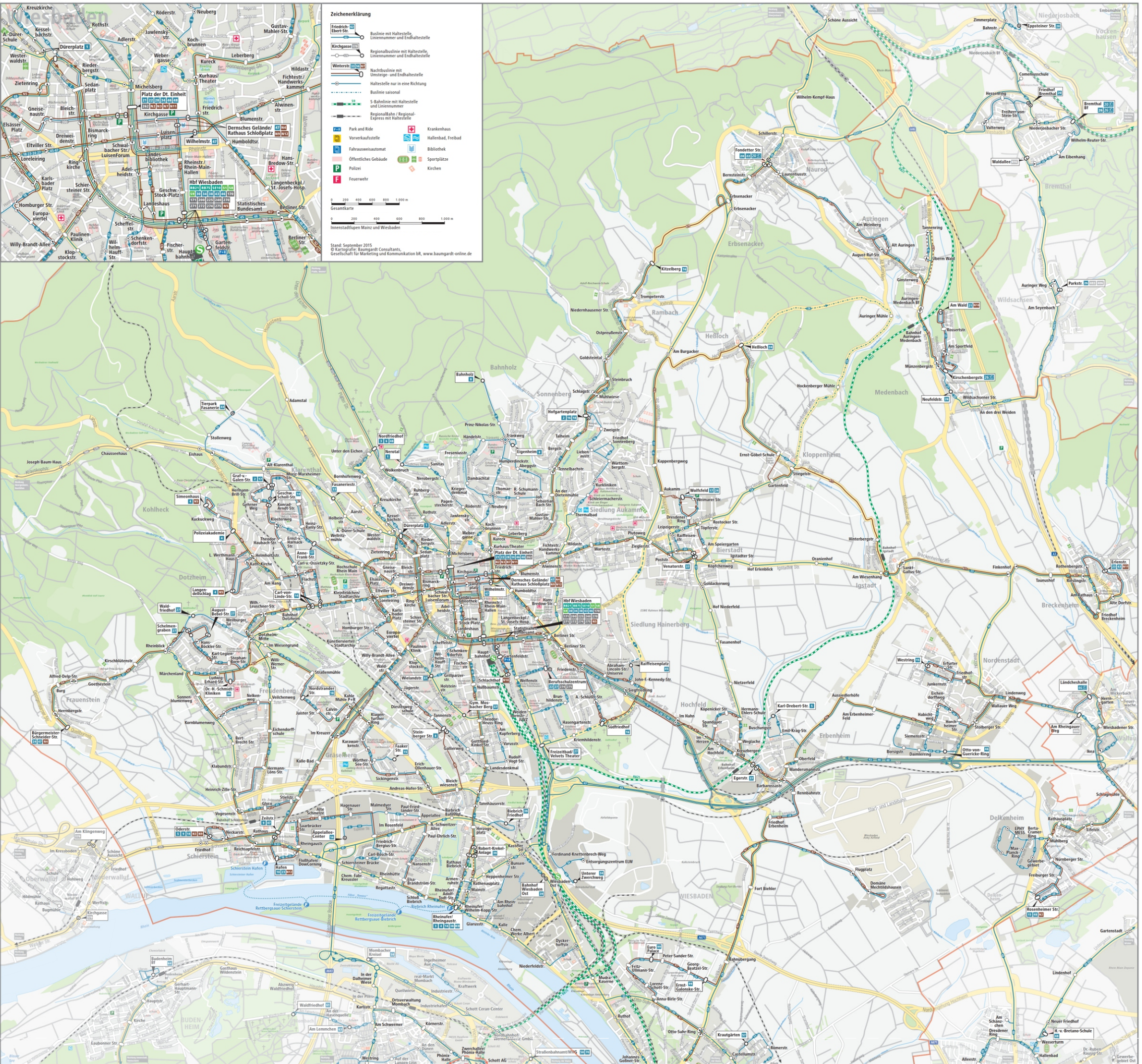
VEP Wiesbaden 2030

Bestandsanalyse - ÖPNV
Linienplan 2016
(Quelle: ESWE Verkehr)

Datum 14.01.2016

z i v Zentrum für
integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRSLSÖSUNGEN



IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de