

ESWE Wiesbaden

**Gutachten für die technische/ planerische Umsetzung
im Zusammenhang mit dem Mobilitätsleitbild**

Netzverbindungen und Tangenten

Arbeitsstand, 29. November 2019

Agenda

1. Gutachten und Konzepte
2. Beispiele Neuordnung Netz/ Produktprofilierung Busnetz in anderen Städten
3. Ausgangssituation und Analyse Liniensystem
4. Handlungsempfehlungen
5. Ausblick Planungsideen

Gutachten und Konzepte

Optimierung des lokalen und regionalen Busverkehrs innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden (PTV 2004)

Vorgehensweise

- Die ESWE Verkehr hat im Jahr 2004 auf der Grundlage von Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung eine Untersuchung zur verkehrlichen Optimierung des bestehenden Bussystems und zu möglichen Liniennetzveränderungen durchführen lassen.
- In diesem Zusammenhang wurden verschiedene Zielsetzungen festgelegt, die das ÖPNV-Angebot in der Stadt Wiesbaden erfüllen soll und die sich mit einzelnen Zielwerten und Planungsprämissen aus dem seinerzeit gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Wiesbaden (u.a. zur Erschließungs-, Bedienungs-/ Angebots- und Verbindungsqualität) sowie weiteren Untersuchungen, u.a. zur optimierten Führung des ÖPNV in der Innenstadt, ableiten ließen.

Optimierung des lokalen und regionalen Busverkehrs innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden (PTV 2004)

Festlegung zur Netz- und Linienstruktur (Auszug, Kap. 3.1)

- Beibehaltung eines Hauptliniennetzes mit radialer Führung und räumlicher Linienbündelung (hohe attraktive Taktfrequenzen, Minimierung von Umsteigezeiten an den Hauptverknüpfungspunkten)
- Linienauffächerung nicht vor Erreichen des Stadtteilzentrums (Auffächerung nur dann, wenn eine kostenneutrale Beseitigung von Erschließungsdefiziten ohne größere Nachteile für die Hauptrelationen, d.h. Fahrzeitverlängerungen, möglich ist)
- Optimale Verknüpfung der Linienäste des Hauptliniennetzes für Durchmesserlinien
- Beibehaltung der innerstädtischen Linienführung
- Ergänzung des Hauptliniennetzes durch tangentielle Linien und Ergänzungslinien (Ortsbezirksverbindende Linien)
- Expressbuslinien mit alternativen Streckenführungen bei spürbaren Fahrzeitgewinnen
- Anzahl der am Platz der deutschen Einheit beginnenden und endenden Linien ist zu minimieren

Optimierung des lokalen und regionalen Busverkehrs innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden (PTV 2004)

Festlegung einer Vorzugsvariante mit folgenden Merkmalen

- Insgesamt Beibehaltung von im bestehenden Netz gut angenommenen Linien
- Insgesamt Beibehaltung der guten Anbindung der Innenstadt an die Stadtteile
- Insgesamt deutliche Erhöhung der Direktfahrmöglichkeiten zum Hauptbahnhof
- Anbindung des geplanten Gewerbegebietes „Petersweg“
- Anbindung des Komponistenviertels
- Anbindung des Europaviertels (Holzstraße)
- Einrichtung von direkten Fahrmöglichkeiten auf bis dahin stark nachgefragten Umsteigebeziehungen (Verlängerung von Linien über die Innenstadt hinaus zum Hauptbahnhof, Direktverbindung zwischen der Rheingaustraße und Biebrich)
- Tagesdurchgängige Direktverbindung zwischen Frauenstein und Hauptbahnhof
- Tagesdurchgängige Direktverbindung zwischen Dotzheim und Hauptbahnhof
- Tagesdurchgängige Direktverbindung zwischen Niedernhausen, Medenbach, Auringen sowie Naurod und Hauptbahnhof

Optimierung des lokalen und regionalen Busverkehrs innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden (PTV 2004)

Festlegung einer Vorzugsvariante mit folgenden Merkmalen

- Verdichtung des Direktfahrangebotes zwischen Bierstadt und Hauptbahnhof
- Verknüpfung von Linienästen mit vergleichbaren Streckenbelastungen für einen effektiven Fahrzeugeinsatz
- Nachvollziehbares und verständliches Busnetz in der Schwachverkehrszeit, abgeleitet aus dem Liniennetz der Hauptverkehrszeit
- Einrichtung von bedarfsgesteuerten Verkehren bei schwach nachgefragten Verbindungen

Optimierung des lokalen und regionalen Busverkehrs innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden (PTV 2004)

Maßnahmen der untersuchten Vorzugsvariante, die bislang nicht oder nur teilweise umgesetzt sind

- Direktverbindung zwischen Dotzheim Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken und Mainz
- Anbindung Waldstraße an Biebrich (nur Einzelfahrten Linie 38)
- Verlängerung der Linien 20-22 bis Hauptbahnhof
- Direktverbindung zwischen Kurkliniken und Hauptbahnhof
- Anbindung von Eltville und Niederwalluf an das GE Biebrich
- Anbindung von Eltville an Frauenstein und Dotzheim
- Ortsbusse Heidestock, Kröckelberg, Dotzheim (Linie 18)
- Anbindung Freudenberg West (nur Einzelfahrten Linie 18)
- Tangentialbus Ost (AST-Linien 35, 36; Einzelfahrten Linie 43)
- Nutzung Schiersteiner Brücke (durch Absenkung Brückenpfeiler im Jahr 2015 derzeit nicht möglich)

Wiesbaden 2030+: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ASP 2018)

Projekte und Maßnahmen

- Förderung von innerstädtischen Verkehrsprojekten, zum Beispiel „CityBahn“
- Stärkung der Verbindungen zwischen den Stadtteilen
- Förderung innovativer Mobilitätsformen und Mobilitätsmanagement
- Ausbau des Fahrradnetzes
- Autoarme und fahrradfreundliche Innenstadt
- Stärkung der regionalen Anbindung, zum Beispiel „Wallauer Spange“

Kernaussagen Mobilität

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

Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main – 2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden – Sofortpaket der Landeshauptstadt Wiesbaden (HMUKLV 2019)

- **Maßnahmenbündel Elektromobilität**
- **Elektrifizierung Busflotte/ Emissionsfreier ÖPNV**
- **Maßnahmenbündel Ausbau und Förderung des ÖPNV, u.a.**
 - Einführung neuer Bahn-Direktverbindungen
 - Angebotsausweitungen auf bestehenden Bahnlinien
 - Einführung einer zusätzlichen tangentialen Schnellbuslinie X79 aus dem Untertaunus
 - Angebotsausweitungen auf bestehenden Buslinien
 - Kurzfristige Angebotsausweitungen im lokalen Busverkehr
 - Ticket-Offensive im ÖPNV
 - Busbeschleunigungs-Offensive Innenstadt
- **Maßnahmenbündel Radverkehr**
- **Maßnahmenbündel Verkehrslenkung**
- **Maßnahmenbündel Verkehrsmanagement**
- **Maßnahmenbündel Urbane Logistik**

Prognostizierte Wirkungen:

Zunahme des ÖPNV-Anteils am Modal Split nimmt von 15,7% bis auf 16,9% (in 2019) und auf 17,6% im Jahr 2020

Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises (PTV 2015)

Direktverbindung Rheingau - Wiesbaden (Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Äppelallee)

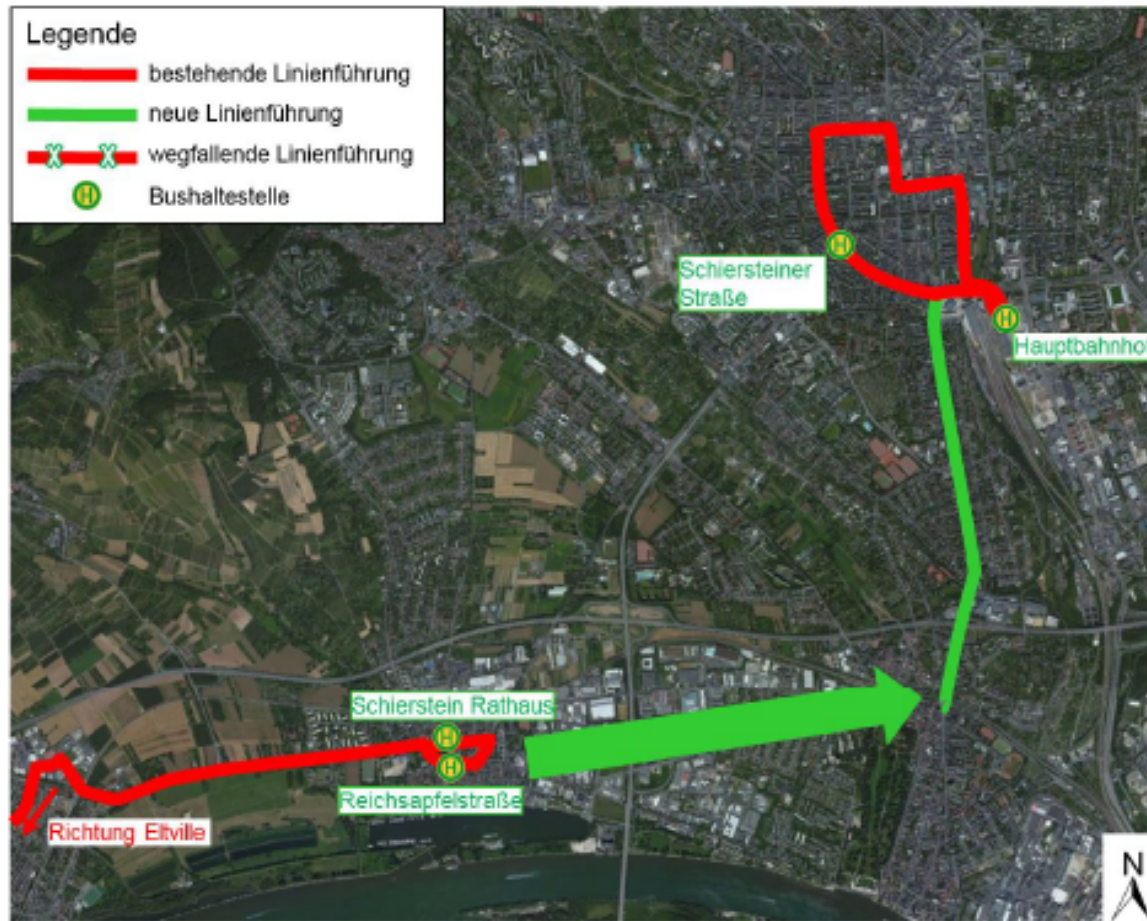
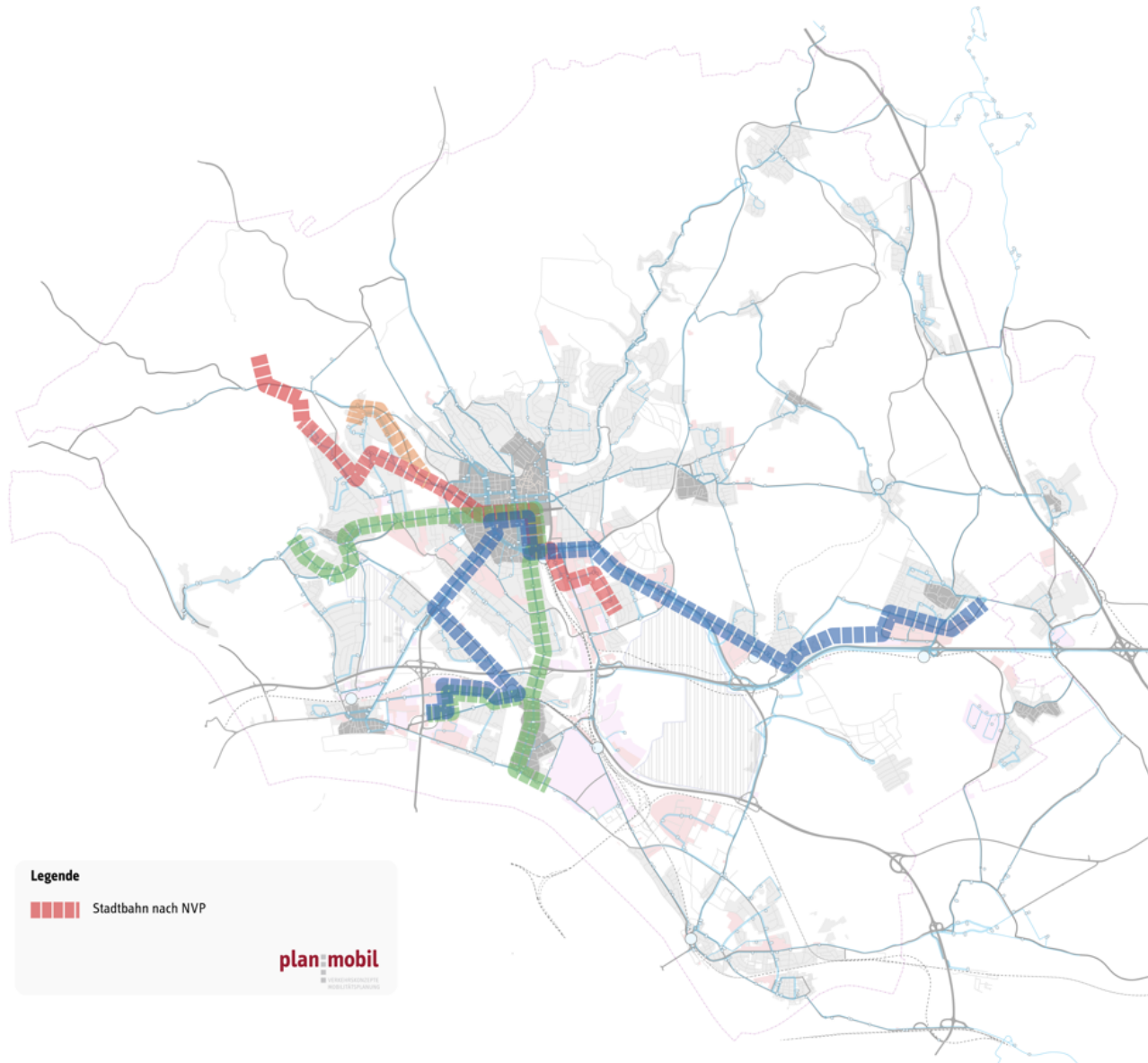


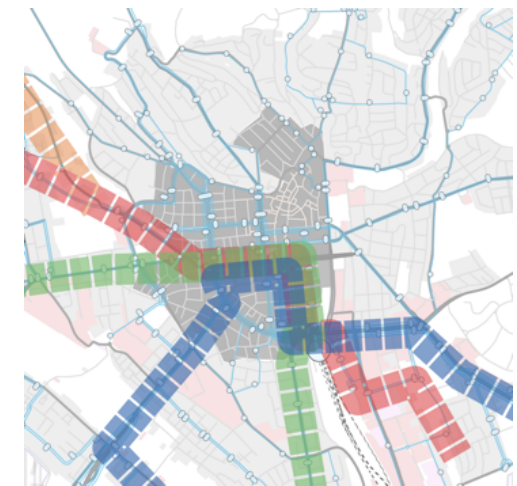
Abbildung 27: Verbindung Rheingau – Schierstein – Biebrich – Hauptbahnhof

Quelle: Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises (PTV 2015)

Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises (PTV 2015)



Linienverlauf Stadtbahn im Gesamtnetz (Perspektiven Netzentwicklung NVP 2015)



Quelle: Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises (PTV 2015); Grafik: plan:mobil

Gutachten und Konzepte

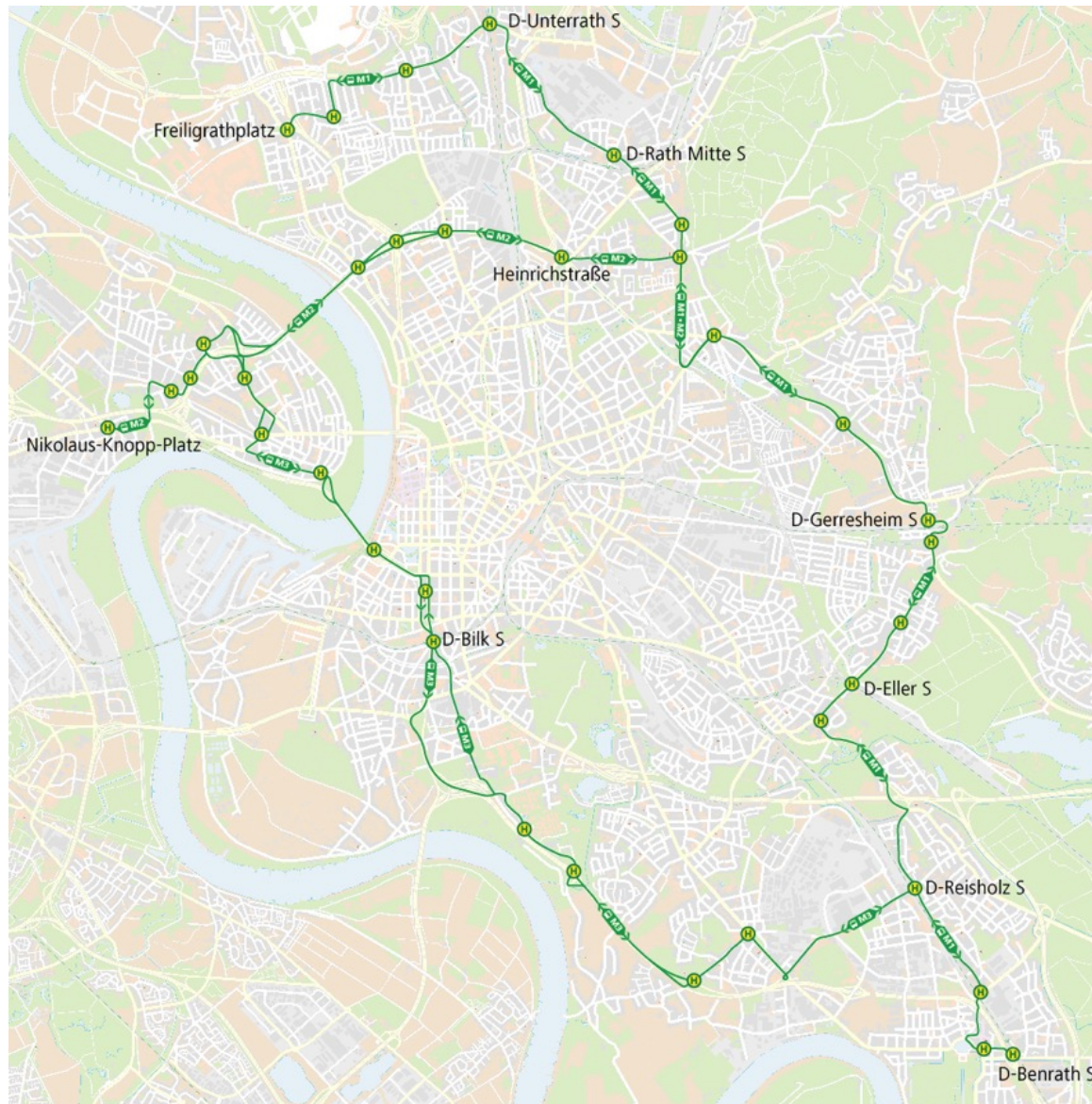
Fazit

- Ende der 60er Jahre eingeführtes Liniensystem im Stadtverkehr Wiesbaden hat sich im Grundsatz und insbesondere für die Hauptachsen bewährt (Liniennetzuntersuchung 2004 hat dies bestätigt; einige wenige darin vorgeschlagene Maßnahmen sind nur ansatzweise oder nicht umgesetzt)
- Übrige Konzepte empfehlen Ausbau innerstädtischer ÖPNV-Systeme und Umsetzung lokaler Verbesserungen (NVP mit Netzsystem Stadtbahn und Anpassung Busliniennetz, Untersuchungen Citybahn mit Vorschlagslinienführung einer Hauptachse (Taunusstein-) Klarenthal – HS RheinMain – Innenstadt – Hauptbahnhof – Biebrich – Th.-Heuss-Brücke (-Mainz / Quartiersboulevard), jedoch keine konkreten Vorschläge zu großräumigen neuen Netzverbindungen und Tangenten

Beispiele

Neuordnung Netz/ Produktprofilierung Busnetz in anderen Städten

Beispiel: Metrobus Düsseldorf



M ist schneller!

Weniger Stop. Mehr Go.

Mit unseren MetroBus-Linien drücken wir für Sie richtig aufs Tempo. Die Linien verlaufen in einem Ring um die Innensadt und verbinden speziell die äußeren Stadtteile schneller und komfortabler.

Denn die MetroBus-Linien profitieren von zahlreichen Beschleunigungsmaßnahmen. Zudem schaffen sie neue Verbindungen und Anschlüsse an die Stadt- und Straßenbahnen. So kommen Sie mit weniger Umstiegen noch besser an.

Weniger Stop. Mehr Komfort.

Der MetroBus bietet Ihnen verkürzte Fahrzeiten zwischen Hauptknotenpunkten in Düsseldorf. Er fährt jeweils im 20-Minuten-Takt, montags bis freitags von 6 bis 21 Uhr und samstags von 8 bis 21 Uhr.

Die als MetroBus eingesetzten Fahrzeuge haben serienmäßig viele Extras an Bord, die Ihnen das Einsteigen und das Mitfahren noch angenehmer machen:

- Freies WLAN an Bord
- Klimaanlage
- USB-Anschlüsse
- Ticketautomaten im Bus*
- Rascher Einstieg an allen vier Türen
- Bequeme Ledersitze

Vorfahrt für den MetroBus

Extra für die Einführung der MetroBus Linien wurden zahlreiche Anpassungen vorgenommen, so profitiert der MetroBus von 25 Beschleunigungsmaßnahmen, die auch anderen Linien entlang der Strecken zugute kommen – unter anderem:

- Einführung neuer Busspuren
- Änderungen von Verkehrsführungen zugunsten des ÖPNV
- Optimierung von Ampelschaltungen mit schnellerer Grünschaltung für Busse
- Neue Abbiegemöglichkeiten nur für MetroBusse
- Neue Halteverbotszonen für eine ungehinderte Durchfahrt

Hinzu kommen weitere wesentliche Maßnahmen, wie zum Beispiel:

- Barrierefreier Ausbau von 25 MetroBus Haltestellen zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs für alle Fahrgäste
- Ausstattung aller MetroBus Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastinformationsanlagen (DyFa) mit Anzeige der Abfahrtszeiten
- Umgestaltung verschiedener Umsteigehaltestellen für eine schnellere Weiterfahrt – u.a. durch DyFa mit zusätzlicher Anzeige der S-Bahnen

Kontinuierlich wird an weiteren Verbesserungen für die MetroBus Linien gearbeitet.

Beispiel: ExpressBus München: Linie X50

Quer durch Münchens Norden:
von Moosach zur Alten Heide

Bringt Sie ohne Umwege ans Ziel: der neue ExpressBus X50

Liebe Fahrgäste,

zum Fahrplanwechsel geht am Montag, 10. Dezember 2018, die neue ExpressBus-Linie X50 im Münchner Norden an den Start. Mit ihr baut die MVG ihr Angebot an Querverbindungen weiter aus.

Ihre Direktverbindung im Münchner Norden

Die Linie führt durch die Stadtteile Moosach, Milbertshofen, Freimann und Schwabing. Auf ihrem Weg zwischen Moosach Bf. (S1 zum Flughafen/U3) und Alte Heide (U6) halten die Busse nur an wichtigen und stark frequentierten Umsteigepunkten

wie Olympia-Einkaufszentrum (U1/U3/U7), Oberwiesenfeld (U3), Frankfurter Ring (U2), Schwabing Nord (Tram 23) und Studentenstadt (U6).

Insbesondere für S-Bahn- und Bus-Fahrgäste aus dem Münchner Westen bietet der ExpressBus X50 eine attraktive Fahrtalternative zu den hoch belasteten U-Bahn-Knoten im Zentrum. Die neue Buslinie ermöglicht es vielen Fahrgästen, ihren Arbeitgeber oder attraktive Ziele wie das Olympia-Einkaufszentrum ohne Umweg über die Innenstadt zu erreichen. Gleichzeitig schafft der X50 weitere Kapazitäten und entlastet damit bereits bestehende Linien wie den MetroBus 50.

Der Expressbus X50 fährt montags bis samstags bis etwa 22.00 Uhr und bietet einen sehr dichten Takt: Montags bis freitags verkehrt er von 7.00 bis 20.00 Uhr planmäßig alle sechs bis sieben Minuten, in der Früh und am späten Abend sowie samstags ab 8.00 Uhr alle zehn Minuten. Verspätungen werden sich allerdings nicht ganz vermeiden lassen, da der Bus dem zeitweise hohen Verkehrsaufkommen etwa am Frankfurter Ring leider nicht entkommen kann.

Mehr Bus steht für weniger Auto und weniger Abgase. Davon profitiert die ganze Stadt. Weil die Linie die Nutzung des ÖPNV attraktiver macht, wird

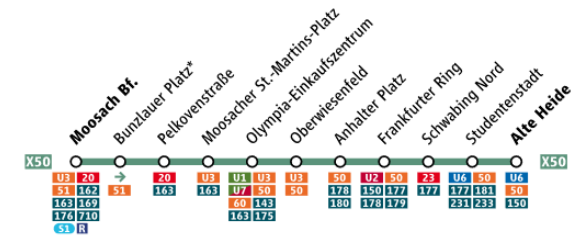
sie von der Landeshauptstadt München kofinanziert und durch den Freistaat Bayern im Rahmen der Luftreinhaltung gefördert.

Willkommen auf unserer neuen Buslinie!

Ihre Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

Bitte beachten Sie: Im ExpressBus gilt die gleiche Kurzstreckenregelung wie in der U-Bahn. Sie können also mit einem Kurzstreckenticket nur bis zur zweiten Haltestelle nach dem Einstieg fahren.

Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten



* Ab 07.01.2019 Halt auch am Bunzlauer Platz (in Richtung Olympia-Einkaufszentrum)



Beispiel: ExpressBus Stuttgart: Linie X1

SSB

Tickets Kundeninformation Erleben Unternehmen Karriere



Startseite > Kundeninformation > Schnellbuslinie X1

X1 - Der Schnellste seiner Art

Mit unserer neuen Schnellbuslinie X1 geht es ruckzuck von Bad Cannstatt in die Innenstadt. Und das maximal innovativ und mit minimalem Schadstoffausstoß – für mehr Lebensqualität in Stuttgart.

Mit Bus statt Bahn in die Innenstadt

Das Stuttgarter Zentrum attraktiv erschlossen: Statt mit den Stadtbahnlinien U1 und U2 geht es mit der alternativen Schnellbuslinie X1 noch schneller in die Innenstadt:

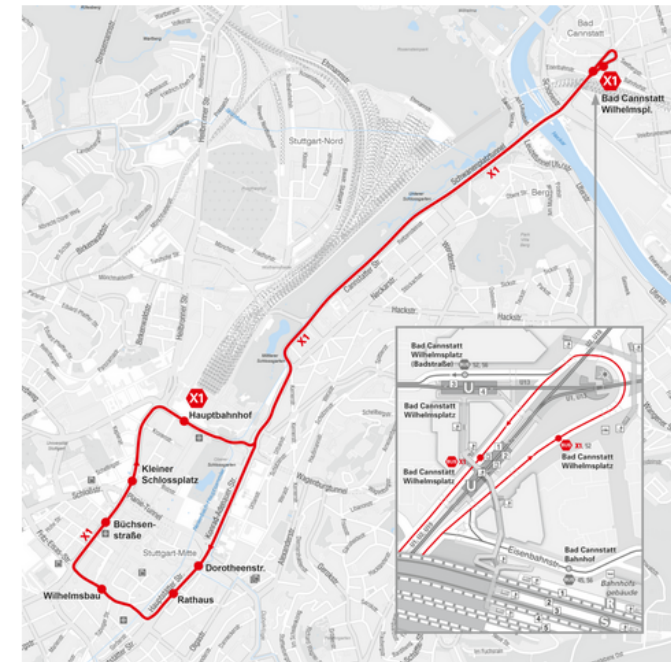
- **Ohne Zwischenhalt von Bad Cannstatt ins Zentrum:** Vom Wilhelmsplatz zum Wilhelmsbau brauchen Sie mit dem X1 zum Beispiel nur 12 Minuten.
- **5-Minuten-Takt:** Der X1 fährt als erste SSB-Buslinie durchgehend alle 5 Minuten.
- **Mit Kurzstreckenticket in die Innenstadt:** Auf der X1-Linie gilt die bestehende Kurzstreckenregelung des VVS (bis drei Haltestellen nach Einstieg). Somit gelangen Sie mit einem Kurzstreckenticket vom Wilhelmsplatz in Bad Cannstatt bis in die Innenstadt zum Wilhelmsbau. In die andere Richtung ab Haltestelle Büchenstraße bis Wilhelmplatz Bad Cannstatt.

Fahrplan im 5-Minuten-Takt

Quelle: <https://www.ssb-ag.de/kundeninformation/schnellbuslinie-x1/>
(SSB Aufruf 15.10.19)

Technische/ planerische Umsetzung Mobilitätsleitbild Stadt Wiesbaden

X1 Liniplan



Innovativ auf ganzer Linie

Innenstadtbahnung neu gedacht: Die X1-Linie stellt mit modernen Gelenkbussen ein innovatives Busverkehrssystem dar:

- **Eigene Busspur:** Der X1 ist auf einer eigenen Busspur im Richtungswechsel-Betrieb unterwegs. Damit hat er freie Fahrt zu jeder Tageszeit. An Ampeln wird er gegenüber dem Individualverkehr bevorzugt.
- **WLAN und USB:** Alle Busse auf der Linie X1 verfügen über ein offenes WLAN und USB-Ladebuchsen.

Umweltfreundlich unterwegs

Gelbe Linie "Grün" gemacht: Auf der Schnellbuslinie X1 werden ausschließlich emissionsarme/-freie Busse mit Hybrid-Antrieb eingesetzt.

plan:mobil

Beispiel: Busnetzoptimierung Aachen

Citytakt Aachen

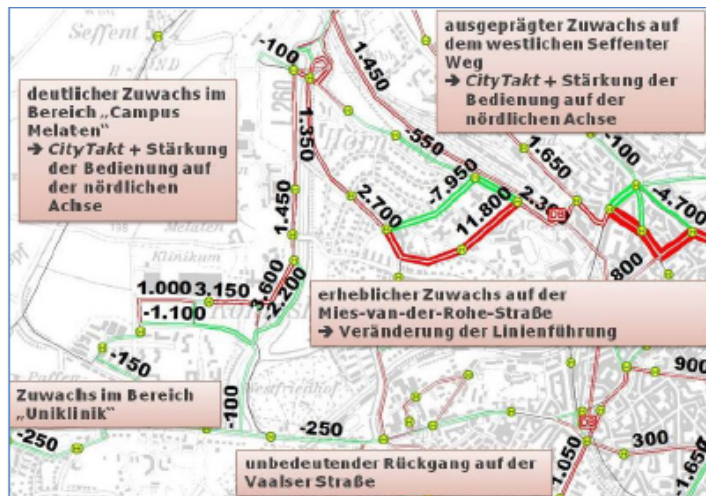
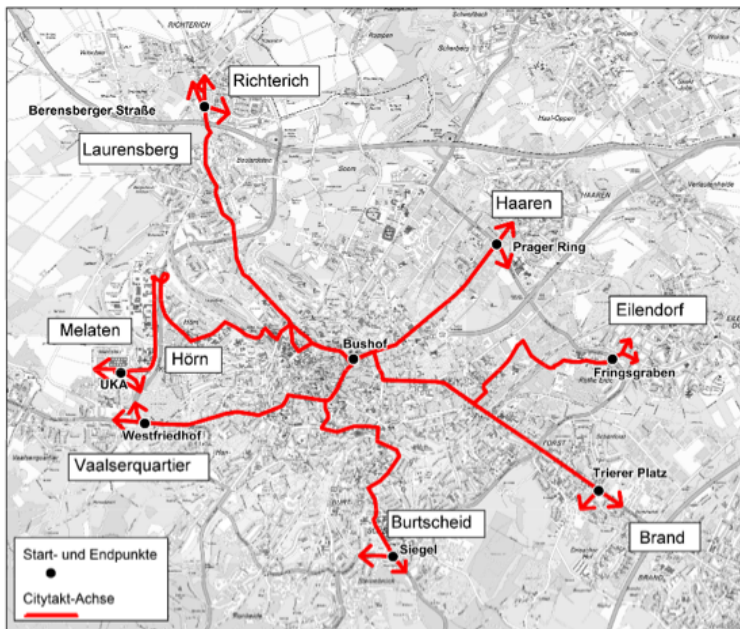


Abbildung 36: Fahrgastströme im Stadtwesten (Veränderung der Querschnittsbelastung im Vergleich Vorzugsvariante zu Prognose-Nullfall; Fahrgäste im Querschnitt pro Tag)

Das Aachener Busnetz

Im Dezember 2017 ging das neue Busnetz in Aachen an den Start. Viele Aachener mussten sich an neuen Liniennummern und in Teilen auch an neuen Linienwegen gewöhnen. Auf einigen Achsen wurde das Angebot verdichtet. Wichtige Merkmale:

- CityTakt auf den Premiumachsen: Alle 7 bis 8 Minuten (mindestens acht Fahrten pro Stunde) aus Richtung Eilendorf, Richterich/Laurensberg, Brand, Burtscheid, Vaals, Campus Melaten Jülicher Straße/Prager Ring und Frankenberger Viertel
- Neue Direktverbindungen durch eine sogenannte "Y-Struktur" bei den Linienwegen: Aus einem Außenbezirk soll über die Innenstadt möglichst in zwei verschiedene Stadtteile umsteigefrei gefahren werden können
- Nach wie vor Liniennummergruppen für die einzelnen Stadtteile. So verkehren weiterhin z.B. die "5er-Linien" nach Brand bzw. Vaalser Straße/Vaalserquartier, "1er-Linien" nach Haaren bzw. Burtscheid.

Weitere prägende Maßnahmen waren:

- Verlängerung der Linie 51 über den Hauptbahnhof (Hbf.) bis Burtscheid - Waldfriedhof
- Neue Direktverbindung Campus Melaten und Süsterfeldstraße durch die Linien 1 und 41 ab Bushof über Westbahnhof - Süsterfeldstraße - Campus Melaten (Boulevard) bis Uniklinik jeweils im 30-Minuten-Takt
- Neues Linienkonzept in der Eifel
- Neuer Schnellbus SB 66 zwischen Monschau und Aachen
- Bedarfsorientierte Bedienung zu Zeiten geringer Nachfrage NetLiner im Aachener Süden
- Neuordnung der 7er-Linien: Die Äste der 7er-Linien werden zur Erhöhung der Pünktlichkeit und betrieblicher Optimierung neu miteinander verknüpft.

Quelle: plan:mobil,
http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/nvp/index.html
 (Stadt Aachen, Aufruf 15.10.19)

Beispiel: Busnetzoptimierung Mönchengladbach



Nahverkehrsplan

Neuer Nahverkehrsplan für die Stadt Mönchengladbach

Im fachplanerischen Mittelpunkt der Busplanung für 2017 steht die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Mönchengladbach, mit dem die Stadt als Aufgabenträger das zukünftig zu erbringende Verkehrsangebot durch Verkehrsunternehmen beschreibt.

Neben der zu erbringenden Verkehrsleistung durch das Verkehrsunternehmen wird auch die Qualität der Beförderung definiert und vorgegeben. Zudem wird ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) erarbeitet. Auch die Vermarktung des ÖPNV wird verstärkt in den Mittelpunkt gerückt. Eine Strategie zur Umsetzung wird im Nahverkehrsplan enthalten sein.

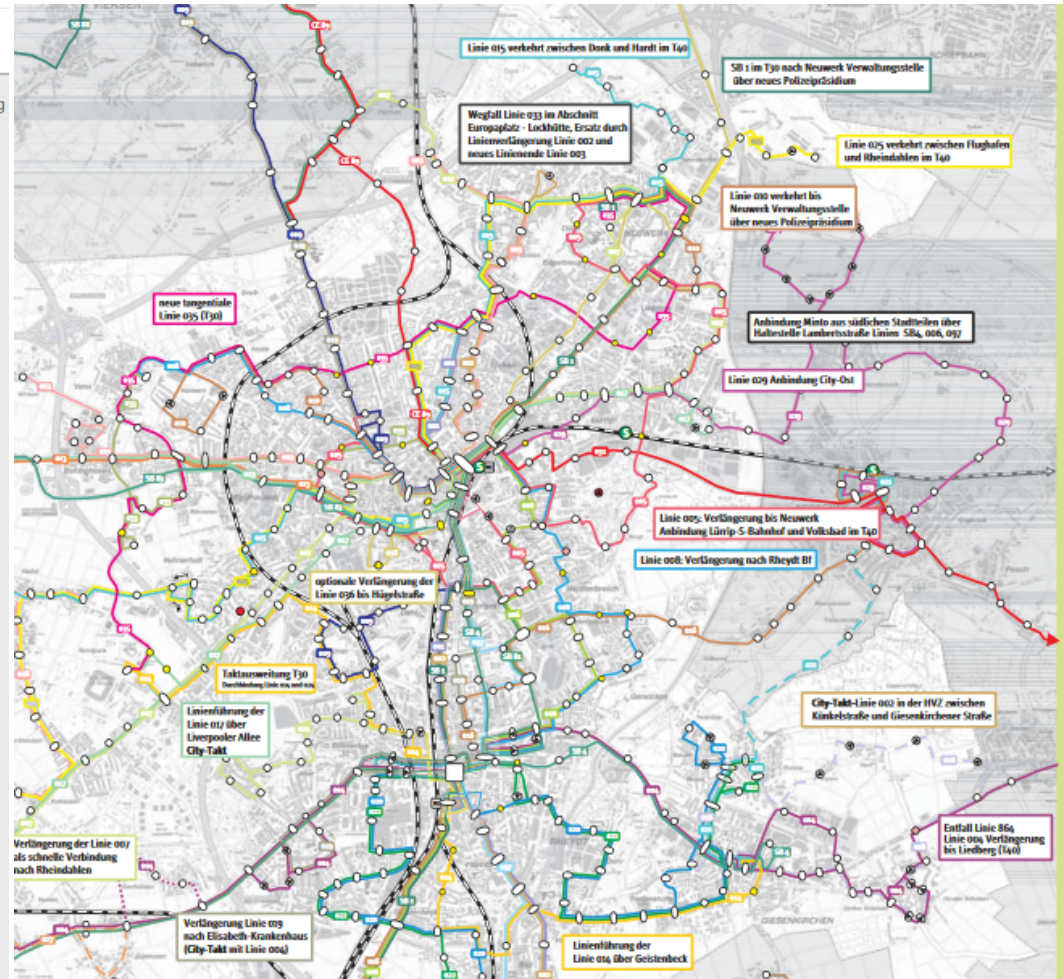
Der Nahverkehrsplan wurde nach ausführlicher Beratung vom Rat der Stadt Mönchengladbach am 05.07.2017 beschlossen und steht nachfolgend zur Einsicht bereit.

Download: [Nahverkehrsplan der Stadt Mönchengladbach](#)

Linienkonzept

Das Linienkonzept (Szenario 2) wurde als elementarer Bestandteil des Nahverkehrsplanes im September 2016 beschlossen. Begleitend zur Erarbeitung des Linienkonzeptes wurde eine umfassende Bürgerbeteiligung durchgeführt, um Anregungen der Bevölkerung in das Linienkonzept einarbeiten zu können.

Das Linienkonzept-Szenario 2 beschreibt ein moderates Ausbauszenario für den ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach. Neben neuen Linien und Linienanpassungen werden auch Taktverdichtungen vorgenommen. Die Umsetzung des Konzeptes erfolgt stufenweise. Bis zum Sommer 2019 werden alle Änderungen umgesetzt.



Quelle: plan:mobil,
<https://www.moenchengladbach.de/de/rathaus/buergerinfo-a-z/planen-bauen-mobilitaet-umwelt-dezernat-vi/fachbereich-stadtentwicklung-und-planung-61/abteilung-kommunale-verkehrsplanung-und-mobilitaetsplanung/bus-bahn/bus/nahverkehrsplan/>
(Stadt Mönchengladbach, Aufruf 15.10.19)

Beispiel: Hochwertiges Bussystem Wolfsburg in Planung

Verkehrskonzept Südost Das Konzept der Alternativen Grünen Route

Seite drucken  twitter  facebook



ÖPNV



Der öffentliche Nahverkehr soll künftig so attraktiv, komfortabel und schnell sein, dass er eine echte Alternative zum eigenen Auto darstellt. Unter dem Arbeitstitel „Alternative Grüne Route“ (AGR) wurde daher ein Konzept für den ÖPNV mit dem Ziel erarbeitet, Routen zu entwickeln, auf denen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot umgesetzt werden kann. Auf der AGR werden die Busse auf einer eigenen Spur vorbei am Stau in die Innenstadt bzw. zum Arbeitsplatz fahren und damit ein deutlich höherwertiges ÖPNV-System als heute bilden. Modernste Fahrzeuge mit einem engen Taktangebot, wenigen Stopps und zentralen Umsteigemöglichkeiten sollen die Fahrt für Bewohner und Pendler schnell und besonders komfortabel machen. Mit Hilfe dieser hochwertigen ÖPNV-Route sollen weitere Potentiale zur Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV mobilisiert werden. In diesem Zusammenhang sieht die Planung vor, in einem ersten Baustein eine Park-and-Ride-Anlage (P+R) in die Quartiersgarage im Baugebiet Sonnenkamp zu integrieren, wo Pendler ihr Auto abstellen und auf die AGR umsteigen können. In diesem Zusammenhang soll in einem ersten Baustein eine provisorische Park-and-Ride-Anlage (P+R) im Bereich des Quartier I im Baugebiet Sonnenkamp entstehen, wo Pendler ihr Auto abstellen und auf die AGR umsteigen können.

Ausgangslage

AGR Innenstadt



Quelle: <https://www.wolfsburg.de/newsroom/2017/03/20/15/50/verkehrskonzept-opnv>
(Stadt Wolfsburg Aufruf 15.10.19)

Technische/ planerische Umsetzung Mobilitätsleitbild Stadt Wiesbaden

Beispiele Neuordnung Netz/ Produktprofilierung

Fazit

- Netzneuordnung mit klarer Zuordnung von Hauptachsen mit einheitlichem Fahrtenangebot in verschiedenen Großstädten umgesetzt
- Produktprofilierung wird verstärkt angewendet, vor allem Metrobus- und Expressbusnetze wurden in den letzten Jahren eingeführt bzw. sind in der Diskussion (z. B. Hamburg, Berlin, München, Stuttgart, Rhein-Main, Düsseldorf)
- Hochwertige Bussysteme (vergleichbar mit BRT-Systemen z. B. in Frankreich) mit einheitlicher Gestaltung, Vermarktung, dichtem Fahrtenangebot, alternativen Antriebsformen und eigenen Trassen sind in der Diskussion/ Planung (z. B. in Ludwigsburg und Wolfsburg)
- Fahrgastinformation und Vermarktung der Netz- und Produktvorteile nimmt einen deutlich größeren Raum ein (Wiedererkennung für Fahrgäste z. B. in Netzplänen, an Haltestellen, an/in Fahrzeugen)

Ausgangssituation und Analyse Liniensystem

Entwicklung des Liniennetzes

Neuordnung Liniennetz in den 60er-Jahren

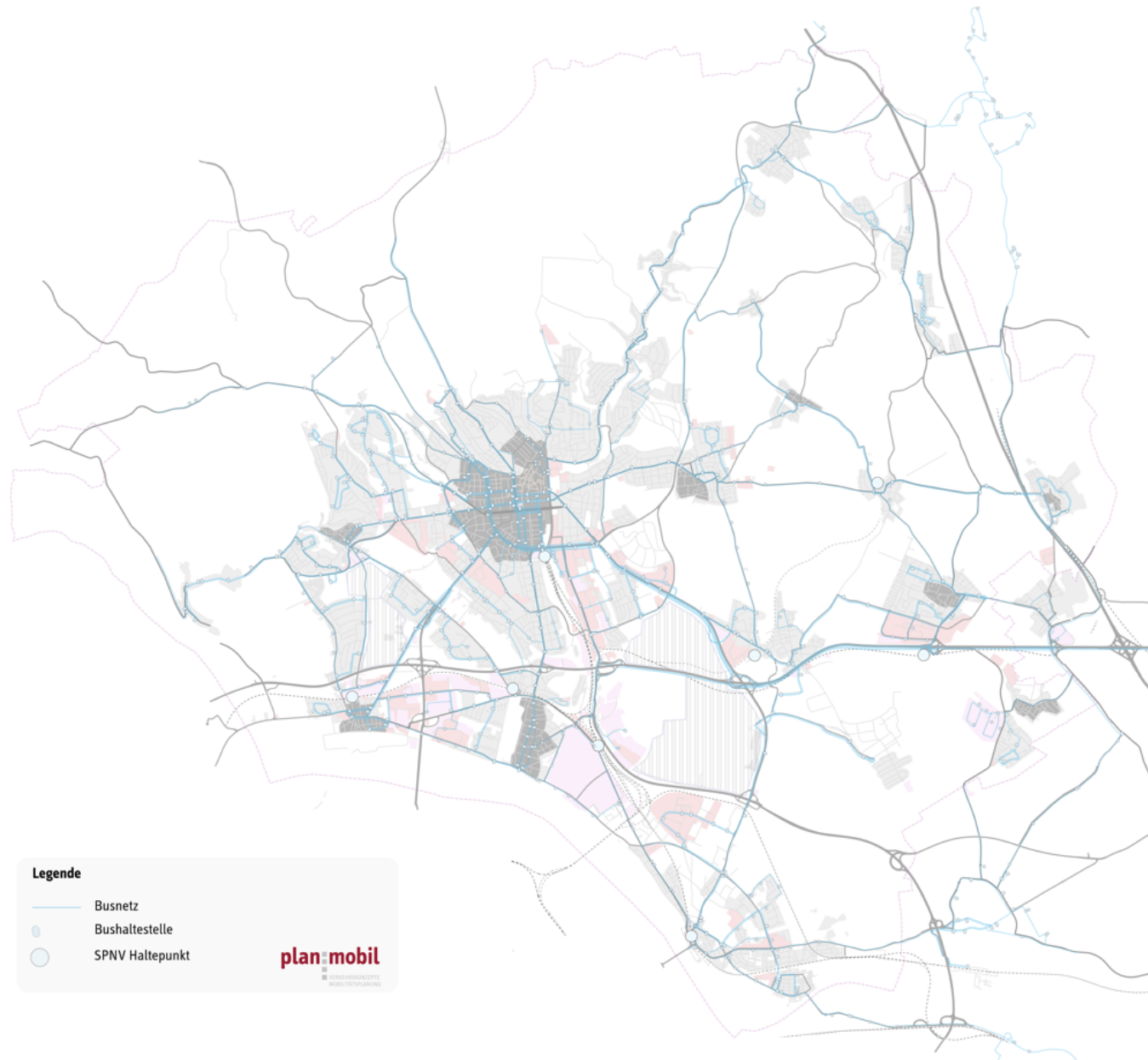
- Liniennetzüberplanung 1968/69: Überführung in ein System von Durchmesserlinien, die in den meisten Fällen die Innenstadt durchqueren. Lediglich einige wenige tangentielle Verbindungen wurden eingeführt bzw. beibehalten.
- Starke Vereinfachung der Streckenführung in der Innenstadt mit der Bedienung von einheitlichen Streckenführungen auf den Straßenzügen, die dafür auch ausreichend Platz boten
- Bedienung von Hauptachsen in Ost-West-Richtung und Nord-Süd-Richtung (diese jeweils östlich und westlich der Innenstadt geführt und am Hauptbahnhof zusammenlaufend): integrierte Bedienung von parallel verlaufenden Linien auf einem möglichst langen Abschnitt, um das damit einhergehende dichte Fahrtenangebot auf einer möglichst langen Strecke für die Fahrgäste bis in die Stadtteile hinein anbieten zu können.
- Damit können die damit zur Verfügung stehenden Platzkapazitäten in den Fahrzeugen besser genutzt, Störungen können durch kurze Zeit später folgende Fahrten leichter ausgeglichen werden.

Entwicklung des Liniennetzes

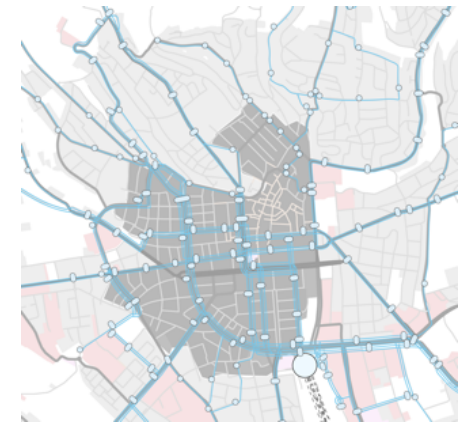
Neuordnung Liniennetz in den 60er-Jahren

- Die Hauptlinien werden in der Regel im 10-Minuten-Takt von ca. 6 bis 19 Uhr bedient, die übrigen Linien im 15-/20- oder 30-Minuten-Takt; in den Schwachverkehrszeiten reduziert sich die Bedienungshäufigkeit.
- Bereits im Liniennetz ab 1969 wurden Schnellbuslinien eingerichtet, die aus den entfernt liegenden Stadtteilen direkte und schnelle Verbindungen in die Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof ermöglichen als die korrespondierenden Hauptlinien, die auf dem gesamten Linienweg alle Haltestellen bedienen.

Ausgangssituation



Bestand Liniennetz



Analyse Liniensystem

Bedienungsangebot

- Das bestehende ÖPNV-System in der Stadt Wiesbaden umfasst im aktuellen Fahrplan (neben den Schienenverkehrsangeboten der Linien S1, S8/S9, RE9, RB10, RB21, RB75) 42 Stadtbuslinien (und 9 Nachtbuslinien) und 13 Regionalbuslinien.
- Auf den Hauptachsen, die radial von den Stadtteilen in die Innenstadt sowie zum Hauptbahnhof führen, erfolgt eine Bedienung im sehr dichten Takt durch die Überlagerung mehrerer Buslinien.
- Die Buslinien 1, 3/33*, 4, 5, 6, 8, 14, 15, 16, 17, 18, 23/24* und 27 verkehren dabei tagesdurchgängig mindestens im 10-Minuten-Takt.
*Kombinierter 10-Minuten-Takt

Analyse Liniensystem



**Hauptachsen im
Liniennetz
(Bedienung im
10-Min.-Takt)**

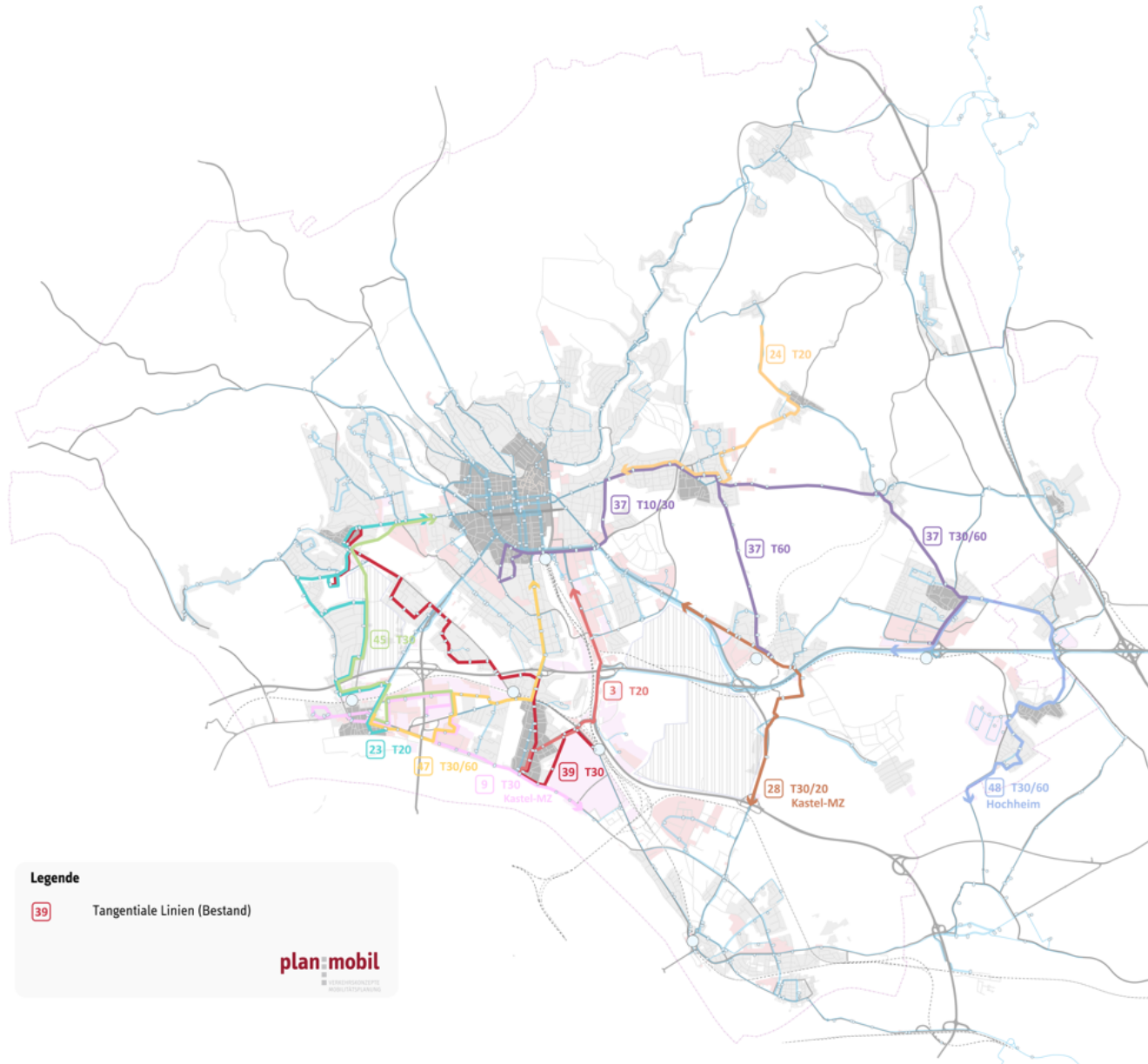


Analyse Liniensystem

Linienabschnitte mit tangentialer Funktion

- Linie 3 zwischen Biebrich und der Achse Mainzer Straße
- Linie 21 zwischen Naurod, Auringen und Medenbach
- Linie 23 zwischen Schierstein, Freudenberg und Dotzheim
- Linie 28 zwischen Kastel und Erbenheim
- Linie AST 35 und 36 zwischen verschiedenen Stadtteilen im Stadtosten
- Linie 37 zwischen Erbenheim und Bierstadt sowie zwischen Nordenstadt und Igstadt bzw. Bierstadt
- Linie 39 zwischen S-Bahnhof Wiesbaden-Ost und Biebrich sowie zwischen Biebrich, Gräselberg und Dotzheim
- Linie 45 zwischen Schierstein, Freudenberg und Dotzheim
- Linie 47 zwischen Schierstein und der Achse Biebricher Allee
- Linie 48 zwischen Delkenheim und Wallau

Analyse Liniensystem

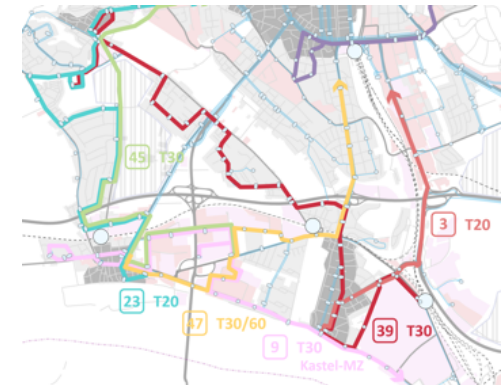


Legende

39 Tangentiale Linien (Bestand)

plan:mobil

Linienabschnitte mit tangentialer Funktion



Analyse Liniensystem

Verkehre in direkt angrenzenden Gebietskörperschaften

Rheingau-Taunus-Kreis

- SPNV: RE9/RB10, RB21
- Bus: Linie 5, Linie 22; Linie 171, Linie 225, Linie 245, Linie 270, Linie 271, Linie 273, Linie 274, Linie 275, Linie X72, Linie X76

Main-Taunus-Kreis

- SPNV: Linie S1
- Bus: Linie 15, Linie 20, Linie 26, Linie AST 35, Linie 46, Linie AST 46, Linie 48, Linie 262, Linie X26

Stadt Mainz

- SPNV: Linie S8, Linie RB75
- Bus: Linie 6, Linie 9, Linie 28

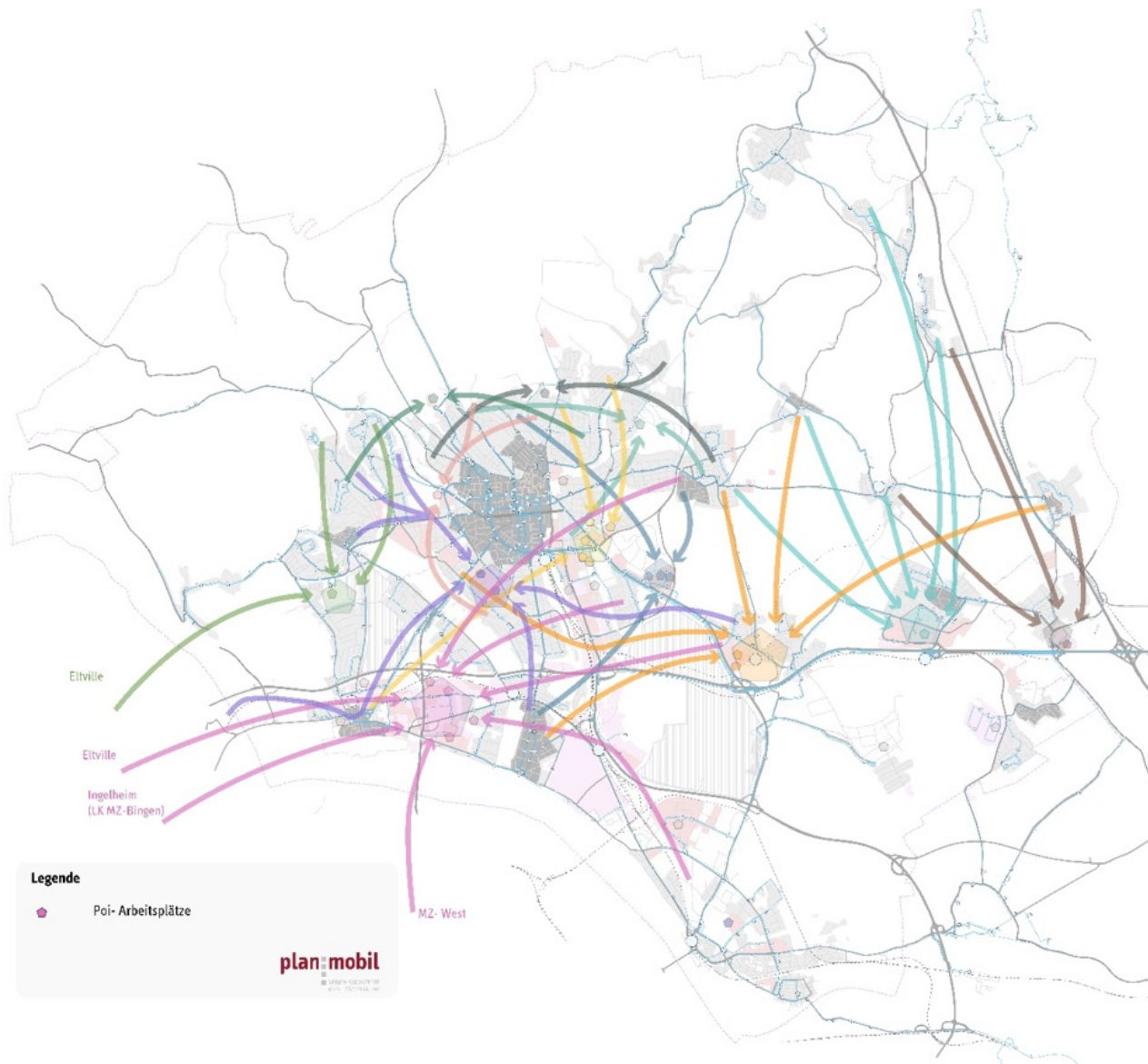
Kreis Groß-Gerau

- SPNV: Linie S8/S9, Linie RB75

Landkreis Mainz-Bingen

- Keine direkten Verbindungen

Analyse Liniensystem

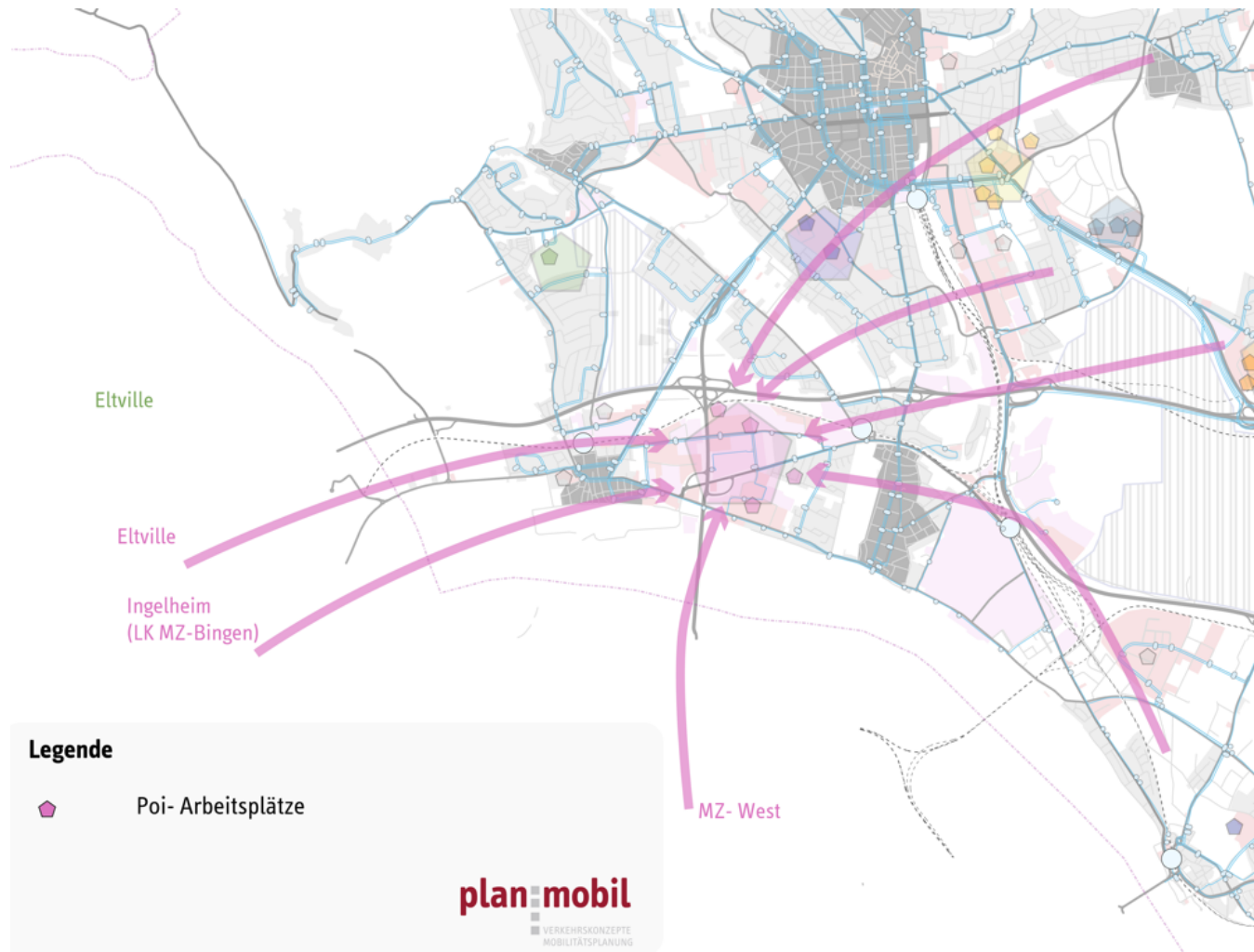


Defizite in der direkten Anbindung aufkommensstarker Ziele



Analyse Liniensystem

Defizite in der direkten Anbindung aufkommenstarker Ziele (Ausschnitt GE-Gebiet Äppelallee)



Analyse Liniensystem

Fazit

- zahlreiche Durchmesserlinien mit vielen umsteigefreien Verbindungen auch über die Innenstadt hinaus (bewährtes Liniennetzsystem der vergangenen Jahrzehnte)
- dicht bediente Hauptachsen von den Stadtteilen in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof durch parallel geführte Linien mit hoher Fahrgastnachfrage
- Einheitliche Linienführung in der Innenstadt mit klarer Streckenführung
- Durch parallele Bedienung von Linien hohe Fahrzeugkapazitäten auf den Hauptachsen
- Expressbuslinien auf Relationen mit Fahrzeitvorteilen (Führung z. B. über die Autobahn)
- Bereits zahlreiche regionale Verbindungen von/ zu den benachbarten Städten bzw. Landkreisen, z. T. mit unterschiedlichem Bedienungsangebot
- Anbindung der Entwicklungsgebiete (Wohnen/Arbeiten/Freizeit) sukzessive erfolgt

Analyse Liniensystem

Fazit

- Hohe Verspätungsanfälligkeit durch starke Verkehrsbelastung (sowohl im Auto- als auch im Busverkehr) und fehlende eigene ÖPNV-Trassen (z. B. Busspuren) bzw. ausreichende Infrastruktur (z. B. Haltestellenkapazitäten) auf folgenden Straßen: 1. Ring, Biebricher Allee, Schiersteiner Straße, Dotzheimer Straße, Klarenthaler Straße, Moritzstraße, Rheinstraße, Bahnhofstraße, Mainzer Straße, Berliner Straße und weitere
- Geringe Transparenz des Liniennetzes durch die Vielzahl der in den vergangenen Jahren hinzugekommenen Linien : gemeinsame Bedienungskorridore mit aufeinander abgestimmte Bedienungsangebote nicht mehr erkennbar
- Ausbaufähige tangentielle Verbindungen zur schnelleren Anbindung weiterer Nachfrageschwerpunkte oder zur direkteren Anbindung von Schienenverknüpfungspunkten (bislang weitgehende Konzentration auf Hauptachsen)
- Fehlende (schnelle) Verbindungen nach Mainz, in den Rheingau und in den LK Mainz-Bingen
- Fehlende Produktprofilierung z. B. für dicht bediente Buslinien (10-Min.-Takt-Linien) und/ oder Hauptachsen (mit einem verlässlichen Angebot mindestens alle 5 oder 7/8-Min.-Takt) oder Expressbuslinien

Handlungsempfehlungen

Handlungsempfehlungen

- **Hochwertiges ÖV-System etablieren und weiterentwickeln**
 - Ausbau des SPNV-Angebotes in die benachbarten Zentren und in die Region
 - Verdichtung des schnellen RE-Angebotes Richtung Frankfurt Hbf.
 - Bau der Wallauer Spange mit neuem Haltepunkt
 - Einrichtung HessenExpress mit schneller Verbindung nach Frankfurt Flughafen, Frankfurt Hbf. und Darmstadt
 - Elektrifizierung Ländchesbahn und Verdichtung des Angebotes Richtung Niedernhausen – Idstein – Limburg
 - Verdichtung des Angebotes Richtung Rheingau

Handlungsempfehlungen

- **Hochwertiges ÖV-System etablieren und weiterentwickeln**
 - Beibehaltung der Hauptachsen mit dichten Angeboten zwischen den aufkommensstarken Stadtteilen und Arbeitsplatzschwerpunkten, der Innenstadt, dem Hauptbahnhof und weiteren Verknüpfungspunkten
 - Deutliche Vermarktung der Angebotsvorteile (z. B. 7/8- oder 5/4-Min.-Takt) für die Fahrgäste auf den Hauptachsen (Produktprofilierung in der Fahrgastinformation)
 - Verbesserte Verbindung zwischen den SPNV-Verknüpfungspunkten Schierstein, WI-Ost oder Biebrich und den von dort schnell erreichbaren Wohn- und Arbeitsplatzstandorten, um Umwegfahrten über den Hauptbahnhof/ die Innenstadt zu vermeiden (perspektivisch auch Haltepunkte Erbenheim, Igstadt und Nordenstadt)
 - Prüfung der Verlängerung bestehender Hauptachsen über das Stadtgebiet hinaus, z. B. Richtung Mainz (West, Ost) oder Rheingau (Eltville)

Handlungsempfehlungen

- **Hochwertiges ÖV-System etablieren und weiterentwickeln**
 - Ausbau weiterer schneller und direkter Verbindungen in der Stadt und grenzüberschreitend zu benachbarten Orten
 - Etablierung bestehender und Einrichtung neuer tangentialer Verkehre, z. B. zwischen Erbenheim und Biebrich/ Äppelallee, zu den POIs am 2. Ring, zwischen Bierstadt und Sonnenberg, zwischen den nördlichen Wohnbereichen und der HS RM, zwischen Klarenthal/ Kohlheck und Dotzheim, zwischen Bierstadt und Erbenheim, zwischen den östlichen Stadtteilen
 - Einrichtung neuer direkter Verbindungen aus dem Rheingau, dem Landkreis Mainz-Bingen sowie Mainz-West/ Mombach nach Schierstein/ Biebrich/ GE Äppelallee
 - Weiterentwicklung der Expressangebote, z. B. auf den Relationen City – Nordenstadt – Delkenheim, Bierstadt – Hauptbahnhof, Bierstadt – Biebrich / GE Äppelallee

Handlungsempfehlungen

- **Hochwertiges ÖV-System etablieren und weiterentwickeln**
 - Einrichtung neuer Orte zum Umsteigen (multimodale Mobilitätsstationen; Bahn/Bus, Bus/Bus sowie zu ergänzenden Mobilitätsangeboten), v.a. an den Umstiegspunkten zum Schienenverkehr und an den Schnittpunkten der Hauptachsen mit tangentialen Relationen
 - Beschleunigung der Mobilitätsangebote durch umfangreiche Bevorrechtigungsmaßnahmen
 - Umfangreiche Einführung eigener Trassen auf den Hauptachsen
 - Weitere Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen an LSA-Anlagen
 - Weitere Beschleunigungsmaßnahmen

Ausblick Planungsideen

Planungsideen Netzverbindungen und Tangenten

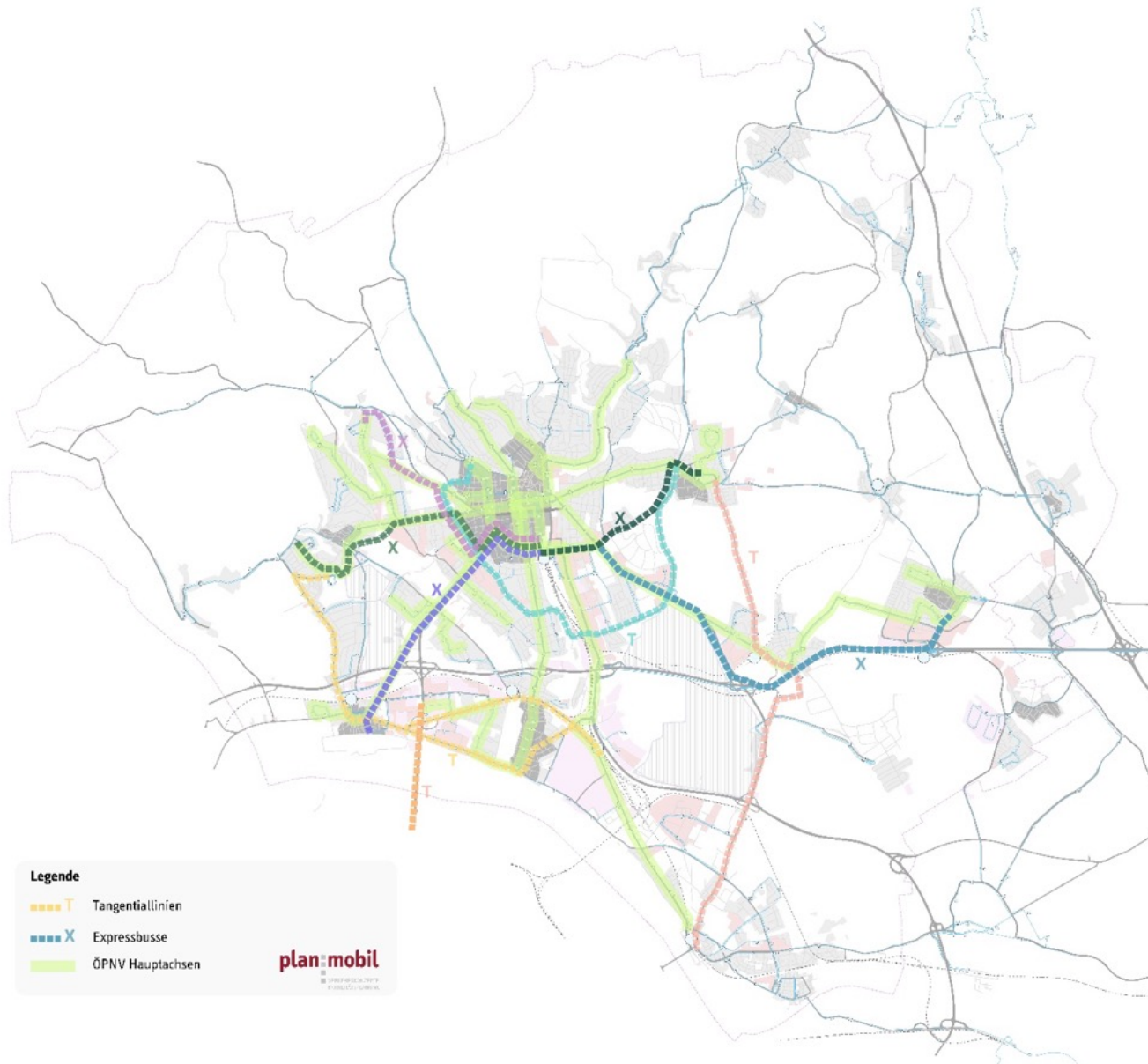
- **Tangentiale Verbindungen**

- Ausprägung als tangential geführte Buslinie bei mittlerer bis starker Nachfrage, insbesondere bei der Verbindung zwischen SPNV-Verknüpfungspunkten und Wohn- bzw. Gewerbestandorten, um schnellere und direktere Fahrtmöglichkeiten zu ermöglichen, z.B.
 - Bierstadt – Südfriedhof – 2. Ring – Europaviertel – HS RM - Dürerplatz
 - Bierstadt – Erbenheim – S-Bahn MZ-Kastel
 - Bierstadt – Biebrich / GE Äppelallee
 - Schierstein – GE Äppelallee – S-Bahn WI-Ost
 - Klarenthal – Dotzheim – GE Äppelallee - MZ West/Mombach

- **Expressbuslinien**

- Auf bereits stark nachgefragten Verbindungen, wenn eine beschleunigte Führung z. B. auf eigenen Trassen möglich ist
- Auf neuen direkten Verbindungen ggf. nur zu Hauptnachfragezeiten als Sprinterlinien

Planungsideen Netzverbindungen und Tangenten



Legende

- Tangentiallinien
- Expressbusse
- ÖPNV Hauptachsen

plan:mobil

plan:mobil ist ein Projekt der Stadt Wiesbaden

Reden wir drüber.

plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561/40090555
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG